

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.georgi@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-06-28

Ref I2021/00867

Remissvar avseende ”Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Transportföretagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra åtta förbund ingår drygt 9 400 medlemsföretag som tillsammans har cirka 204 700 anställda. Inom sakområdet kompetensförsörjning har Transportföretagen uppdraget att företräda branschen i utbildnings- och arbetsmarknadsfrågor gentemot beslutsfattare, myndigheter och andra samhällsorgan och att verka för ändamålsenlig utbildning och kompetensförsörjning.

Bakgrund

I promemorian lämnas förslag till de författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Direktivet innebär att medlemsstaterna ska säkerställa att de avtal som tilldelas efter upphandling av fordon och vissa tjänster, bland annat kollektivtrafik, uppfyller krav på en minsta andel miljöanpassade fordon, s.k. minimimål. Minimimålen avser referensperioder, är fastställda på medlemsstatsnivå och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna. Målen är också uppdelade mellan olika slag av fordon.

I promemorian lämnas förslag på ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och i förordningen (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Det lämnas också förslag till en ny förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom transportområdet. Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2022.



Diskussion

Det övergripande syftet med förändringen är att stärka den offentliga upphandlingens betydelse för en snabbare omställning av fordonsflottan till fordon med lägre miljöpåverkan. Detta är bra och viktigt för en skyndsam klimatomställning och förbättrad luftkvalitet.

Tydliga, långsiktiga mål och förutsägbara styrmedel nedbrutna till nationell nivå driver på omställningen mot klimatneutralitet. Detta ger stöd till länder, regioner och organisationer i sitt omställningsarbete. Det är också avgörande för att Sveriges mål om att minska klimatutsläppen från transportsektorn med 70% till 2030 ska kunna nås. Offentlig upphandling är ett viktigt verktyg på vägen mot en hållbar transportsektor. Vi menar dock att svensk lagstiftning måste vara tydligare för att kunna leda till klimatnytta som helhet. Vi menar vidare att offentliga aktörer har ett särskilt ansvar att verkar för att påskynda denna utveckling.

Transportföretagen finner det olyckligt att såväl EU-direktivet som promemorian ifråga om lätta fordon inte anlägger ett livscykelperspektiv på drivmedel utan endast tar hänsyn till vad som kommer ut ur avgasröret. Det gränsvärde på 50g CO²/km som anges i EU-direktivet för den första referensperioden är det inga lätta fordon med förbränningsmotorer som klarar. Nivån klaras endast av elbilar och laddhybrider. Effekten av detta är att en personbil som drivs med biogas inte betraktas som ren, medan en laddhybridbil anses vara ren även om den aldrig laddas utan enbart körs på fossilt drivmedel.

Det är problematiskt när ställda krav endast anses kunna uppnås genom elektrifiering. Risken finns att detta leder till en minskad klimatnytta. Effekten av lagstiftningen riskerar att slå mot etablerade samarbeten, uppbyggd infrastruktur och gjorda investeringar i tankställen. Dessutom är det för verksamheter i stora delar av Sverige så att elbilar ännu inte ett realistiskt alternativ. Detta då infrastrukturen för laddning ännu är långt ifrån utbyggd i tillräcklig omfattning. Det är därtill så att det i stora delar av landet inte heller på medellång sikt kommer att finnas förutsättningar för att täcka behovet av snabbladdning. Transportföretagen anser att det bör finnas möjlighet för Sverige att använda sitt nationella handlingsutrymme för att inkludera fordon som drivs med biodrivmedel i enlighet med nuvarande miljöbilsdefinition.

En annan dimension som vi vill sätta fokus på är det problem som kan uppstå vid upphandling av behovsstyrda taxiavtal för samhällsbetalda resor. Exempelvis kan ett ramavtal för färdtjänst slutas med en beställningscentral (s.k. taxiväxel) till vilken 100-tals taxiföretag kan vara anslutna. Den upphandlande organisationen ger i sådana avtal inga volymgarantier. Den kan således inte påverka om taxibilen som råkar vara ledig för en specifik körning är en elbil eller inte.

Avslutning

Vi vill avslutningsvis sätta fokus på att konsekvensanalysen är väl grund. Det saknas en mer detaljerad beskrivning av de konsekvenser som implementering direktivet skulle innebära. Vi delar inte bedömningen att direktivet inte leder till några merkostnader för myndigheterna. Vi menar tvärtom att det offentliga är bland de första aktörerna som går i detta omställningsarbete. Det är därför rimligt att det offentliga står för eventuella merkostnader för att genomföra omställningen.

Vi understryker är en gång bristen att såväl EU-direktivet som promemorian ifråga om lätta fordon inte anlägger ett livscykelperspektiv på drivmedel utan endast tar hänsyn till vad som kommer ut ur avgasröret. Framtidens drivmedelsmix är just en mix i avseendet att det behövs en blandning av olika typer av drivmedel och energikällor. Vi vill även understryka vikten av att den fortsatta skattebefrielsen på rena flytande biodrivmedlen är ett måste inför framtiden.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef