



Remissvar angående Trafikanalys Rapport (2022:14) Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning

Sammanfattning

Nedan följer Kammarkollegiets remissvar avseende Trafikanalys Rapport (2022:14) Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Underlaget har främst beretts ur Statens inköpscentralers uppdrags- och verksamhetsperspektiv.

Kammarkollegiet avstyrker förslagen om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg samt att upphandla hållbart flygbränsle för statens flygtransporter. Förslagen bedöms inte, utifrån flygbranschens förutsättningar och de möjligheter som ges inom ramen för offentlig upphandling, vara genomförbara.

Kammarkollegiets synpunkter och kommentarer

Nedan redovisas Kammarkollegiets kommentarer med hänvisning till respektive avsnitt i rapporten. Kammarkollegiet kommenterar endast de avsnitt där det finns behov av förtydligande.

För Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet är det viktigt att främja hållbarhet i de statliga ramavtalen. Hållbarhet är därför prioriterat i vår verksamhet och utgör ett särskilt fokusområde. Vår målsättning är att inom ramen för verksamhetens uppdrag, offentlig sektors behov och lagstiftningens möjligheter, på ett ansvarfullt sätt beakta miljö och sociala hänsyn vid upphandling och förvaltning av de statliga ramavtalen. Statens inköpscentral ställer därför krav på både miljö- och sociala hänsyn i samtliga upphandlingar inte minst för att driva utvecklingen inom olika branscher. Förutsättningarna för hållbarhetskrav varierar dock mellan de olika ramavtalsområdena och branscherna.

Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg

Kammarkollegiet har i tidigare remissvar inom samma område framfört att det saknas förutsättningar för att upphandla förnybart bränsle som en del av de statliga ramavtalen dels på grund av förutsättningar i flygbranschen dels vad som är tillåtet och möjligt inom ramen för offentlig upphandling.



Kammarkollegiet har nyligen gjort en genomlysning av förutsättningarna i flygbranschen och kommit fram till samma slutsats som tidigare dvs. att det saknas förutsättningar i branschen att arbeta med biobränsleinblandning på det sättet som föreslås i rapporten (Kammarkollegiets Promemoria inom området Flygresor utrikes, dnr 23.2-9315-2021). Promemorian är baserad på nuläget och bygger på information från nu verksamma flygbolag tillika leverantörer. Pandemins stora påverkan på branschen är något som varit tydligt i Kammarkollegiets dialog med flygleverantörer men det perspektivet saknas till stor del i Trafikanalys rapport.

I rapporten presenterar Trafikanalys två alternativ, alternativ A och alternativ B för hur man kan Upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg.

Vad gäller det förordade förslaget (alternativ A) delar Kammarkollegiet inte utredningens syn att reduktionsplikten allena möjliggör eller skapar förutsättningar för upphandling enligt alternativ A. För att kunna genomföra en upphandling måste marknaden, dvs. leverantörerna, ha en möjlighet att leverera det som efterfrågas och det ska finnas en direkt koppling mellan kravställningen och upphandlingsföremålet. Upphandlande myndigheter eller enheter får bara ställa upp sådana krav, kriterier och villkor som kan följas upp och kontrolleras.

De flesta flygbolag bedriver idag ett miljöarbete i någon utsträckning, men arbetar med frågan på olika sätt. Vad Kammarkollegiet känner till och har utrett finns det idag inget för flygbranschen gemensamt sätt att räkna ut utsläpp per passagerare eller flygplansmodell. Denna otydlighet leder till stora svårigheter att överhuvudtaget kunna beräkna eventuell inblandning och dess effekt men också en risk för att det åläggs ett omfattande administrativt arbete på enskilda leverantörer vilket troligen får en påverkan på prissättning utöver själva inblandningen som kommer att belasta beställarna.

Rapporten innehåller inte heller något förslag på beräkningsmodell, utan i PM:2022:8 konstaterar Trafikanalys att det inte är möjligt att öronmärka aktuellt, hållbart bränsle för de faktiska flygningar som statens tjänstemän flyger med. Vidare framgår det att "Sådan koppling saknar också betydelse. Ur ett klimatperspektiv är huvudsaken att samma mängd biodrivmedel tillförs systemet på massbalansnivå". Det bör dock påpekas att sådan koppling har betydelse ur ett upphandlingsperspektiv och i den faktiska upphandlingen. Trafikanalys hänvisar till Biojetutredningen där det just konstaterades att inköp som görs genom förfaranden för offentlig upphandling måste ha villkor som är nära och objektivt knutna till föremålet för kontraktet.

Upphandlingsföremålet i de statliga ramavtalen som Kammarkollegiet tillhandahåller är inte samtliga platser på ett flyg, utan enskilda flygstolar, vilket skulle innebära att ett krav på faktisk inblandning skulle kunna utgöra ett oproportionerligt upphandlingskrav som dessutom inte går att följa upp.

