

2021-05-18

Handläggare

Karl Jonasson Collberg
08-508 265 99

Till

Exploateringsnämnden
2021-06-17

Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Anse remissen besvarad med detta tjänsteutlåtande.

Johan Castwall
Förvaltningschef

Göran Carlberg
Avdelningschef

Exploateringskontoret

Miljö och teknik

Fleminggatan 4

Box 8189

104 20 Stockholm

Telefon 08-508 265 99

Växel 08-508 276 00

karl.jonasson.collberg@stockholm.se

exploateringskontoret@stockholm.se

Org nr 212000-0142

start.stockholm

Nils Wahlman
Enhetschef

Sammanfattning

Exploateringsnämnden har getts möjlighet att yttra sig över förslag om *Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad*.

Exploateringsnämnden ser positivt på förslaget men vill understryka att de föreslagna kraven kommer kräva en tydlig organisation för uppföljning. Etableringen av en central stödfunktion i form av transportcentrum vid Miljöförvaltningen är av det skälet positiv. Kontoret vill också poängtera att de högre kravnivåerna kan vara betungande för entreprenadföretag i vissa situationer. Särskilt finns vissa farhågor kring tillgänglig infrastruktur för att uppfylla Spjutspetsnivån. Det krävs därför en proportionerlig tillämpning, förslagsvis i samråd med marknaden.

Bakgrund / Remissen

Exploateringsnämnden har fått miljöförvaltningens förslag till *Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad* på remiss från Kommunstyrelsen med svarstid senast 2021-06-30.

Förslaget innebär kortfattat tre nivåer av miljökrav för bilar inom Stadens verksamheter:

- Spjutspets - elbilar och bränslecellsbilar.
- Avancerad – etanol-, gas- och laddhybridfordon.
- Bas - fordon godkända för HVO och snåla bensin- och dieselfordon.

Vilken nivå som tillämpas bestäms utifrån vad som är proportionerligt i förhållande till upphandlingsföremålet. I fall där bilar har särskilt liten påverkan på upphandlingsföremålet kan det även vara så att krav inte alls ställs.

De föreslagna definitionerna ersätter Stadens befintliga definition av miljöbilar och den nya formuleringen harmoniserar med motsvarande statliga definitioner.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt vid exploateringskontoret med viss marknadskontakt.

Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets synpunkter

Exploateringskontorets verksamhet omfattar få bilar och lätta lastbilar. Därför påverkas kontoret inte allt för mycket av de nya definitionerna. Den stora miljöpåverkan från exploateringskontorets projekt kommer istället från tunga lastbilar och entreprenadmaskiner. Klimatpåverkan från dessa har kontoret uttryckt sin syn på i en tidigare remiss.

För kontorets gängse entreprenader är de bilar som förekommer oftast enskilda personers bilar som används för att resa till och från arbetsplatser samt arbetsplatsbilar som används när en entreprenör har flera mindre arbetsplatser som denne reser mellan under arbetsdagen.

Utifrån marknadskontakt med återkommande leverantör har baskravet setts som oproblematiskt då kostnadsökningen i förhållande till dagsläget är liten. Tillämpning av de högre nivåerna kan dock medföra besvär. Avancerad nivå kan entreprenörer sannolikt hantera, men det kräver längre anbudstider för att möjliggöra nödvändig anpassning av fordonsflottan. För spjutspetsnivån finns större farhågor i att infrastrukturen är begränsad. Därför kan kravnivån begränsa entreprenörers möjlighet att lämna anbud. För båda de högre kravnivåerna finns en tydlig risk för ökade kostnader.

För både spjutspets och avancerad nivå kan det i dagsläget ifrågasättas om dessa krav vore proportionerliga för exploateringskontorets projekt. I och med att basnivån kan användas innebär det dock inget hinder mot att förslaget implementeras, så länge försiktighet vid val av kravnivå iakttas så att inte användning av de högre kraven riskerar att exkludera anbudsgivare. Det gäller särskilt för mindre företag.

Rent generellt anser kontoret att harmonisering med den statliga definitionen är positiv då detta förenklar för marknadens aktörer att anpassa sina fordonsparker. Det bör medföra samhällsekonomiska fördelar genom minskade transaktionskostnader.

Ur teknisk synvinkel ser kontoret att definitionerna är lämpliga. Möjligheten att successivt styra mot emissionsfria bilar är lämplig. I dagsläget är dock möjligheten till övergångsteknik

såsom HVO100 och laddhybrider en realistisk kompromiss för att inte kraven ska begränsa konkurrensen allt för mycket.

Angående rättsläget står kontoret bakom juridiska avdelningens rättsutredning. Tillämpning av proportionalitetsprincipen kring kraven är viktig för att följa gällande rätt och för att inte kraven ska bli onödigt betungande i uppdrag där bilar endast har en begränsad roll. För att åstadkomma en proportionerlig tillämpning anser kontoret att förslaget bör lyfta möjligheterna till dialog med marknaden om kravställning för olika uppdrag.

Slutligen vill kontoret poängtera att en framgångsrik tillämpning av de föreslagna kraven kommer kräva en god uppföljning vilket även kräver att resurser avsätts för ändamålet. Utan sådana resurser skapas incitament för leverantörer att pressa priser genom att kalkylera med att inte följa ställda krav. Därför välkomnar kontoret att transportcentrum tar en ledande roll i att ge Stadens förvaltningar en enhetlig expertis i uppföljningsfrågor.

Exploateringskontorets förslag

Exploateringskontoret föreslår att de föreslagna kraven implementeras. Kontoret understryker vikten i att tillräckliga resurser för uppföljning tillses för implementeringen samt att proportionalitetsprincipen beaktas vid tillämpning av kraven.

Slut

Bilagor

Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad [Miljöförvaltningens förslag]