

## **Tunga vägtransporter är regeringens miljömiss**

Nästa vecka genomförs konferensen Future Road Transport i Göteborg. Transportdignitärer från hela Europa ska diskutera lösningar på främst miljöproblem som vägtransporter orsakar. Kanske kommer man också fram till någon gemensam policy. Det är dock inte fler diskussioner och lösa policyer som behövs, utan handling. Regeringens ambition är att den offentliga sektorn ska skynda på utvecklingen mot en långsiktigt hållbar konsumtion. På sin hemsida skriver regeringen "Miljökrav i offentlig upphandling lägger också grunden för att stärka konkurrenskraften för svenska företag." Därmed är det särskilt förvånande att regeringen inte ställer specifika miljökrav vid offentligt upphandlade tunga vägtransporter, när tunga vägtransporter står för 40 procent av de klimatpåverkande utsläppen. I Lagen om offentlig upphandling (LOU) finns inga specifika krav på miljö eller andra kvalitetsområden såsom exempelvis trafiksäkerhet och arbetsmiljö. Istället är formuleringarna i LOU så vaga att de lämnar enskilda tjänstemän med ansvaret att själva besluta om hur transporterna ska gå till. Tjänstemännen har sällan tillräckliga kunskaper inom miljöområdet, men däremot en tajt budget att hålla sig till. Detta är en viktig förklaring till att statligt upphandlade transporter, tvärtom regeringens ambition, ofta har lägre miljökrav än privat upphandlade transporter. I de fall miljökrav ställs är de ofta irrelevanta eller okontrollerbara. Utöver detta missar statliga upphandlare ofta att ställa pådrivande krav som utvecklar miljön i rätt riktning. Ett av flera exempel är Skatteverkets upphandling av bohagstransporter, som inte innehåller några som helst krav på arbetsmiljö eller trafiksäkerhet, och ett enda krav som med god vilja kan ses som miljöstyrande. Branschen för tunga vägtransporter har haft stora problem med bland annat miljö, arbetsmiljö, trafiksäkerhet och lönsamhet. Problem som berodde på att många köpare tidigare endast ställde två krav på transporten: den skulle gå fort och vara billig. Nu är läget ett annat, många företag ser transporten som en del av sitt varumärke och sitt erbjudande till kunder, vilket har drivit på förändringen i positiv riktning. Privata köpare ser även att högre krav på transporterna ger bättre ekonomi genom exempelvis minskade godsskador och bränslekostnader. Säljarna; åkerier och speditörer, har i de flesta fall ett mycket aktivt kvalitetsarbete och börjar nu kunna få betalt för det arbete de lägger ner. Men där den privata marknaden går framåt med stormsteg så står staten kvar och stampar. Där privata transportköpare ställer tydliga krav på exempelvis miljöklassade fordon, förnyelsebara bränslen och sparsamt körsätt, så behåller staten svepande formuleringar till intet förpliktigande. Det duger inte: om regeringen menar allvar med att den offentliga sektorn ska skynda på utvecklingen mot bättre miljö, så måste mötet nästa vecka utmyнна i tydliga specifikationer över vilka miljökrav som ska ställas på offentligt upphandlade vägtransporter.

Lasse Holm

Verksamhetschef QIII