

Stockholm 2021-06-28

Ref KS 2021/46

Remissyttrande över Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns drygt 9 000 medlemsföretag med tillsammans cirka 202 800 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Den största enskilda medlemskategorin är åkerinäringen, den yrkesmässiga godstrafiken i Sverige.

Om förslaget

Plan- och miljöförvaltningen i Stockholms stad föreslår nya upphandlingskrav för bilar att använda vid stadens upphandlingar som innefattar transporter. Syftet är att bättre harmonisera stadens krav vid upphandling inom förvaltningen samt skärpa kraven som ett sätt att bidra till att nå Sveriges högt satta klimatmål. Kraven omfattar fordon upp till 3,5 ton.

De framtida kraven vid upphandling av transporter i Stockholms stad ska delas in i tre kategorier; spjutspets, avancerad och bas.

Spjutspets:

Fordon godkända för el (endast elfordon och bränslecellsfordon utan förbränningsmotor, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider) enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister.

Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

Avancerad:

Fordon som uppfyller kriterierna för klimatbonusbilar enligt 5 § i förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar eller fordon som kan drivas med fordonsgas, etanol eller andra gaser än gasol med skattegrundande utsläppsvärde om högst 190 gram koldioxid per kilometer (WLTP), enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister. Krav på att fordonen tankar och kör på det förnybara drivmedlet till hög andel.

Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.



Baskrav:

Fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen eller fordon som enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister har ett skattegrundande utsläppsvärde (WLTP) på högst 150 gram koldioxid per kilometer enligt WLTP om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100. Krav på att fordon godkända för HVO100 tankar och kör på HVO100 till hög andel.

Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

Specifikt för lätta lastbilar:

Lätta lastbilar upp till 3,5 ton och minibussar (fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen) ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett maximalt skattegrundande utsläppsvärde (WLTP) enligt något av följande alternativ:

215 gram koldioxid per kilometer,

230 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas, etanol eller annan gas än gasol), eller

290 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt för fordonsgas, etanol, eller annan gas än gasol.

Krav på att fordonen tankar och kör på det förnybara drivmedlet till hög andel.

Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

Kraven följer i stora drag Upphandlingsmyndighetens riktlinjer med några skillnader, bl a att staden i kategori spjutspets endast inkluderar elfordon, ej fordon drivna med gas. ”Staden har här ett möjligt vägval”, skriver förvaltningen. ”Antingen formuleras krav som bidrar till enkelhet och enhetlighet; eller så väljer staden att vara mer offensiv och peka ut en riktning mot fossilfrihet. Miljöförvaltningen föreslår det senare”.

Kort om hållbarhet och transportbranschen

Sverige har mycket högt satta mål för transportsektorn. Till år 2030 ska utsläppen från inrikes transporter, exkl flyg, ha minskat med 70 procent. Det är ett mål som vida avviker från något annat land och som ställer stora krav på såväl transportsektorn, transportköparna som de politiska beslutsfattarna. Det kommer inte att nås utan samverkan.

Den offentliga upphandlingen kan vara en drivkraft i omställningen mot en fossilfri transportsektor. Varje år handlar det offentliga varor och tjänster för mer än 800 miljarder kronor och en inte obetydlig del av avtalen rör transporttjänster av olika slag.

För att transportsektorn ska nå klimatmålen krävs det en massiv elektrifiering, men biodrivmedel kommer spela en viktig roll under många år framöver. Det finns i dag cirka 5 miljoner personbilar i Sverige varav en kvalificerad majoritet är med förbränningsmotorer. Det finns drygt 80 000 tunga lastbilar, varav 20-30 är eldrivna. Förhållandet är detsamma när det gäller lätta lastbilar. Av cirka 600 000 drivs de allra flesta med förbränningsmotor.

Transportföretagens synpunkter på kraven

Transportföretagen har några käpphästar som vi vill lyfta fram.

Undvik detaljkrav

Så långt möjligt, undvik som offentlig köpare att föreskriva vilken teknisk lösning leverantörerna ska använda. Säg istället vad ni vill åstadkomma och ge leverantörerna möjlighet att tävla om bästa lösningen för att nå målen. Det finns avskräckande exempel på upphandlingar där ”klåfingrighet” från upphandlarna har lett till kontraproduktiva resultat i verkligheten.

Om än kanske förståeligt, så väljer Miljöförvaltningen att peka ut enskilda drivtekniker i de olika nivåerna. Ett alternativt förfarande hade varit att istället nivågruppera utifrån koldioxidutsläpp.

En del av transporterna staden kommer att upphandla berörs av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster” (I2021/00867)). Det rör paket och posttransporter, sophämtning, men även persontransporter med personbil. Ett alternativt förfarande hade varit att staden hade hållit sig till kraven i direktivet och låtit det varit underlag för kravspecifikationerna.

