

MILJÖUTSKOTTETS UTLÅTANDE 12/2011 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 1 november 2011 en proposition med förslag till lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon (RP 100/2011 rd) till kommunikationsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att miljöutskottet ska lämna utlåtande till kommunikationsutskottet.

- överingenjör Maria Rautavirta, kommunikationsministeriet
- överinspektör Taina Nikula, miljöministeriet
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- gruppchef Kimmo Sinisalo, Helsingforsregionens trafik HRT
- klimatansvarig Venla Virkamäki, Finlands naturskyddsförbund rf.

Sakkunniga

Utskottet har hört

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Finlands miljöcentral
- Närings-, miljö- och trafikcentralen i Nyland.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Syftet med propositionen att genomföra direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon genom en lag om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon. Utskottet anser att propositionen är behövlig och viktig när man vill driva på hållbara val vid offentlig upphandling.

Den allmänna upphandlingslagstiftningen kräver för närvarande inte att hänsyn tas till miljöaspekten utan bidrar endast med ramar för när detta är möjligt i upphandlingsprocessen. Den

föreslagna fordonslagen är den första speciallag om offentliga upphandlingar som uttryckligen kräver att miljöaspekten ska beaktas. Statsrådet fattade 2009 ett principbeslut om främjande av hållbara val i offentlig upphandling. Målet för 2015 är att miljöaspekten ska beaktas i all upphandling som sker inom den statliga centralförvaltningen och i minst hälften av den upphandling som sker i kommuner och inom den lokala statsförvaltningen. Lagstiftningen om offentlig upphandling bör följaktligen över lag utvecklas i en mer förpliktande riktning. Det vore viktigt att

utsträcka tillämpningen av gränsvärdena för utsläpp även till kollektivtrafiken, som i allt väsentlig är beroende av offentligt stöd. Det kunde ske antingen genom att utveckla kollektivtrafiklagen eller exempelvis genom att införa regionala begränsningar.

Miljökonsekvenserna ska enligt den föreslagna lagen beaktas antingen genom att det ställs minimikrav enligt 4 § eller genom att se till den totalekonomiska fördelaktigheten enligt 5 §. Hänsyn ska tas åtminstone till energiförbrukning samt utsläpp av koldioxid, kväveoxider, kolväten och partiklar. Därtill är det tillåtet och rekommendabelt att ta hänsyn till andra utsläpp, såsom buller. Modellen för beräkning av miljökonsekvenserna kommer från direktivet, men den är svårtydd och grundar sig inte direkt på de reella effekterna av fordon i drift. Systemet har skapats för en jämförelse av fordonsegenskaper vid upphandling och duger inte som sådant för en jämförelse av miljökonsekvenserna av trafik-tjänster som utförs med fordon. När beräkningsmodellen tillämpas på tjänster måste man bestämma hur antalet körda kilometer ska beaktas i jämförelsen. Dessutom måste man ta ställning till om drivmedelskostnaderna fortfarande ska inkluderas, trots att tjänsteleverantören med största sannolikhet betraktat dem som kostnader när anbudet upprättats.

Den allmänna uppfattningen är att man i praktiken kommer att använda sig av gränsvärdena för utsläpp hellre än den totalekonomiska fördelaktigheten, eftersom det är invecklat och besvärligt och dessutom inte helt entydigt att räkna ut den senare. I princip bör man vid upphandling försöka väga samman alla miljöeffekter under hela livscykeln, understryker utskottet. Om upphandlingen görs utifrån den totalekonomiska fördelaktigheten, bör miljöaspekten trots allt ges en tillräckligt stor tyngd i bedömningen för att en utveckling som är förenlig med miljömålen

ska kunna uppnås. På det hela taget bör man förutom utsläppskravet minnas att man i mångt och mycket kan påverka de sammantagna miljöeffekterna av verksamheten genom att hålla sig med lämplig fordonskapacitet och lägga upp lämpliga rutter, undvika onödiga transferkörningar, använda en defensiv körteknik, välja lämpliga drivmedel och serva och reparera fordonen vid rätt tidpunkt. När hänsyn tas till fordonens hela livslängd blir det lättare för små och medelstora företag att stå sig i anbudskonkurrensen.

Det krävs en del nya rutiner och ny kompetens för att miljömålen ska integreras effektivt i upphandlingsprocesserna i enlighet med lagförslaget. Det är inte bara professionellt folk som har hand om upphandlingen, utan särskilt i mindre kommuner är det aktörer inom andra sektorer som sköter den vid sidan av sitt eget jobb. Problemet är att kompetensen inte alltid räcker till. Aktörer inom såväl statsförvaltningen som kommunsektorn behöver konkreta och enkla redskap och råd för att kunna se vilka miljöeffekter upphandlingen får. Förutom kompetens handlar det också om att utveckla god praxis och ge den en effektiv spridning över hela landet. Miljökompetensen i upphandlingsfrågor bör enligt utskottets mening tydligt koncentreras till den statliga expertorganisationen för att hela den offentliga sektorn ska få hjälp med att beakta miljöeffekterna i upphandlingen. Det behövs en effektiv rådgivning och konkreta upphandlingsmallar och exempel för att den nya lagens syfte ska nås, menar utskottet.

Ställningstagande

Miljöutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 22 november 2011

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Rakel Hiltunen /sd
medl. Eeva-Johanna Eloranta /sd
Timo Heinonen /saml
Antti Kaikkonen /cent
Pauli Kiuru /saml
Jukka Kärnä /sd
Jari Lindström /saf

Eeva Maria Maijala /cent
Tapani Mäkinen /saml
Martti Mölsä /saf
Sirpa Paatero /sd
Sari Palm /kd
Anni Sinnemäki /gröna
Mirja Vehkaperä /cent
Juha Väättäinen /saf.

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.