



2021-06-18

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[anneli.giorgi@regeringskansliet.se](mailto:anneli.giorgi@regeringskansliet.se)

Ert dnr: I2020/00867  
Handläggare: Mattias Adell

## **Svensk Kollektivtrafiks Svensk Kollektivtrafiks remissvar ang. Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 88 % av landets persontågstrafik. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Det årliga värdet av kollektivtrafikupphandlingarna i Sverige uppskattas till c 40 miljarder kronor.*

### **Bakgrund**

I promemoria "Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster" i det följande kallad promemorian lämnas regeringens förslag till författningsändringar för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, i det följande kallat EU-direktivet.

### **Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks yttrande**

- Svensk Kollektivtrafik är positivt till stora delar av EU-direktivet, men kraven i svensk lagstiftning måste vara tydliga och leda till klimatnytta som helhet.
- Det är positivt att bussar som drivs med rena biodrivmedel definieras som rena, och att specialfordon undantas från elbilskraven.
- Enligt EU ska kraven i direktivet uppnås av Sverige som land, men enligt promemorian ska varje upphandlande myndighet uppnå minimimålen vilket Svensk Kollektivtrafik anser vara en överimplementering.
- Oklarheter i promemorian behöver klaras ut. Detta gäller i synnerhet lagstiftningens tillämpning per bussklass, när den ska träda i kraft och hur en påbörjad upphandling ska definieras.
- Svensk Kollektivtrafik menar att upphandlande organisationer bör medges undantag från förordningens krav på 38,5 % elbilar genom att biogasfordon i enlighet med nuvarande miljöbilsdefinition inbegrips i definitionen av en ren lätt bil.
- Svensk Kollektivtrafik avstyrker förslaget att ändra miljöbilsdefinitionen.



## Inledning

Svensk Kollektivtrafiks medlemmar har kommit mycket långt när det gäller användning av fossilfria, förnybara drivmedel. . Över 91 % av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik drivs med biodrivmedel eller el. Ett mycket begränsat antal regioner och kommuner bedriver kollektivtrafik i egen regi, vilket innebär att både allmän och särskild kollektivtrafik till helt övervägande del är föremål för offentlig upphandling. Sedan lång tid tillbaka ställer våra medlemmar höga och tydliga miljökrav på de bussar och personbilar som används i trafikavtalen. Kravställningarna är i många fall betydligt mer långtgående än de i EU-direktivet.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är bra att krav från EU med 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, och EU-direktivet och dess genomförande i svensk lagstiftning kommer därför att ha stor betydelse för Sveriges möjligheter att uppnå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positivt till stora delar av EU-direktivet, men vi anser att kraven i svensk lagstiftning måste vara tydligare för att kunna leda till klimatnyttan som helhet.

## Svensk Kollektivtrafiks ställningstagande

### Undvik överimplementering

EU-direktivets minimimål har formulerats på landsnivå. Sverige som land ska nå miniminivåerna inom varje referensperiod. Promemorian ställer däremot krav på att varje upphandlande myndighet ska uppnå minimimålen var för sig. Detta skulle enligt Svensk Kollektivtrafiks uppfattning innebära en onödig överimplementering, som inte gynnar klimatomställningen. Tvärtom när kraven ställs på enskilda medlemmar i Svensk Kollektivtrafik kan konsekvensen bli suboptimering och till och med leda till högre klimatutsläpp. Sveriges regioner har olika förutsättningar för elektrifiering, och om samma krav ställs på varje upphandlande enhet riskerar pågående biodrivmedelsbaserade satsningar för en fossilfri fordonsflotta att bli nedprioriterade. Kraven bör istället formuleras på ett mer flexibelt sätt, som skapar mesta möjliga klimatnyttan, använder det nationella handlingsutrymmet och respekterar regionernas rådighet så att annat pågående arbete mot en fossilfri fordonsflotta beaktas.

### Oklarheter i promemorian behöver förtydligas

Promemorians förslag skiljer från EU-direktivet vad avser definitionen av de bussar som ska omfattas av lagen. I direktivet står att det endast ska tillämpas på bussar i klass A och Klass I vilket innebär stadsbussar. I promemorian står att lagen gäller bussar med utrymme för ståplatspassagerare, vilket i så fall även skulle inbegripa regionbussar (Klass II), vilket helt skulle försvåra Sveriges möjligheter att uppnå kraven. Regionbussar har ofta mycket långa dagliga körsträckor, och det finns ännu mycket få tillverkare av elbussar för regiontrafik samtidigt som infrastruktur för laddning saknas i stort sett i hela landet. Dessutom skulle en elbuss för regiontrafik behöva laddas upp så ofta att det skulle behövas fler elbussar för att uträtta samma trafikarbete som en regionbuss med förbränningsmotor kan utföra. Svensk Kollektivtrafiks bedömer avsikten i promemorian har varit att förtydliga skrivningen i direktivet, men att formuleringen om



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

ståplatspassagerare istället bidrar till större oklarhet om vilka bussar som de facto kommer att beröras av lagstiftningen.

En annan oklarhet gäller vilket datum som den svenska lagstiftningen ska träda i kraft. Eftersom både den 2 augusti 2021 och den 1 januari 2022 omnämns i promemorian behövs ett klarläggande avseende lagens ikraftträdande.

I promemorian står vidare att upphandlingar med tilldelningsdatum i respektive referensperiod ska räknas mot målsättningarna för perioden. Påbörjade upphandlingar undantas dock. Här anser Svensk Kollektivtrafik att det behövs en tydlig definition av när en upphandling betraktas som påbörjad, för att undvika förvirring och att upphandlingar hastas fram eller försenas i onödan.

### **Förslaget avseende bussar**

Svensk Kollektivtrafik konstaterar att det är mycket positivt att bussar som drivs med rena biodrivmedel definieras som rena. Det innebär att EU-direktivet när det gäller bussar anlägger ett livscykelerspektiv (Well-to Wheel), vilket välkomnas. Vi vill dock i sammanhanget understryka vikten av ett fortsatt långsiktigt skatteundantag för höginblandade flytande biodrivmedel. Utan ett sådant kommer det att bli betydligt svårare och mer kostnadskrävande att leva upp till EU-direktivets målsättningar för våra medlemmar.

Som redan nämnts är det av avgörande betydelse att tydliggöra att kraven i lagstiftningen endast kommer att gälla stadsbussar.

### **Förslaget avseende personbilar**

Ifråga om lätta fordon anser Svensk Kollektivtrafik att det är bra att rullstolsanpassade fordon s.k. specialfordon undantas från kraven i EU-direktivet. Detta för att det finns ytterst få sådana eldrivna specialfordon på marknaden, och att den särskilda kollektivtrafiken synnerligt skulle försvåras och fördyras utan undantaget.

Däremot är det olyckligt att EU-direktivet liksom promemorian ifråga om lätta fordon inte anlägger ett livscykelerspektiv på drivmedel utan endast tar hänsyn till vad som kommer ut ur avgasröret. Det gränsvärde på 50g CO<sub>2</sub>/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 laddhybrid anses vara ren även om den aldrig laddas utan enbart körs på fossilt drivmedel. Det var en stor framgång för svensk miljöpolitik när det 10-åriga skatteundantaget för biogas för uppvärmning och transportändamål godkändes av EU. Dessvärre kan promemorians och EU-direktivets definition av ren lätt bil leda till möjligheterna som skatteundantaget erbjuder inte kommer att utnyttjas fullt ut.

Det är problematiskt när ställda krav endast kan uppnås genom elektrifiering. Detta riskerar att leda till suboptimering och minskad klimatnytta. Effekten av lagstiftningen riskerar att slå mot etablerade samarbeten, uppbyggd infrastruktur och gjorda investeringar i biogasproduktion och tankställen. För verksamheter i stora delar av Sverige är elbilar ännu inte ett realistiskt alternativ. Infrastrukturen för laddning är ännu långt ifrån utbyggd, och kommer i stora delar av landet inte heller på medellång sikt att kunna täcka behovet av snabbbladdning under trafikdygnet, och laddning enbart nattetid kommer inte att ge erforderlig räckvidd.

Svensk Kollektivtrafik föreslår därför att upphandlande organisationer medges undantag från förordningens krav på 38,5 % elbilar. Det bör finnas möjlighet för Sverige att



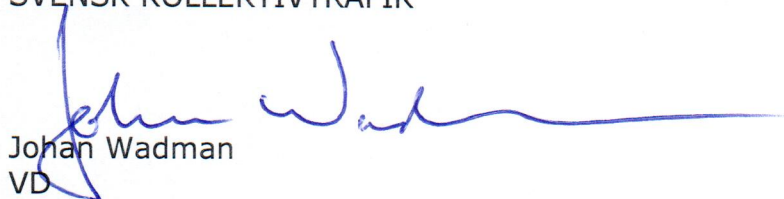
## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

använda sitt nationella handlingsutrymme för att inkludera biogasfordon i enlighet med nuvarande miljöbilsdefinition i definitionen av en ren lätt bil.

Svensk Kollektivtrafik avstyrker promemorians förslag att rena fordon ska bli den nya miljöbilsdefinitionen. Detta är inget som ingår i EU-direktivet om ren lätt bil. Nuvarande miljöbilsdefinition är ny sedan ett år tillbaka, och i processen kring beslutet involverades många berörda parter. Fördelen med nuvarande definition är att gasbilar kan väljas i de fall då elbilar är olämpliga av olika skäl. Svensk Kollektivtrafik anser att det är onödigt att anpassa miljöbilsdefinitionen till EU-direktivets definition av rena lätta bilar. Detta skickar fel signaler inte bara till myndigheter och organisationer, utan även till företag och privatpersoner.

Ytterligare en problematik som vi vill belysa kan uppstå vid upphandling av behovsstyrda taxiavtal för samhällsbetalda resor. Exempelvis kan ett ramavtal för färdtjänst slutas med ett paraplyföretag "taxiväxel" till vilken 100-tals taxiföretag kan vara anslutna. Den upphandlande organisationen ger i sådana avtal inga volymgarantier, och kan inte påverka om taxibilen som råkar vara ledig för en specifik körning är en elbil eller inte. Eftersom de avtalade uppdragen i många fall utförs av småföretag kan den växel som de är anslutna till knappast ansvara för att 38,5 % av taxibilarna är elbilar eller laddhybrider. En lösning i sådana fall skulle kunna vara att beställaren istället för att krävställa andel elbilar i fordonsparken, ställer krav på att 38,5 % av körda samhällsbetalda kilometer utförs med elbil.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Johan Wadman  
VD