Ett krav på tillförande på massbalansnivå saknar anknytning till upphandlingsföremålet då det inte är det bränsle som nyttjas för den utförda



faktiska tjänsten. Kammarkollegiet gör således bedömningen att förutsättningar att upphandla enligt alternativ A inte föreligger.

Produktionen av biobränsle är idag förhållandevis liten i jämförelse med efterfrågan. Att det i nuläget är tekniskt möjligt med en inblandning upp till 50 procent innebär inte att det finns praktiska förutsättningar eller tillgång till biobränsle i sådan utsträckning. Enligt uppgifter från leverantörerna inom flygbranschen är det idag inte möjligt att kravställa på faktiska nivåer av inblandning vid upphandling av flygresor. Kammarkollegiet har därför gjort bedömningen i den nyligen genomförda upphandlingen av utrikesflyg att ett obligatoriskt krav på specifika nivåer av inblandning motsvarande den beräknade bränsleförbrukningen skulle leda till för få anbud, en risk för osund konkurrens och otillräcklig kapacitet för de statliga myndigheter som har behov av ramavtalet.

Trots att förutsättningarna saknas idag ser Kammarkollegiet ändå positivt till att utreda frågan på nytt under nästa förstudie inom flygområdet och utveckla kravställningen ytterligare i kommande upphandlingar.

Gällande alternativ B tillhandahåller Statens inköpscentral vid Kammarkollegiet idag en möjlighet att klimatkompensera inom ramavtalsområdet Resebyråtjänster. Inom ramavtalet ingår även möjligheten att boka mer miljövänliga alternativ. Krav kan exempelvis ställas på att ramavtalsleverantören ska kunna ge resenären/resebeställaren ett miljövänligt alternativ vid förslag av resa såsom reduktion av utsläpp genom biobränsle.

Kammarkollegiet avstyrker således förslagen om att upphandla hållbart flygbränsle för statens tjänsteresor med flyg såväl genom alternativ A som alternativ B.

Upphandling av hållbart flygbränsle för statens flygtransporter

När det gäller förslaget i den här delen så kan konstateras att utredningen själva inte har kunnat ta fram uppgifter om det som utredningen föreslår ska upphandlas av Kammarkollegiet.

I Biojetutredningen föreslogs att Försvarmakten skulle ges i uppdrag att upphandla flygfotogen för statsflyget i Sverige. Kammarkollegiet undrar om inte denna hantering kan anses mer lämplig. En objektsupphandling enligt förslaget ligger inte inom ramen för Kammarkollegiets nuvarande uppdrag att tillhandahålla ramavtal och torde dessutom kräva möjligheter till inköp för lagerhållning med beaktande av ett antal olika krav och aspekter, inte minst kopplat till säkerhetsfrågor, vilket Kammarkollegiet, i dagsläget, bedömer andra aktörer vara mer lämpade och rustade att hantera.

Kammarkollegiet avstyrker således förslaget om upphandling av hållbart flygbränsle för statens flygtransporter.



Avslutningsvis välkomnar Kammarkollegiet en fortsatt dialog om möjligheter och tänkbara lösningar för att genom upphandling bidra till hållbara lösningar.

Detta beslut har fattats av avdelningschef Anna Clara Törnvall Wittgren. Föredragande har varit Kathleen McCaughey, hållbarhetsansvarig. I den slutliga handläggningen av ärendet har Gabriella Sydorw, områdesansvarig uppföljning, deltagit.

Sändlista

1. Miljödepartementet (m.remissvar@regeringskansliet.se)
2. Registratur
3. Kommunikation

Visma Addo ID-nummer : dea7433b-c7f7-41de-9f77-6deab32bac8f

Signaturerna i detta dokument är juridiskt bindande. Dokumentet är signerat med Visma Addos säkra digitala signatur. Undertecknarens identitet registreras fysiskt i det elektroniska PDF-dokumentet och visas nedan.

Undertecknare

 	 
KATHLEEN MC CAUGHEY 2022-12-09 10:48	Anna Clara Törnvall Wittgren 2022-12-09 10:48

Dokument i försändelsen

Kammarkollegiets remissvar_Trafikanalys Rapport_2022-12-09.pdf	<i>Detta dokument</i>
--	-----------------------



Dokumentet signeras digitalt med den säkra signeringstjänsten Visma Addo. Signaturbeviset i dokumentet säkras och valideras med det matematiska hashvärdet för originaldokumentet.

Dokumentet är låst för ändringar och tidsstämplat med ett certifikat från en betrodd tredje part. Alla kryptografiska signeringsbevis är inbäddade i PDF-dokumentet ifall de ska användas för validering i framtiden.

Hur man verifierar dokumentets äkthet

Dokumentet är skyddat med ett Adobe CDS-certifikat. När dokumentet öppnas i Adobe Reader ser det ut att vara signerat genom Visma Addo signeringstjänst.