Uppföljning är A och O

Transportföretagen skulle vilja gå så långt som att uppmana till att inte ställa krav som ni inte har för avsikt att följa upp! Här brister det ofta. Förvaltningen konstaterar själv i tjänsteskrivelsen att det är en utmaning. Vi förstår det. Uppföljning kostar tid, pengar och administrativa resurser. Vissa krav är dessutom till sin natur svåra att följa upp, men icke för ty så är en bra uppföljning centralt. Stadens egen utvärdering visar att leverantörerna till staden bedömer uppföljningen som ”ganska bra” enligt tjänsteskrivelsen.

I tjänsteskrivelsen föreslås att spjutspets ska alltid vara utgångspunkten vid framtida upphandlingar men det medges samtidigt att det inte alltid från avtalsstart är tekniskt eller kommersiellt gångbart men nyansskaffningar under avtalsperioden ”bör vara de två högsta nivåerna”.

Även om vi inte motsätter oss att eldrivna fordon är de enda som föreslås räknas som spjutspets bör man ha i åtanke två faktorer när det gäller lätta lastbilar. Den ena faktorn är lastvikten. Batterierna minskar lastutrymme. Fordonstillverkarna lanserar nu lätta lastbilar med lite högre bruttovikt för att delvis kompensera för det man förlorat i lastkapacitet. Efter att Transportföretagen tillsammans med Bil Sweden och Energigas Sverige hemställt till regeringen om att Sverige ska utnyttja den möjlighet som finns inom EU:s körkortslagstiftning att tillåta förare med B-körkort framföra lätta lastbilar upp till 4,25 ton om de drivs av alternativa drivmedel (el och gas) har regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan. Transportstyrelsen förväntas lämna sin rapport i november. Det finns således tecken på att situationen kommer att förbättras vad gäller transporteffektiviteten, men vi vill ändå flagga för att spjutspetskravet de facto kan leda till att det krävs fler lätta lastbilar för att utföra samma transportuppdrag som tidigare.

Det andra problemet är kostnaden. Vad innebär kommersiellt möjligt i sammanhanget? Om staden är villig att betala den merkostnad det innebär med en eldriven lätt lastbil är det inga problem för branschen att svara upp, men förväntar sig staden att transportkostnaden inte kommer att öka med de nya kraven, så lär omställningen dröja och staden kommer inte inta den tätposition som förvaltningen säger sig vilja i tjänsteskrivelsen.

Vi skulle gärna vilja se att förslaget utvecklades när det gäller under vilka omständigheter förvaltningen kan göra avsteg från kravnivån spjutspets för att öka tydligheten och minska risken för osund konkurrens.

”Kampen om lägsta pris” är osund

I grunden välkomnar Transportföretagen att Stockholm ställer krav – givet att de följs upp. Vi välkomnar också att tjänsteskrivelsen betonar behovet av tydliga incitament för rena och tysta transporter. Konkurrensen bör ske om bästa lösning, inte den billigaste. Om politikerna i Stockholms stad inte är införstådda med och beredda att betala för eldrivna transporter bör man avstå från att sätta ribban för högt.

Vi tolkar tjänsteskrivelsen som att förvaltningen är införstådda med den kostnad som kan medfölja, åtminstone initialt. I tjänsteskrivelsen står det att ”hitintills har anbud nästan utvärderats baserat på lägsta pris” vilket vid en välvillig tolkning kan ses som ett förebud om att staden framöver är beredda att låta kvalitét styra, inte lägsta pris. Vi välkomnar att förvaltningen vill utveckla en modell för att inkludera miljönytta i utvärderingsprocessen och om möjligt är vi gärna med i den diskussionen.

Undvik särkrav

Kraften i omställningen genom upphandling blir större om kraven harmoniseras så långt möjligt. Transportföretagen ser det som positivt att harmonisering inom staden är ett av syftena med de nya upphandlingskraven. Det har ställts olika krav mellan olika förvaltningar och vissa har kanske inte ställt några krav alls. Vidare är det positivt att förvaltningen föreslår att man ska luta sig mot upphandlingsmyndighetens riktlinjer, även om man inte helt ansluter sig till dem.

I den bästa av världar hade kraven som Stockholms stad nu diskuterar harmoniserats genom exempelvis Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, försorg. Många av våra medlemsföretag är rikstäckande, ja en del är dessutom globala aktörer, och levererar till flera kommuner i landet. Olika krav är kostnadsdrivande och försämrar produktiviteten.

Ett av de ingående förbunden i Transportföretagen, Sveriges Bussföretag, är initiativtagare till Partnersamverkan, i vilket representanter för både trafikhuvudmännen och branschens operatörer sitter. Arbetet har varit framgångsrikt i att harmonisera kraven som trafikhuvudmännen ställer på kollektivtrafikens utförare, även om de inte är fullt ut harmoniserade än.

Kollektivtrafiken bär vittnesbörd om att det är möjligt att ställa om vid rätt förutsättningar. Nyckeln är samverkan. Tack vare ett fruktbart samarbete mellan trafikhuvudmän och operatörerna körs idag mer än 90 procent av den upphandlade busstrafiken på förnybara drivmedel. Samma resa skulle kunna påbörjas inom godstransportsektorn genom ett nära samarbete mellan leverantörerna och de som upphandlar transporterna.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell

