

2021-06-28

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

**Remissvar Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster**

Luftfartsverkets remissvar återfinns i Bilaga 1.

Beslut i detta ärende har fattats av Generaldirektören efter föredragning av juristen Izabella Lukacs. I ärendet har även strategisk inköpschef Lars Nessvi, förhandlingschef Fredrik Josefsson, kvalitetsledare Richard Lehtonen och direktör juridik, kvalitet, flygsäkerhet och miljö tillika chefsjurist Petra Sernulf deltagit.

Norrköping,

Ann Persson Grivas  
Generaldirektör

**Dokumentnummer**  
D-2021-252313

**Ärendenummer**  
Ä-2021-014178

**Er beteckning**  
12021/00867

**Handläggare**  
Lukacs, Izabella  
011-19 25 75

2021-06-28

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

## Bilaga 1

### 1. Luftfartsverket

Luftfartsverket ("LFV") genomför upphandlingar i egenskap av upphandlande myndighet. LFV är en koncern och har också dotterbolag som delvis lyder under upphandlingslagstiftningen.

LFVs huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart.

### 2. Sammanfattning

LFV är generellt sett positiv till att miljökrav vid upphandling av bilar m.m. vidareutvecklas.

LFV ser en potentiell utmaning för upphandlande myndigheter och enheter att ställa objektiva och proportionerliga följdkrav utifrån författningsregleringen, möjligen främst med beaktande av principerna om likabehandling, proportionalitet och transparens.

LFV har redan nu som myndighet under regeringen krav på sig enligt Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar vad gäller att säkerställa att de personbilar som myndigheten köper in eller ingår leasingavtal om ska vara miljöbilar. LFV tror att den föreslagna definitionen av miljöbil kan komma att innebära ett reducerat antal anbudsgivare med anledning av att definitionen exkluderar bilar som drivs av fordonsgas.

### 3. Luftfartsverkets synpunkter på remissen

#### 3.1. Krav på upphandlande myndigheter och enheter att uppfylla minimimålen

LFV håller med om att kravet på minsta andel rena bilar bör ställas på upphandlande myndigheter och enheter eftersom det är dessa som genomför de upphandlingar som omfattas av lagen och som resulterar i tilldelning av avtal. LFV föreslår dock en fördjupad analys vad gäller fördelning av minimimål mellan upphandlande myndigheter och enheter, se mer under avsnitt 3.2 nedan.

LFV tror vidare att det kan bli utmanande för upphandlande myndigheter och enheter att säkerställa att minimimålet uppnås vid nyttjande av ramavtal eftersom ramavtal kan innehålla flertalet olika fordonstyper och ibland nyttjas när den upphandlande myndigheten och enheten inte känner till det exakta behovet. Den praktiska uppföljningen skulle därmed kunna bli problematisk för upphandlande myndigheter och enheter. Denna problematik uppstår troligtvis i mer begränsad omfattning hos myndigheter under regeringen som lyder

2021-06-28

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

under Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och som uteslutande ska köpa och leasa miljöbilar.

### 3.2. Frågan om att fördela insatserna för att nå minimimålen

Med utgångspunkt i direktivet finns inte något hinder mot att fördela måluppfyllelseinsatserna. Om samma krav på måluppfyllelse ställs på alla upphandlande myndigheter och enheter kan det inte uteslutas att vissa aktörer får större svårigheter att nå målen än andra. Det beror i sin tur på olika faktorer, som verksamhetens geografiska område och vilken verksamhet som bedrivs.

Även verksamhetens storlek och om den utövas med lätta eller tunga bilar skulle kunna vara faktorer av betydelse. I konsekvensbeskrivningen i promemorian framhålls att statliga myndigheter, kommuner och regioner redan har påbörjat en omställning av sina fordonsflottor och att det med anledning av detta inte finns anledning att fördela insatserna för att nå minimimålen. LFV föreslår att en fördjupad analys genomförs vad gäller fördelning av minimimål mellan upphandlande myndigheter och enheter. LFV vill framhålla att upphandlande myndigheter och enheter kan ha olika förutsättningar som bör övervägas.

### 3.3. Miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Myndigheter under regeringen ska enligt Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar alltid köpa eller leasa miljöbilar. Förordningen ska ändras så att en miljöbil ska uppfylla de krav som ställs på ren lätt bil enligt direktiv (EU) 2019/1161. Detta innebär att myndigheter under regeringen vid köp eller leasing av personbil eller lätt lastbil måste tillse att kravet på ren lätt bil uppfylls.

Nuvarande definition av miljöbil i förordningen är ”en personbil eller en lätt lastbil som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar”. Definitionen i förordningen om klimatbonusbilar möjliggör för myndigheter att välja bilar som drivs av fordonsgas utöver elbilar, vätgasbilar eller laddhybrider. Den definition som istället föreslås gälla vad gäller ren lätt bil utesluter, såvitt är förstått, bilar som drivs av fordonsgas.

För upphandlande myndigheter och enheter som inte lyder under Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar innebär detta att de behöver säkerställa ren lätt bil för minimikravet, d.v.s. 38.5 % och kan utöver detta välja andra typer av fordon inklusive bilar som drivs av fordonsgas. För myndigheter under regeringen gäller däremot att de inte får välja annat än miljöbilar enligt definitionen och kan således inte välja bilar som drivs av fordonsgas.

LFV undrar om bilar som drivs av fordonsgas avsiktligt har exkluderats i och med förslaget att ändra definitionen miljöbil i Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar. Detta eftersom Sverige har främjat inköp av gasbilar genom investeringsbidrag samt eftersom fordonsgas, såvitt är förstått, anses medföra klimatnytta.

2021-06-28

**Infrastrukturdepartementet**  
Transportmarknadsenheten  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

LFV anser att det bör vara möjligt för myndigheter under regeringen att välja andra typer av klimatbonusbilar än de som ingår i den föreslagna definitionen av miljöbil. LFV ser att en bredare definition av miljöbil kan tänkas främja konkurrensen.