

Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Stadens nämnder ges i uppdrag att tillämpa miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster i enlighet med förslaget i *bilaga 2*.
2. Stockholms Stadshus AB ges i uppdrag att uppmana bolag inom koncernen att tillämpa miljökrav i enlighet med förslaget.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att utarbeta tillämpningsanvisningar till miljökraven, i vilka särskilt anpassning av kraven till mindre driftentreprenader ska ingå.
4. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att genomföra utbildningstillfällen gällande miljökraven.
5. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att genomföra smärre revideringar av dokumentet "Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster".

Föredragande borgarrådet Kristina Axén Olin anför följande.

Ärendet

Förutvarande gatu- och fastighetsnämnden har sedan 1997 utnyttjat möjligheten att ställa miljökrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsfordon och arbetsredskap ingår. Även andra nämnder och bolag har i olika utsträckning tillämpat sådana miljökrav. Kommunfullmäktige beslutade 2004 att för hela staden anta de miljökrav för entreprenader och tjänster som förutvarande gatu- och fastighetsnämnden då utarbetat (med undantag för bygg- och anläggningsentreprenader). Sedan dess har behov av revidering uppstått, och exploaterings- samt trafik- och renhållningsnämnden har gemensamt med Göteborgs stad, Malmö stad och Vägverket utarbetat en ny version av miljökraven. De uppdaterade miljökrav som presenteras i förslaget (och

som utgör den tredje versionen) grundas, liksom tidigare, på ett av EU beslutat system för miljöklassning av arbetsmaskiner och fordon.

Föreliggande reviderade dokument innebär dels en anpassning till de nya EU-regler som införts sedan tidigare beslutade dokument, dels en förenkling och fokusering på de viktigaste miljöfrågorna. Vägverket, Malmö stad och Göteborgs stad antog det reviderade dokumentet under 2006.

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har för sin del godkänt styrdokumentet och föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fastställa detsamma.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret tillstyrker förslaget till nya miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Kontoret anser dock att tillämpningsanvisningar bör utarbetas till de reviderade kraven, med modifiering och förtydliganden gällande driftentreprenader, så att det blir praktiskt genomförbart för samtliga nämnder inom staden att tillämpa kraven i samband med aktuella upphandlingar. Kontoret anser också att en nämnd, företrädesvis trafik- och renhållningsnämnden, bör ges i uppdrag att genomföra utbildningstillfällen för berörda tjänstemän, vid ett eventuellt beslut om att anta miljökraven för hela staden.

Mina synpunkter

Stockholms stad är genom sina upphandlingar en betydande marknadsaktör. Det är av vikt att staden agerar föredömligt i de krav som ställs på entreprenörerna, såväl vad avser miljökrav som affärsmässighet och främjande av konkurrenssituationen på marknaden.

I upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsfordon och arbetsredskap ingår bör miljöaspekten beaktas genom samråd mellan staden och entreprenörerna. Branschen vittnar själv om att miljöanpassade entreprenader kan vara positivt även ur en affärsmässig synvinkel. För att säkerställa en fortsatt ömsesidigt positiv utveckling på miljöområdet bör utformningen av miljökraven och dessas konsekvenser vara föremål för dialog mellan branschföreträdare och staden genom trafik- och renhållningsnämnden. Det är då även lämpligt att samma nämnd ensam ges ansvaret för revidering av kraven.

Det gläder mig att de reviderade riktlinjerna genom samråd är brett förankrade och har mötts med gillande av branschen. Särskilt positivt är det att föreliggande version förenklats och förtydligats till förmån för både beställare och utförare, bland annat genom att endast mätbara krav ställs. Tydliga och uppföljningsbara krav ger både miljömässiga och administrativa vinster.

Jag vill dock i likhet med stadsledningskontoret peka på vikten av att kompetenskraven formuleras på ett sätt som inte på ett oproportionerligt vis förför-

delar mindre driftentreprenader. Kraven måste tillämpas på ett konkurrensneutralt sätt och harmoniera med stadens upphandlingspolicy. Denna slår uttryckligen fast att miljöhänsyn inte får innebära att endast ett fåtal stora utförare kan delta i upphandlingen. Som en konsekvens av detta kan det, som stadsledningskontoret framhåller, vara påkallat att även överväga en anpassning av utbildningen i miljö- och trafiksäkerhetskrav utifrån förutsättningar och behov inom mindre driftentreprenader.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. ”Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Gemensamma upphandlingskrav för Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad och Vägverket”

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Roger Mogert* (s), *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi välkomnar tydliga miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Vi menar dock att staden inom all upphandling borde ta ett ansvar för att utveckla fördjupade miljöhänsyn och att det ska framgå i stadens policydokument. Vi menar vidare att staden också bör utveckla sociala klausuler vid upphandling.

Det är positivt med en samordning av gemensamma krav de stora städerna och Vägverket emellan. Det är viktigt att dessa miljökrav ses som en minsta gemensamma nämnare och inte förhindrar enskilda förvaltningar eller andra verksamheter att ställa hårdare krav och gå steget längre. Det är viktigt att följa upp och efterhand skärpa kraven.

Vi vill också uppmärksamma att samråden visat att miljökraven inte påverkar det ekonomiska utfallet av upphandlingarna. Skarpa miljökrav leder således inte till ökade kostnader.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Stadens nämnder ges i uppdrag att tillämpa miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster i enlighet med förslaget i *bilaga 2*.
2. Stockholms Stadshus AB ges i uppdrag att uppmana bolag inom koncernen att tillämpa miljökrav i enlighet med förslaget.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att utarbeta tillämpningsanvisningar till miljökraven, i vilka särskilt anpassning av kraven till mindre driftentreprenader ska ingå.
4. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att genomföra utbildningstillfällen gällande miljökraven.

5. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att genomföra smärre revideringar av dokumentet ”Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster”.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Anette Otteborn

ÄRENDET

Förutvarande gatu- och fastighetsnämnden, med efterföljande nämnder, har sedan 1997 utnyttjat möjligheten att ställa miljökrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster där arbetsfordon och arbetsredskap ingår. Även andra av stadens nämnder och bolag har i olika utsträckning tillämpat sådana miljökrav. Kraven utarbetades av en arbetsgrupp med representanter för Stockholm, Göteborg och Malmö städer som ett gemensamt projekt. Efter införandet av EU:s miljöklassningssystem, som i sin tur utvecklats i flera steg, har miljökraven behövt uppdateras.

Kommunfullmäktige beslutade den 29 mars 2004 (utlåtande 2004:36) att för hela staden anta de miljökrav för entreprenader och tjänster som förutvarande gatu- och fastighetsnämnden då utarbetat (med undantag för bygg- och anläggningsentreprenader). Sedan dess har behov av revidering uppstått, och exploaterings- samt trafik- och renhållningsnämnden har gemensamt med Göteborg, Malmö och Vägverket utarbetat en ny version av miljökraven. Föreliggande förslag till uppdaterade miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster utgör den tredje versionen och innebär dels en anpassning till de nya EU-regler som införts sedan tidigare beslutade dokument, dels en förenkling och fokusering på de viktigaste miljöfrågorna.

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sina sammanträden den 14 respektive 12 juni 2007 i enlighet med exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande följande

1. Nämnderna godkänner för egen del styrdokumentet *Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster. Gemensamma upphandlingskrav för Göteborgs stad, Malmö stad, Stockholms stad och Vägverket*, samt uppdrar åt kontoren att tillämpa miljökraven i kommande upphandlingar.
2. Nämnderna uppdrar åt kontoren att genomföra smärre revideringar i *Miljökrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster*.
3. Nämnderna föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fastställa styrdokumentet *Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster*.
4. Nämnderna föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att uppdra åt exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att genomföra smärre revideringar i *Miljökrav vid upphandlingar av entreprenader och tjänster*.

Särskilt uttalande i exploateringsnämnden gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande i trafik- och renhållningsnämnden gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin m fl (fp) samt ledamoten Anders Broberg (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande i trafik- och renhållningsnämnden gjordes av ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 23 maj 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Gatu- och fastighetskontoret och sedermera dess efterföljare har sedan 1997 utnyttjat möjligheten att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenader. Även stadens övriga förvaltningar och bolag har i varierande utsträckning tillämpat miljökraven. Miljökraven vid upphandling utarbetades av en arbetsgrupp med representanter från Stockholm, Göteborg och Malmö som ett gemensamt miljöprojekt. År 1999 infördes inom EU ett miljöklassningssystem som innebär miljöklassning av arbetsmaskiner. EU:s miljöklassystem har därefter utvecklats i flera steg. Detta har inneburit att miljökraven har behövt uppdaterats och nu föreliggande förslag är den tredje versionen av miljökraven.

I detta arbete har även Vägverket deltagit eftersom branschorganisationerna har framfört starka önskemål att samordningen mellan den kommunala och statliga sektorn, främst Vägverket, måste förbättras.

Samarbete mellan de tre storstäderna och Vägverket har resulterat i bifogade dokument, Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster, Gemensamma upphandlingskrav för Göteborgs Stad, Malmö Stad, Stockholms Stad och Vägverket. Dessa upphandlingskrav har under hösten 2006 godkänts av Göteborg respektive Malmö samt av Vägverket. I detta tjänsteutlåtande föreslås att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutar att kontoren tillämpar upphandlingsdokumentet för egen del samt överlämnar förslaget för beslut av kommunfullmäktige, så att kraven kan gälla inom hela staden.

Bakgrund

Arbetsmaskiner och lastbilar står för en betydande del av utsläppen av kväveoxider och partiklar i Stockholmsluften. Miljö kvalitetsnormer enligt Miljöbalken finns för kvävedioxid och partiklar och enligt Miljöförvaltningens mätningar överskrider normen för partiklar och kvävedioxid i Stockholmsluften. Länsstyrelsen har utarbetat ett åtgärdsprogram som fastställts av regeringen. I åtgärdsprogrammet ingår ett stort antal åtgärder, bl. a att krav ställs på minskade utsläpp från arbetsmaskiner och tung trafik.

Staden genom dåvarande gatu- och fastighetskontoret, har i samarbete med trafikkontoren i Göteborg och Malmö, sedan 1997 arbetat med att utveckla kriterier för att ställa miljökrav vid upphandling av entreprenader. Inriktningen har varit att på olika sätt driva på utvecklingen mot renare fordon och fasa ut miljöskadliga kemikalier.

Staden har tillämpat dessa upphandlingskrav på olika sätt. Under perioden 1997 till 1999 tillämpades kraven som kvalificerande krav och mellan 1999 till 2003 som anbudsvärderande faktor. Efter beslut i gatu- och fastighetsnämnden 2003-05-13 tillämpades kraven åter som obligatoriska och därmed kvalificerande krav. Efter fullmäktigebeslut 2004-03-29 tillämpades en kombination av anbudsvärderande eller kvalificerande krav beroende på vilken typ av entreprenad som upphandlades.

Miljökraven grundas på ett av EU beslutat system för miljöklassning av arbetsmaskiner och fordon. Det är därför nödvändigt att uppdatera upphandlingskraven efterhand som förändringar sker. Under 2006 har en arbetsgrupp med representanter från ovannämnda städer och Vägverket genomfört detta arbete som dessutom inneburit en översyn av hela upphandlingsdokumentet. Syftet har varit att ta fram ett gemensamt upphandlingsdokument, något som branschen har efterlyst. Arbetet har resulterat i att Vägverket och storstäderna har kommit överens om ett gemensamt dokument.

Framarbetandet av de nya kraven

Trafikkontoren i Göteborg och Malmö samt tidigare gatu- och fastighetskontoret i Stockholm har sedan flera år utarbetat underlag för att ställa miljökrav vid upphandling i syfte att klara de miljömål som funnits i respektive stad. Vägverket har samtidigt utvecklat egna system för miljövänlig upphandling inom Vägverkets verksamhetsområde.

Det har funnits önskemål från entreprenadbranschen att kommunala och statliga upphandlare samordnar sina miljökrav. Vid revideringen av miljökraven som utfördes inför 2006 inleddes därför ett närmare samarbete mellan städerna och de statliga verken med syfte att utarbeta en gemensam produkt. Utgångspunkten för arbetet har varit att så långt som möjligt:

- Prioritera de viktigaste miljöfrågorna genom att koppla till relevanta miljömål
- Minimera miljöbyråkratin genom att lyfta ut sådant som är lagkrav och ändå skall klaras
- Skapa entydighet och lätthanterlighet för såväl beställare som uppdragstagare.

Det upphandlingsdokument som har utarbetats innebär dels en anpassning till de nya EU-regler som införts sedan tidigare beslutade dokument, dels en förenkling och fokusering på de viktigaste miljöfrågorna. De emissionskrav som ställs i städerna är något strängare än motsvarande generella krav från Vägverket. Detta är naturligt eftersom miljösituationen i storstäderna skiljer sig från landet i övrigt och det är vare sig kostnadseffektivt eller befogat att ställa samma krav på landsbygden. Vid arbeten i storstäderna gäller dock att Vägverket tillämpar de strängare kraven. När det gäller utsläpp av växthusgaser är kraven identiska.

Samråd har hållits under arbetets gång med företrädare för de olika branschorganisationer som finns, samt med olika entreprenadföretag. Det kan konstateras att de tidigare invändningar som framförts mot kraven i stort har upphört och branschen numera anser att miljöanpassade entreprenader är något positivt även för företagen.

Analys

Ekonomi

De samråd som genomförts med de kommunala bostadsbolagen, övriga av staden ägda

bolag samt stadens övriga förvaltningar pekar entydigt mot att de miljökrav som staden ställer inte påverkar det ekonomiska utfallet av upphandlingar. Kostnadsläget för entreprenadarbeten bestäms av helt andra faktorer såsom rådande konjunktur, konkurrenssituation eller tillfälliga arbetstoppar inom branschen. Det finns snarare en klar uppfattning att miljökraven har inneburit att de entreprenörer som är verksamma har införskaffat en modernare maskinpark, vilket bedöms innebära effektivare arbete och därmed lägre priser. Det är den gemensamma uppfattningen bland dem som upphandlar entreprenadarbeten att miljökraven inte har medfört kostnadsökningar eller inneburit svårigheter att upphandla förekommande entreprenadarbeten. Detta gäller både anläggnings- och byggentreprenader.

Miljö

De krav som har ställts vid upphandlingar har inneburit att endast arbetsmaskiner eller lastfordon som uppfyller EU-kraven eller motsvarande för avgasutsläpp och buller godkänns för arbeten åt staden. Kraven innebär att utsläppen av kväveoxider, partiklar och kolväten minskar med minst 50 procent i förhållande till maskiner utan avgasrening. 2006 infördes Euro 3, vilket är den tredje kravnivån som genomförs, vad gäller avgasutsläpp från arbetsmaskiner, vilket innebär att motorens avgasutsläpp renas ytterligare. I likhet med tidigare upphandlingskrav godkänns äldre maskiner om de förses med avgasreningsutrustning.

I det nu utarbetade upphandlingsdokumentet har miljökraven indelats i grundkrav som alltid skall tillämpas och tilläggskrav som utnyttjas när behov finns. Grundkraven innebär, förutom utsläppsbegränsningar, krav på energisparande och nyttjande av alternativa drivmedel i syfte att minska utsläppen av växthusgaser. Beroende på entreprenadens omfattning skall också en miljöplan upprättas som beskriver om det finns miljöaspekter som måste beaktas.

Tilläggskraven kan t.ex. innehålla skärpta krav på särskild miljöhänsyn vid arbeten som utförs i känsliga miljöer eller där skadliga kemikalier måste användas.

