



Yvonne Hedelin
ÅF
Beställargruppen för gemensamma miljökrav
för entreprenader
Frösundaleden 2
169 70 Stockholm

Vår ref.
SF/KM

Stockholm
2017-06-21

Remissvar Krav vid upphandling av entreprenader 2018

Maskinentreprenörerna (ME) vill härmed lämna sina kommentarer och synpunkter till Trafikverkets och Storstadskommunernas remiss till krav vid upphandling av entreprenader 2018.

Sidhänvisning syftar, om inte annat anges, till sidor i Bilaga 1 Gemensamma krav för entreprenader.

Systematiskt miljöarbete (sidan 2)

Beroende på entreprenadens omfattning och art bör kravet på dokumentation av systematiskt miljöarbete vara flexibelt. Annan redovisning av miljöarbetet bör vara godtagbar. En företagare kan ha ett mycket väl fungerande miljöarbete utan omfattande dokumentation. Jämförelse kan göras med arbetsmiljöarbete, där lagkrav på dokumentation för företag upp till 10 anställda är begränsad till det mest essentiella.

Miljöplan (sidan 3)

Punkt 3a blir en dubbelbokföring av hur kraven i kravdokumentet ska uppfyllas. Det är ju redan beskrivet i övriga kravpunkter. Punkt 3a bör istället omfatta tillkommande miljökrav (utöver det som framställs i gemensamma kravdokumentet) samt objektspecifika krav. Punkt 3b blir därmed enbart laguppfyllnad.

Drivmedel (sid 4)

Det är bra att kravdokumentet öppnar upp för flera och alternativa drivmedel. Likväl är det fortfarande fråga om en specifik uppräkningslista, kanske borde dokumentet kompletteras med en text om att ifall det, under rutinens giltighetsperiod tillkommer nya alternativa drivmedel, kan fråga om dispens för användande av alternativt drivmedel som inte finns upptaget i kravdokumentet sökas hos Transportstyrelsen.

Förslaget på redovisningskrav med detaljerad insamling av kvitton och fakturor kan innebära en orimlig administrativ börda för entreprenören liksom beställaren. Digital redovisning av inköpta/förbrukade volymer kan vara smidigare förfaringssätt.

Lätta fordon (sidan 5)

Med kravet på utsläppsgränser är krav på fordons ålder oväsentligt. Det bör därför slopas. Ska det exempelvis inte vara tillåtet att använda en 9 år gammal el-bil i framtiden?

Upphandlingar som görs från och med 2020 har inget krav på CO2 gräns vilket förefaller märkligt i sammanhanget.

Krav i upphandlingar som görs från och med 2020 - ”Lätta fordon ska förutom att uppfylla gränsvärden för koldioxid ovan, även uppfylla Euroklass 5 eller senare Eurokrav.”

Tunga fordon (sidan 6)

Inga synpunkter på kravnivåer i sak. Dock förefaller det som det finns viss diskrepans mellan föreslagna upphandlingskrav och storstadskommunernas egna miljöregler. Som exempel tillåter Göteborg stad EURO 5 i miljözon till och med 2020. Vi föreslår att de gemensamma upphandlingskraven följer det kravet i första hand då många entreprenörer redan nu gjort sina investeringsplaner efter detta krav.

Formuleringarna gällande fordon med två motorer är inte helt lätt att tolka i den föreslagna formuleringen. om motorn för redskap inte drivs med el, vilken euroklass gäller då för framdriftsmotorn? Vad gäller för det fall att el till en redskapsdrivning inte frambringas på annat sätt än med förbränningsmotordrivet kraftverk. Då kan maskiner med någon form av eldriven utrustning inte användas alls? Avses att motor för framdrift som måste vara i drift för arbete med redskap skall vara Euro VI? Då är det bättre att skriva ut det. I nuvarande formulering kan det tolkas som om inget krav på euroklass finns överhuvudtaget i det fallet.

Arbetsmaskiner (sidan 7-8)

Avses med arbetsmaskiner även traktorer? Det bör i så fall framgå. Korrekt rubrik bör kanske vara: Motorredskap, Tunga terrängvagnar, Traktorer och Maskiner

Grundkrav 2018-2019 - Inga kommentarer.

