

Datum
2021-06-22
Ert datum
2021-03-25

Dnr/Beteckning
TSG 2021-2955
Er beteckning
I2021/00867

Kopia till

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslagen men har följande synpunkter:

Transportstyrelsens synpunkter

- Det bör tydligare framgå att det är de rena lätta bilarnas deklarerade RDE-värde som ska uppfylla kravet på ett utsläpp som är mindre än 80 % av de tillämpliga utsläppsgränserna under den första referensperioden i förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846)¹. Det deklarerade värdet är det värde som tillverkaren uppger ska införas i vägtrafikregistret vid en första registrering. Den svenska översättningen som används i förslaget öppnar upp för tolkningen att det kan vara ett annat värde än det som återfinns i vägtrafikregistret. RDE är benämningen på en fastställd testmetod där ett värde för fordonets utsläpp av förorenande ämnen bestäms.
- Vi vill förtydliga att det sannolikt finns bilmodeller med förbränningsmotor som uppfyller kraven för ren lätt bil under den första referensperioden på marknaden redan idag. Uppgifter om RDE deklarerar dock vanligen av tillverkaren som samma värde som gränsvärdet, även om det RDE-värde som har uppmätts i samband med typgodkännandet är lägre. Om efterfrågan på den typen av bilar ökar i och med införlivandet av miljökraven, skulle det kunna resultera i att tillverkarna börjar ange RDE-värdet som 80 % av de tillämpliga utsläppsgränserna, i de fall det är uppfyllt.

¹ Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

- Hänvisningen till de tillämpliga utsläppsgränserna för en ren lätt bil bör förtydligas i 4 § i förslaget till förordning om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet. Dessa gränser återfinns ännu inte i bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007², utan i genomförandeförordningen³ till den förordningen. För att öka läsbarheten bör därför hänvisningen till genomförandeförordningen, inklusive hänvisning till var i genomförandeförordningen de tillämpliga utsläppsgränserna återfinns, komma i första hand.
- Konsekvensutredningen tar inte hänsyn till den påverkan förslaget får för myndigheterna under regeringen med avseende på de kostnader som de nya miljökraven innebär, utan hänvisar enbart till den påverkan som kommer av minimimålen. I och med att rena lätta bilar med förbränningsmotor och deklarerade RDE-värden som är 80 % av de tillämpliga utsläppsgränserna inte verkar finnas att tillgå idag, kommer upphandlingarna i praktiken styras mot enbart koldioxidutsläppsfria bilar redan under den första referensperioden. Detta förutsatt att tillverkarna inte börjar deklarerat RDE-värden som är lägre än gränsvärdet. Myndigheterna under regeringen, som utöver minimimålen även omfattas av förordning (2020:486)⁴ med kravet att samtliga lätta bilar ska vara rena lätta bilar, blir därmed påverkade i större utsträckning ekonomiskt än övriga myndigheter och upphandlande enheter.
- I och med de ökade kostnaderna förslagen innebär för de statliga myndigheterna ser vi att motsvarande finansiering måste anvisas.
- Det finns även en risk att avstegen från miljökraven i förordning (2020:486) kommer att öka, bland annat på grund av bristande möjligheter till laddning, då den typen av skäl för avsteg förekommer redan idag. Transportstyrelsens bedömning är att rutinerna för den fortsatta hanteringen av särskilda skäl därmed behöver ses över.
- Transportstyrelsens utvärdering av huruvida bilar med förbränningsmotorer är miljöbilar eller inte kommer innebära resurskrävande insatser då RDE-värdet anges på ett sådant sätt i

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon

³ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008

⁴ Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

vätrafikregistret att det inte är uppenbart hur det förhåller sig till gränsvärdet. För att urskilja om en bil med förbränningsmotor är en miljöbil eller inte behöver gränsvärdet för respektive bil tas fram för att sedan jämföras med uppgift om RDE i vätrafikregistret.

- Vi vill tydliggöra att det inte framgår av fordonsgodkännandet om en bil kan köras på HVO100 som kan tolkas av formuleringen i avsnitt 6.1.2. Om det skulle krävas verifiering av att fordonet uppfyller kraven på alternativt drivmedel så kan den informationen därmed inte tas från vätrafikregistret.
- Vi vill förtydliga att en bil som delvis drivs av el men som inte kan laddas externt benämns elhybrid, med avseende på formuleringen i avsnitt 5.5.2. En hybridbil innefattar både laddhybridbil och elhybridbil.
- Skrivningen ”ståplatspassagerare” i punkt 1 a i 2 a § i förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846) bör ändras till ”stående passagerare”.
- Formuleringarna i punkt 1 a och b i 2 a § i förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846) bör ses över så att det framgår att bussen behöver vara godkänd för stående passagerare.
- Formuleringarna i 6 § och 7-9 §§ i förslaget till lag om ändring i lagen (2011:846) bör ses över så att de inte upprepar varandra.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson, sektionschef Janike Rudert och utredare Josefine Montelius, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör