

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM  
registrator@enterprise.ministry.se  
stefan.andersson@enterprise.ministry.se

<b>Vår referens</b>	<b>Diarienummer</b>
Anders Brandén Klang	Utr 2010/54
<b>Er referens</b>	<b>Datum</b>
Stefan Anderson	2010-12-01

## Yttrande angående Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster (Ds 2010:31)

Trafikanalys har ombetts lämna synpunkter på förslagen i rubricerad promemoria. Kommentarererna har ordnats efter promemorians rubriker i kapitlen 5 – 8.

### Sammanfattning av yttrandet

Trafikanalys anser att det är positivt att en lagstiftning som reglerar att miljökrav ställs vid offentlig upphandling av bilar och kollektivtrafiktjänster införs, men bedömer att det är tveksamt om lagstiftningen med nuvarande förslag till utformning får någon styrande verkan. Det är redan med befintligt regelverk möjligt att ställa miljökrav som teknisk specifikation. För myndigheter som väljer att ställa miljökraven som tilldelningskriterium som värderas ekonomiskt, är det tveksamt om den värdering av utsläppskostnader över livscykeln som direktivet medger är tillräcklig för att avgöra upphandlingar till miljöfordonens fördel. Vidare menar Trafikanalys att lagstiftningen också bör omfatta upphandling av hyrbilsavtal, där den upphandlande myndigheten senare avropar avtalet för hyra av fordon under enstaka dygn eller kortare perioder.

### Gällande rätt

Trafikanalys konstaterar att den föreslagna regleringen kan komplettera den befintliga förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Den nya förordningen kan stärka myndigheternas möjligheter att välja de mest effektiva miljöfordonen, och vara en vägledning för de myndigheter som ännu inte börjat ställa miljökrav vid upphandlingen. Samtidigt kan den nya förordningen komma att inte ha några mätbara effekter alls. Det är redan med befintlig lagstiftning möjligt för myndigheter att ställa miljökrav i form av teknisk specifikation vid upphandling av fordon. Det är vidare så att de kostnadsvärden för utsläpp som förordningen anger (om energi- och miljökrav ställs som tilldelningskriterium) är så pass låga att det är tveksamt om de kommer att räcka för att avgöra upphandlingar till miljöfordonens fördel (se exempelberäkning nedan).

### Allmänna utgångspunkter

Direktivet uppger vara ett minimidirektiv, och därmed en gemensam lägsta nivå på miljökrav för hela unionen. Samtidigt begränsar dock direktivet medlemsstaternas möjlighet att värdera miljökostnaderna för de utsläppskategorier som alltid ska beaktas. De föreslagna utsläppskostnadsintervallen ligger lågt jämfört med de ASEK-kalkylvärden som används i samhällsekonomiska analyser inom den svenska transportplaneringen. Trafikanalys

konstaterar att den övre intervallgränsen är begränsad av lydelsen i rådets direktiv (artikel 6.1.c). Det kan finnas skäl att ifrågasätta om det är nödvändigt att fastställa gemensamma kostnadsintervall för samtliga EU-länder. Det är särskilt tveksamt avseende utsläpp som i första hand har en lokal miljö- och hälsopåverkan.

### **Inledande bestämmelser**

I stycket anges att direktivet ska bidra till att stimulera miljövänlig innovation genom att främja offentlig upphandling av rena fordon. Det kommer sannolikt att krävas en justering av värderingen av utsläpp om detta syfte ska uppnås. Räkneexempel: Enligt Trafikverkets handbok för vägtrafikens utsläpp är genomsnittsutsläppen av koldioxid för dieslbilar 0,17 kg per km. För bilar som körs på naturgas/biogas ligger utsläppen på 0,05 kg/km. Med en värdering av CO<sub>2</sub>-utsläpp enligt direktivet (ca 30 öre/kg) skulle denna skillnad över hela livscykeln (200 000 km) endast värderas till mellan 720 och 960 EUR, eller ca 7 800 kronor. Som en jämförelse är biogasversionen av en personbil ofta 30 000 till 40 000 kronor dyrare i inköp än motsvarande modell med konventionell fossilmotor. Myndigheter som gör upphandlingen med energi- och miljöprestanda som teknisk specifikation kan dock formulera krav enligt önskemål, men det är inte givet att dessa krav blir högre än vad de redan har varit inom ramen för befintlig lagstiftning.

### **Tillämpningsområde**

Möjligheterna att ställa strängare krav än vad minimidirektivet omfattar innebär i praktiken endast att ytterligare emissioner eller miljöfaktorer kan tas med i anbudsvärderingen (om myndigheterna väljer att ange energi- och miljöprestanda som tilldelningskriterium och inte som teknisk specifikation).

### **Lagens omfattning**

Enligt förslaget skall lagen endast omfatta inköp av fordon, eller leasingavtal som omfattar perioder på ett år eller längre. Många myndigheter upphandlar dock hyrbilsavtal för korttidshyra av personbilar, som sedan kan avropas och bokas utan särskild upphandling. Även taxitjänster upphandlas för tillfälligt bruk. Det förefaller rimligt att motsvarande miljökrav bör ställas också vid sådana upphandlingar. Genom att myndigheter efterfrågar miljöfordon vid hyrbilupphandlingar, utvecklas också lokala andrahandsmarknader för miljöfordon, eftersom hyrbilsföretagen ofta inte använder fordon mer än tre år. Tjänster för korttidshyra av fordon öppnar också möjligheten för företag och allmänhet att ansluta sig till samma tjänst vilket påverkar det totala bilinnehavet och km-alstringen i positiv riktning. Statliga myndigheters korttidshyra av regleras av förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor, men här finns en möjlighet att påverka upphandlingen av andra myndigheters hyrbilstjänster, som Trafikanalys menar borde tas till vara.

### **Köp av rena och energieffektiva bilar**

Det kunde förefalla rimligt att den upphandlande myndigheten borde få beakta förväntade kostnader kopplade till det egna landets skattepolitik, då detta definitivt kommer att ha stor

betydelse för livscykelkostnaderna. Det skulle dock innebära en dubbelräkning av miljökostnaderna i de fall energi- och miljökraven ställs som tilldelningskriterium. För de statliga myndigheterna innebär ju också dessa skatter endast en återföring av medel till statskassan. Trafikanalys tillstyrker därför förslaget att kostnaden för bilens energianvändning över dess livscykel beräknas före skatt. Trafikanalys instämmer i bedömningen att det hade varit önskvärt om förordningen öppnade för en valfri värdering av utsläppskostnader, så länge som minimivärdena i direktivets bilaga inte underskreds. Det är svårt att se några motiv till varför det skulle vara önskvärt att eftersträva en likriktning av dessa värden, så länge som de grundläggande principerna för offentlig upphandling inte åsidosätts.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen av ärendet har även Titti de Verdier medverkat.

Brita Saxton  
generaldirektör