Kontorens synpunkter

Kontoren anser att den nuvarande utformningen av upphandlingskraven är väl genomtänkta och utgör en väl avvägd pådrivande kraft mot minskade utsläpp av luftföroreningar, energisparande och begränsning av växthusgaser. Risker för felaktig hantering av kemikalier minimeras genom de gemensamma kraven utan att onödig byråkrati och pappersexercis behöver uppkomma. Kontoren bedömer att den nya, föreliggande versionen av kraven är betydligt enklare för både upphandlare och utförare än tidigare versioner, bland annat genom att en del icke mätbara krav har utgått.

Ur miljösynpunkt är det värdefullt om storstäderna och Vägverket som stora och viktiga beställare av entreprenadtjänster så långt det är möjligt arbetar enligt samma modell. För storstäderna, med deras stora problem att klara miljökvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid, är detta extra angeläget.

Kontoren bedömer att de föreslagna gemensamma upphandlingskraven för en bättre miljö. Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster står i samklang med Kommunfullmäktiges beslut om "Policys för upphandling och konkurrensutsättning".

Kontorens förslag

Nämnderna godkänner för egen del styrdokumentet Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster, Gemensamma upphandlingskrav för Göteborgs Stad, Malmö Stad, Stockholms Stad och Vägverket, samt uppdrar åt kontoren att tillämpa miljökraven i kommande upphandlingar.

Nämnderna uppdrar åt kontoren att genomföra smärre revideringar för att följa teknikutvecklingen.

Kontoren föreslår vidare kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att fastställa styrdokumentet Miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster, samt att uppdra åt exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att genomföra smärre revideringar i dokumentet.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av förnyelseavdelningen, enheten för upphandling och konkurrens.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 september 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Inför kommunfullmäktiges beslut 2004 gällande miljökrav för entreprenader och tjänster (vilket nämndes ovan), beredde stadsledningskontoret 2003 remissärendet med det då framarbetade förslaget till miljökrav, vilket i grunden är detsamma som det nu omarbetade förslaget. Kontoret anser att nya, reviderade krav är föredömligt snabbt uppdaterade, när behovet därefter har uppkommit.

I remissvaret (dnr 125-2749/2003) framfördes synpunkter på innehållet, vilka stadsledningskontoret fortfarande anser är relevanta och bör lyftas fram. Nedanstående avsnitt av remissvaret citeras därför (där tidigare benämning gatu- och fastighetskontoret kvarstår):

”Tillämpningsområdet

Det kan inledningsvis konstateras att det är otydligt hur och när kraven skall tillämpas. Enligt gatu- och fastighetskontoret är avsikten att de aktuella kraven skall ställas som s k särskilda kontraktsvillkor vid upphandlingar av bygg- och anläggningsentreprenader samt vid upphandling av tjänster inom park- och gaturenhållning och vinterväghållning. Enligt stadsledningskontorets uppfattning är det av väsentlig betydelse att riktlinjer med normerande karaktär har tydliga avgränsningar vad gäller tillämpningsområde och räckvidd. En extensiv tolkning av riktlinjerna ger för handen att dessa skall tillämpas vid alla tjänsteupphandlingar där fordon ingår. Då ett sådant tillämpningsområde vare sig var avsett eller har analyserats bör det tydliggöras att riktlinjerna endast skall gälla vid upphandlingar av bygg- och anläggningsentreprenader samt vid upphandling av tjänster inom park- och gaturenhållning och vinter-

väghållning. /...../

Särskilda kontraktsvillkor

Enligt lag (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU) får en upphandlande enhet ställa särskilda villkor som skall gälla för uppdragets utförande. Över tröskelvärdena skall sådana villkor anges i annonsen om upphandling (1 kap 18 b § LOU), under tröskelvärdena i förfrågningsunderlaget om de inte angetts i annonsen (6 kap 10 b § LOU). Bestämmelserna gäller således villkor för hur uppdraget skall utföras. Det är inte fråga om krav på leverantören eller utvärderingskriterier utan särskilda därutöver tillkommande kontraktsvillkor. Villkoret utgör en förpliktelse som den som tilldelas kontraktet måste acceptera. Kraven provas därmed inte i upphandlingen utan följs upp under kontraktstiden.

Enligt EU-kommissionens tolkningsmeddelande från juli 2001 om möjligheterna att ta miljöhänsyn vid offentlig upphandling kan en upphandlande enhet som särskilda kontraktsvillkor begära att prestationen som upphandlingen gäller genomförs med hänsyn till vissa miljökrav. De särskilda kontraktsvillkoren måste vara förenliga med icke-diskrimineringsprincipen och övriga för offentlig upphandling grundläggande gemenskapsrättsliga principer, d v s likabehandling, öppenhet, förutsebarhet, ömsesidigt erkännande och proportionalitet. Enligt gatu- och fastighetskontoret gäller de certifieringar (t ex EU/USA Steg 1) och olika miljöklasser för drivmedel som hänvisas till i dokumentet inom EU. I sådant fall bör det, enligt stadsledningskontoret, vara förenligt med de gemenskapsrättsliga principerna för upphandling att ställa kraven som särskilda kontraktsvillkor. /...../

Miljömärkning m.m.

I dokumentet hänvisas på ett par ställen till miljömärkning. Miljömärken visar att produkter klassas som mer miljöanpassade än jämförbara produkter inom samma produktgrupp. Märkena tilldelas på frivillig basis produkter som uppfyller särskilda kriterier i syfte att informera konsumenterna om miljöanpassade produkter. Enligt LOU får en upphandlande enhet i de tekniska specifikationerna hänvisa till kriterier för miljömärken, om kriterierna för märket har utarbetats på grundval av vetenskaplig information. Kriterierna för miljömärken skall ha antagits genom ett förfarande i vilket samtliga berörda parter deltagit och miljömärket skall vara tillgängligt för alla berörda parter. Kriterierna får inte vara utformade så att de strider mot principen om icke-diskriminering eller principerna om fri rörlighet av varor och tjänster. De upphandlande enheterna får inte enbart godta intyg på miljömärkning som bevis för att ett miljökrav som baseras på miljömärkningskriterier är uppfyllt. Den upphandlande enheten skall även godta andra typer av bevis, t ex testrapporter.

I den tekniska specifikationen i förfrågningsunderlaget är det inte tillräckligt att ange att kriterierna för Svanenmärkning eller annan motsvarande miljömärkning måste vara uppfyllda utan den upphandlande enheten måste precisera vilka miljömärkningskriterier som avses. Att dessa kriterier är uppfyllda kan sedan styrkas genom intyg om t ex Svanenmärkning eller testrapporter. Även om de nu aktuella skrivningarna om miljömärkning inte skall ingå i förfrågningsunderlagets tekniska specifikation utan gälla som särskilda kontraktsvillkor bör, enligt stadsledningskontorets uppfattning, samma krav gälla på utformningen av texten.

I dokumentet anges att miljöoljor specificerade i en viss svensk standard skall an-

vändas när de finns tillgängliga på marknaden. I den delen kan konstateras att vid upphandlingar över tröskelvärdena kan staden endast hänvisa till en svensk standard om denna överensstämmer med europeisk standard."

Stadsledningskontoret bedömer således, att ovanstående citerade resonemang är relevant även i detta remissvar. Till detta kommer att de kompetens- och utbildningskrav som anges i bilagda dokument, avsnitt 6 ("Kompetens") och 6.1 ("Entreprenören skall") enligt stadsledningskontoret bör förtydligas och/eller modifieras. Stadsledningskontoret kan se att dessa krav kan vara relevanta, och möjliga att genomföra samt följa upp, för tidsbegränsade anläggningsentreprenader, men de torde vara oproportionerligt stora att ställa i samband med upphandling av driftentreprenader, i synnerhet mindre sådana. Vid driftentreprenader kan motsvarande krav (enligt avsnitt 6.1) vara rimliga att ställa på arbetsledande funktioner utsedda för den aktuella entreprenaden, men inte för samtliga personer ingående i uppdraget. Huvudskälet är att det är naturligt med personalomsättning över tid, och att det för mindre entreprenörer bedöms bli kostsamt och svårgenomförbart att över tid vidareutbilda samtliga anställda utifrån beställarens krav.

