

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

registrator@enterprise.ministry.se
stefan.andersson@enterprise.ministry.se

Remiss Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, Ds 2010:31

Transportstyrelsen vill utifrån sitt ansvarsområde framföra följande synpunkter.

Allmänt om förslaget

Offentlig upphandling är redan idag ett område som är reglerat genom en omfattande och komplicerad lagstiftning. De senast ändringarna och tilläggen skedde så sent som den 15 juli 2010. Generellt är det Transportstyrelsens uppfattning att det inte behövs mer reglering inom offentlig upphandling utan snarare mindre. Därför är det olyckligt att det nu kommer förslag på ytterligare reglering inom offentlig upphandling även om syftet att minska utsläppen genom krav på rena och effektiva fordon i sig är lovvärt. Den befintliga lagstiftningen är i sig tillräckligt komplicerad att tillämpa. Förslaget innebär dessutom att flera lagar än tidigare måste tillämpas vid upphandling. Det finns därmed en klar risk att fel begås och tillämpningen blir felaktig inte minst då det är oklart i förslaget hur de olika lagarna förhåller sig till varandra.

Statliga myndigheter har genom förordning 2009:1 redan krav på sig att ställa miljökrav vid upphandling av lätta fordon (personbilar och lätta lastbilar). Dessa krav är högre än vad som föreslås i förslaget. Därför anser Transportstyrelsen att statliga myndigheter ska fortsätta att tillämpa 2009:1 för lätta fordon och det bör också framgå i 2009:1 att detta är tillräckligt, dvs. att kraven i den nya lagen (förslaget) har därmed också beaktats för lätta fordon. I annat fall äventyras de miljövinster som Sverige har drivit fram och det blir dessutom onödigt komplicerat för upphandlarna med två lagtexter att förhålla sig till.

Transportstyrelsen är dock positiv till förslaget om att införa harmoniserade miljökrav för offentlig upphandling av bilar och kollektivtrafiktjänster i medlemsstaterna. Förutom det positiva i att ställa miljökrav vid köp av bilar (bilar, lastbilar och bussar) vill Transportstyrelsen understryka miljövinsten med att ställa krav på de myndigheter och enheter som upphandlar kollektivtrafiktjänster. De som ansvarar för den tjänst som upphandlas måste i sin tur ställa miljökrav på den fordonspark som upphandlas.

Genomförande av direktivet

Författningsform och författningsstruktur

I förslaget konstateras att reglerna bör genomföras i form av lag och att någon ändring av LOU/LUF inte är aktuellt eftersom de sistnämnda reglerar hur en upphandling ska genomföras och inte vad som ska upphandlas.

Transportstyrelsen menar att promemorians förslag reglerar i högsta grad hur bilar och vissa kollektivtjänster ska upphandlas. Lagen reglerar i detalj hur upphandling av bilar och vissa kollektivtjänster ska ske inte minst genom hänvisning till de olika värdena som anges i bilagorna.

Det finns därför skäl att överväga om det inte hade varit bättre att ta in bestämmelserna direkt i LOU/LUF istället. Fördelarna är flera. För det första skulle reglerverket för offentlig upphandling hållas samlat. Det behövs t ex ingen hänvisning till LOU/LUF vid införande av de nya reglerna eftersom de då finns i samma lag. För det andra minskar risken för att missa reglerna om de finns i samma lag. För det tredje torde det vara lättare att ta hänsyn till LOU/LUF om de nya reglerna arbetas in i det befintliga regelverket. På så sätt undviks problem med konkurrerande lagstiftning. Som det är nu finns det en inbyggd konflikt mellan å ena sidan LOU:s börregel om miljöhänsyn och förslagens regler som säger att man måste ta miljöhänsyn vid upphandling av bilar och viss kollektivtjänster.

Grundläggande bestämmelser

I förslaget framgår att det av särskild paragraf bör framgå att upphandlingslagstiftningen ska vara tillämplig på köp och leasing enligt denna lag. Enligt Transportstyrelsen skulle det bli tydligare med följande tillägg markerat med kursiv stil till 3 § i förslaget enligt följande:

”Denna lag ska tillämpas *vid upphandling enligt LOU/LUF* av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster som görs av upphandlande myndigheter och enheter.”

