

Infrastrukturdepartementet

## **Yttrande över Promemoria om Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (I2021-00867)**

### **Bakgrund**

Genom promemorian ”Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster”, lämnar regeringen förslag till författningsändringar för att genomföra EU:s direktiv 2019/1161. Föreslagna förändringar 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, så kallade minimimål. Minimimålen avser andel rena fordon i de upphandlingar som genomförs under specifika referensperioder. Målnivåerna är fastställda på medlemsstatsnivå och skiljer sig åt mellan medlemsstaterna, bland annat beroende av ekonomisk kapacitet. Målnivåerna är därtill kategoriserade utifrån fordonstyp.

I promemorian lämnas förslag på ändringar i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, 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.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns sjukvårdsområde (SLSO), TioHundra AB, serviceförvaltningen och hälso- och sjukvårdsförvaltningen har bidragit till yttrandet.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2022. Den första referensperioden föreslås börja gälla redan den 2 augusti 2021.

**Region Stockholms yttrande**

Offentlig upphandling är ett viktigt styrmedel för att uppnå olika samhällspolitiska mål, till exempel hållbara transporter, vilket är utgångspunkten för EU-direktivet och därmed den svenska implementeringen. Intentionen med förslagen i promemorian är god, men Region Stockholm motsätter sig delar av promemorians förslag där kraven inte tydligt leder till klimat- och miljönytta i sin helhet. Därtill är målnivåerna i EU-direktivet ställda för respektive medlemsstat, medan promemorians förslag innebär att respektive upphandlande myndighet ska uppnå målnivåerna. Region Stockholm anser att detta är olämpligt. Kraven behöver utformas på ett sätt som tar hänsyn till den variation av uppdrag, geografiska utmaningar och förutsättningar i infrastruktur som finns i olika delar av landet. Region Stockholm anser även att den föreslagna tidplanen, det vill säga att startdatumet för den första referensperioden är den 2 augusti 2021, är orimligt kort och bör justeras.

En bred tillgång till olika typer av fordon och energislag är viktig ur risk- och sårbarhetsynpunkt. För att kunna tillhandahålla samhällsviktiga funktioner behöver Region Stockholm kunna bedriva sin verksamhet även vid tillfällen då samhället är under press, som exempelvis vid omfattande strömavbrott. Därför bör lagkraven säkerställa att fordonsparken kan vara både diversifierad och hållbar.

Ett vanligt förfarande i Sverige är att beakta ett fordons påverkan vid användning utifrån ett livscykelperspektiv, det vill säga att utöver de avgaser som förbränningsmotorn avger även inkludera bränslets eller energislagets klimatpåverkan vid produktion och distribution, samt om ursprunget är fossilt eller biobaserat. Definitionen av rena lätta fordon i promemorian följer EU-direktivet, som enbart avser avgasrörsutsläpp för lätta fordon. Mot den bakgrunden är det olyckligt att gasbilar inte inkluderas i definitionen av rena lätta fordon. Kommersiell fordonsgas i Sverige innehåller 90–95 procent biogas, och utsläpp från gasmotorer är lägre än från dieselmotorer. Föreliggande förslag riskerar att påverka biogasmarknaden negativt, samt motsäger regeringens nyligen införda klimatbonussystem, där gasbilar på goda grunder ges klimatbonus. Ett samhälles fordonsflotta samt dess drivmedelsinfrastruktur beror av investeringsvilja, och förutsättningarna behöver vara långsiktiga och förutsägbara. Att undanta lätta gasbilar i den svenska implementeringen avseende definitionen av lätta rena fordon skulle därför vara olyckligt.

Förslaget tar inte heller hänsyn till den fördröjningseffekt som blir resultatet av dagens otillräckliga laddinfrastruktur. En verksamhet kan inte

upphandla ett elfordon innan en fullgod laddinfrastruktur finns på plats. Från det att en initiering av laddinfrastruktur i en fastighet påbörjas, till dess att en laddplats finns på plats, tar det i bästa fall cirka två till tre år. Detta givet att fastigheten har förutsättningar att erbjuda den effekt som krävs för laddning. I Stockholms län finns dessutom farhågor avseende effektbrister, vilket kan försvåra utbyggnadstakten av laddinfrastruktur. För verksamheter som verkar hos privata fastighetsägare kan frågan bli än mer komplex då Region Stockholm inte har rådighet över fastigheten. Därtill kommer de avtalsperioder som befintliga fordon har, som normalt löper på tre år. Utbytet till elfordon behöver ske inom ramen för den periodiciteten. Tillsammans påverkar dessa omständigheter möjligheten för enskilda myndigheter att uppfylla promemorians krav om att andelen rena lätta fordon av det totala antalet upphandlade fordon ska uppgå till minst 38,5 procent under den första referensperioden, 2021–2025.

För de verksamheter som har långa sträckor att åka och behov av att ladda fordon under arbetspasset behövs därtill tillgång till såväl snabbladdning som tillräckligt utbyggd laddinfrastruktur i samhället så att laddning motsvarar dagens tankning i såväl tillgänglighet som tidsåtgång. I vissa delar av Region Stockholms verksamheter används redan idag elfordon eller laddhybrider. I andra delar gör elbilens bristande räckvidd att den i dagsläget inte är ett fullgott alternativ, och det är främst där Region Stockholm anser att biogasbilar behövs.

För kollektivtrafiken omfattar ändringen av EU-direktivet enbart klass I/A-fordon för busstrafik i stadstrafik. Det svenska förslaget till implementering omfattar dock även klass II-bussar (enligt föreskrifter nr 107 från FN/ECE), som är den typ som framförallt trafikerar kranskommunerna. Tekniken för klass II-bussar är dock ännu inte mogen att implementeras i den omfattningen som anges i promemorian, på grund av räckviddsproblematik kopplat till begränsningar i effekt- och laddkapacitet i regionen. Region Stockholm anser därför att den avgränsning som ges av EU-direktivet ska gälla.

Region Stockholms uppfattning är att promemorians analyser underskattar både det administrativa merarbetet av den förslagna inrapporteringen och de ekonomiska konsekvenserna av förslaget. Förslaget innebär att investeringar i laddinfrastruktur behöver prioriteras i förhållande till andra åtaganden, vilket ger konsekvenser i form av minskat budgetutrymme för andra åtgärder.

YTTRANDE  
2021-06-21Diarienummer  
RS 2021-0319

Sammantaget är Region Stockholm positiv till förslaget syfte, att driva på för en ökad införandetakt av rena lätta bilar, men anser att förslaget har brister och behöver revideras. En konsekvensanalys behöver genomföras där bland annat tillgång till laddinfrastruktur respektive effektförsörjning och konsekvenserna ur ett system- och samhällsperspektiv av att exkludera befintliga och fullt godtagbara förnybara drivmedel för lätta fordon vägs in. Analysen behöver också omfatta risken av att alltför ensidigt satsa på en typ av energislag.

Hans-Erik Malmros  
Tf regiondirektör

Hanna Wiik  
Hållbarhetsdirektör

Godkänd av Hans-Erik Malmros, 2021-06-21