Grundkrav från 2020 blir i praktiken jämställda med skärpta krav i särskilda områden 2018-2019, alltså Steg IIIA eller högre. Föreslår att dessa krav harmoniseras formellt. Alltså ta bort ålderskravet i ”Grundkrav 2020” och skriv Steg IIIA eller högre.

Krav i upphandlingar som görs i känsliga områden från 2020 - Så som kravet är formulerat innebär det i praktiken Steg IV eller högre. Föreslår att kravet skrivs på det sättet och ålderskravet slopas, förutom för maskiner

<19kW som inte omfattas av steg krav. Som det är formulerat nu skulle en 7 år gammal eldriven lastmaskin ej var tillåten. Kravställningen på maskiner med två motorer (framdrift/redskap) blir i sammanhanget helt förvirrande både på grundkravsnivå och skärpt nivå. Som vi tolkar förslaget ger möjligen detta motförslag på formulering ökad tydlighet:

Förslag - Arbetsmaskiner som för sin uppgift på arbetsplatsen drivs med el, får för sin förflyttning/framdrift vara utrustad med förbränningsmotor som inte uppfyller ställda kravnivåer på avgasklass (*alternativt uppfyller närmast lägre kravnivå på avgasklass*). Fordonets förbränningsmotor får i sådant fall ej användas under arbete eller för att framställa el.

Redovisningskrav för arbetsmaskiner - För arbetsmaskiner som omfattas av avgasklassning, har Maskinleverantörerna (och även Maskinentreprenörerna till någon del) tagit fram en alldeles utmärkt branschgemensam mall för ”Miljödeklaration för maskiner” som torde vara väl lämplig och fullt acceptabel som underlag för att på ett enkelt sätt kontrollera en maskins avgasklass. Till detta kommer sannolikt även möjlighet i framtiden att göra uppföljning i fält via ett web-baserat registersystem där enskilda maskiner kan identifieras via en QR-kod.

Motorbyte - Styrkt bevis (tillverkarintyg) om ny motors avgasklassning bör vara normgivande för om maskin tillåts i entreprenad i enlighet med kravdokument. Inget särskilt ålderskrav på dessa

Generell reflektion - Förslaget innehåller i sin nuvarande form en salig blandning av ålderskrav och avgasklasser. Ålderskravet kan synas ha en fördel i att det uppfattas som enkelt att kontrollera, men det råder en viss diskrepans mellan tillverkningsår, modellår och ”ibruktagandedatum”. Vi föreslår därför att Steg-krav är det som ska gälla för tiden som omfattas i detta dokument.

Det finns dessutom ingen förenkling i att kravställa på ålder, eftersom nuvarande formulering i alla fall kräver att maskinens Steg-klass identifieras för att avgöra om ålderskriteriet är gällande (upp till Steg IIIB) eller inte (Steg IV).

Dessutom finns det erfarenhetsmässigt stor risk att kommuner som inte aktivt omfattas av detta kravdokument misstolkar innehållet och i överdriven miljönit, och eller okunskap ställer så att säga dubbla krav, dvs. både ålders och emissionssteg krav samtidigt! Det vore olyckligt och bör undvikas.

Kemiska produkter (sidan 9)

Det finns flera standarder som klassificerar biologiskt nedbrytbarhet hos hydraul vätskor. Förutom nämnda SS-standard finns exempelvis ISO 15380:2016 och OECD 301B som används internationellt. Föreslår därför att ställda kravnivåerna på miljöegenskapskrav formuleras utan referens till specifik standard.

Material och varor (sidan 11-12)

Önskar förtydligande om kraven på material och varor enbart gäller Trafikverksprojekt och/ eller om entreprenader i regi av Storstadskommunerna även de tillämpar föreskrivna TDOK.

Om Maskinentreprenörerna

Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME är en del av Svenskt Näringsliv och har drygt 3 900 medlemmar (både stora och små) med 20 000 medarbetare. Medlemsföretagen utvecklar genom sina tjänster samhällets infrastruktur. Företagen syns varje dag när de utför sina uppdrag för stat, kommun, företag och privatpersoner.

ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling. Vi verkar för fri företagsamhet och en sund marknadsekonomi och bevakar och påverkar branschens arbetsmarknadspolitiska frågor. ME är remissinstans i branschaktuella ämnen.

Med vänlig hälsning
MASKINENTREPRENÖRERNA

Svante Flodén

Mats Otterborn

Uno Hallgren