De utbildningar i miljö- och trafiksäkerhetskrav som staden kan tillhandahålla, och som motsvarar de kompetenskrav som ställs i nämnda avsnitt av dokumentet, har utformats av f.d. gatu- och fastighetskontoret. Enligt uppgift fungerar dessa utbildningar idag utmärkt, i första hand för uppdragstagare gällande anläggningsentreprenader, och utbildningarna är också väl inarbetade inom branschen. Uppföljning, bl.a. genom stickprov av upphandlade företag, görs kontinuerligt av staden och utbildningsgraden bland samtliga företag är god.

Mot bakgrund av ovanstående anser stadsledningskontoret att tillämpningsanvisningar bör utarbetas till de reviderade kraven, med modifiering och förtydliganden gällande driftentreprenader, så att det blir praktiskt genomförbart för samtliga nämnder inom staden att tillämpa kraven i samband med aktuella upphandlingar. Stadsledningskontoret anser att detta uppdrag bör gå till en nämnd, företrädesvis trafik- och renhållningsnämnden. Denna nämnd har i och med den nya ansvarsfördelningen gällande bl.a. gaturenhållning och vinterväghållning ett nära samarbete med många andra nämnder. Denna nämnd bör också ges i uppdrag att genomföra utbildningstillfällen för berörda tjänstemän, vid ett eventuellt beslut om att anta miljökraven för hela staden.

Stadsledningskontoret anser också att trafik- och renhållningsnämnden, tillsammans med andra berörda nämnder, bör undersöka möjligheten att anpassa stadens utbildning i miljö- och trafiksäkerhetskrav till att motsvara behoven även för uppdragstagare/företag inom mindre driftentreprenader.

Slutligen anser stadsledningskontoret att uppdraget att genomföra smärre revideringar av föreliggande dokument bör gå till *en* nämnd. Denna nämnd bör, i paritet med ovanstående, bli trafik- och renhållningsnämnden.

Med ovanstående synpunkter och reservationer tillstyrker stadsledningskontoret förslaget till nya miljökrav vid upphandling av entreprenader och tjänster.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) och ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Det är positivt med en samordning av gemensamma krav de stora städerna och Vägverket emellan. Det är viktigt att dessa miljökrav ses som en minsta gemensamma nämnare och inte förhindrar enskilda förvaltningar eller andra verksamheter att ställa hårdare krav och gå steget längre.

Vi vill också uppmärksamma att samråden visat att miljökraven inte påverkar det ekonomiska utfallet av upphandlingarna. Skarpa miljökrav leder således inte till ökade kostnader.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Mikael Söderlund m fl (m), ledamoten Inge-Britt Lundin m fl (fp) samt ledamoten Anders Broberg (kd) enligt följande

Intentionerna med höga miljökrav vid upphandlingar av entreprenader är goda. Staden som upphandlare har även ett tydligt uppdrag genom budget och upphandlingspolicy att främja konkurrensen och gynna företagandet. Trafik- och renhållningsnämnden ger därför trafikkontoret i uppdrag att kontinuerligt genomföra samråda med enskilda företag och/eller lämpliga sammanslutningar som representerar dessa samt att redovisa till nämnden hur miljökraven påverkar dem och deras möjligheter att delta i stadens upphandlingar. Samråden ska sträcka sig förbi general- och totalentreprenörerna och nå småföretag som underentreprenörer och materialleverantörer som genom vidare-skrivning också styrs av kraven.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande

Det är positivt med en samordning av gemensamma krav de stora städerna och Vägverket emellan. Det är viktigt att dessa miljökrav ses som en minsta gemensamma nämnare och inte förhindrar enskilda förvaltningar eller andra verksamheter att ställa hårdare krav och gå steget längre.

Vi vill också uppmärksamma att samråden visat att miljökraven inte påverkar det ekonomiska utfallet av upphandlingarna. Skarpa miljökrav leder således inte till ökade kostnader.