Vidare bör det finnas en hänvisning i LOU/LUF till den nya lagen om reglerna införs som en separat lag.

Köp av rena och energieffektiva bilar

Genom att kunna välja att ange bilens energi- och miljöprestanda antingen som en teknisk specifikation, d v s ett skall-krav eller som ett tilldelningskriterium vid utvärderingen, ett bör-krav, kan hela syftet med reglerna förfelas. Om det väljs som ett tilldelningskriterium innebär det att kraven inte är obligatoriska. En leverantör skulle kunna sätta detta tilldelningskriterium helt ur spel då denne inte behöver uppfylla något av kraven om denne istället lämnar ett mycket lågt pris och priskriteriet är tillräckligt högt viktad.

Om detta område ska vara lagreglerat bör lagens krav slå igenom fullt ut i praktiken. Därför föreslår Transportstyrelsen att förslaget ändras så att det endast blir möjligt att ange bilens energi- och miljöprestanda som en teknisk specifikation.

Metoden med tilldelningskriterium, där påverkan omvandlas till monetära värden, innebär att energikostnaden beräknas utifrån det lägsta priset av bensin och diesel, i praktiken diesel. För en bil som drivs av biodrivmedel innebär det att metoden ger en missvisande bild av kostnaden eftersom biodrivmedel än så länge är skattebefriade i Sverige. Det betyder att bilar som drivs av biodrivmedel missgynnas vid en upphandlingssituation givet att skillnaden mellan kostnaden för fossilt bränsle och biodrivmedel är tillräckligt stor. Vid jämförelse av en bensinbil och en flexifuel som drivs på både bensin och etanol innebär det följande; Energifattigheten bedöms i båda fallen efter gällande pris på diesel (minimum av bensin- och dieselpolis). I verkligheten kan det bli billigare att köra på etanol eftersom etanol är billigare. Etanol är mycket energifattig jämfört med bensin (E85/bensin = 0,7) men om etanolen är mycket billigare (under 9,40 kr om bensinpriset = 13,3 kr) blir det en vinst att köra på etanol. Därmed ger metoden en skenbar bild av upphandlarnas verkliga energikostnad.

I förslaget medges att en upphandlare får välja metod för att ställa miljökrav. Det är rimligt att anta att Sverige och andra medlemsstater, som redan har utarbetat någon form av miljökrav, inte kommer att använda sig av metoden med tilldelningskriterium pga. det som framförts ovan. Transportstyrelsen vill påpeka vikten av att metoden med tilldelningskriterium utvärderas för att ytterligare skapa förutsättningar för ett harmoniserat upphandlingsförfarande i Europa.

Transportstyrelsen vill påpeka vikten av det pågående arbetet i kommissionen med att tillgängliggöra certifieringsvärden för tunga fordon. Certifieringsvärden är viktiga för vilken metod man än väljer, skallkrav eller tilldelningskriterium. En nuvarande brist är att det inte finns certifieringsvärden för tunga fordon, enbart för motorn. I brist på detta måste i nuläget en upphandlare förlita sig på andra sätt för att uppskatta t.ex. bränsleförbrukningen.

Sammanfattningsvis finns det en inbyggd konflikt i förslaget vilket redan nämnts. LOU/LUF innehåller en börregel om miljöhänsyn i upphandling som innefattar en frivillighet att ställa sådana krav. Förslaget i promemorian innebär att det införs tvingande regler om ställande av miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtjänster som gör att det sistnämnda reglerverket tar över det förstnämnda. Om så ska vara fallet måste detta tydliggöras i såväl LOU/LUF som i förslaget.



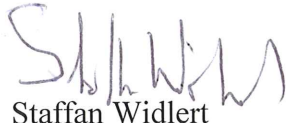
Utvecklingsavdelningen

Datum
2010-12-13

Ert datum
2010-10-29

Handläggare
Camilla Pettersson

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. Föredragande har varit miljöhandläggare Camilla Pettersson. I ärendets handläggning har Jacob Gramenius, avdelningschef utvecklingsavdelningen och Thom Thavenius, enhetschef omvärldsanalys och marknad, samt Robert Alexanderson, enhetschef juridikavdelningen och Lars Rapp, miljöhandläggare, vägtrafikavdelningen deltagit.



Staffan Widlert