

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
cc: anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Er referens
I2021/00867

Diarienummer
Utr 2021/27
Datum
2021-06-21

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

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovannämnda promemoria.

I promemorian föreslås ändrade miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster i syfte att genomföra skärpningar i EU-direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Kraven införs i svensk lagstiftning genom en ändring av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Kraven införs stegvis och i form av kvantifierade, successiva skärpningar av utsläppsmålen. Förutom vissa språkliga förtydliganden i lagen föreslås i enlighet med direktiven en utökning av de tjänster som ska omfattas av kraven. Utöver kollektivtrafiktjänster på väg (enligt lagen om offentlig upphandling, LOU, och lagen om upphandling inom försörjningssektorerna, LUF) ska nu således även koncessionsupphandlad persontrafik med buss samt andra samhällsbetalda resor som färdtjänst, sjukresor och skolskjutsar omfattas. Även tjänster som sophämtning, post- och pakettransporter kommer att omfattas av de nya kraven.

Förslaget handlar om att implementera europeisk lagstiftning vilket begränsar frihetsgrader och rörelseutrymme. Med det underlag som finns till hands ser vi det svårt att överblicka konsekvenserna av förändringen. Det gör det svårare att bedöma förslaget i förhållande till andra potentiella möjligheter till implementering. Den begränsade konsekvensanalysen gör också att utredningen inte ger ett fullödigt underlag för analys av eventuella behov av kompletterande åtgärder för att inte försämra förutsättningarna för tillfredställande transportförsörjning för medborgare i hela landet. Att det kan föreligga konflikt mellan miljö- och klimatmål och mål om tillgänglighet ställer än större krav på en sådan analys.

Trafikanalys skulle gärna ha sett att konsekvenserna tydligare belysts och befarar att promemorian underskattat kostnaderna och andra konsekvenser för de som träffas av förslagen. Vi ifrågasätter till exempel promemorians bedömning om att nya, skärpta miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inte skulle medföra några merkostnader, vare sig för statliga myndigheter eller för kommuner och regioner. Även om det går att förutse en utveckling mot alltmer miljö- och klimatanpassade fordon (fordon med lägre eller inga utsläpp) förefaller det mindre rimligt att bilar med bättre miljö- och klimatprestanda inte skulle komma till en högre kostnad. Övergången till elbilar i det offentliga utbudet av persontransporter medför vidare krav på investeringar i laddinfrastruktur, en investering som inte nödvändigtvis kommer att kunna bäras (helt) av

företagen utan prishöjningar. Att en sådan investering ändå kan komma att bli nödvändig för att möta en mer generell övergång till elbilar innebär inte, som bedöms i promemorian, att merkostnader uteblir.

Vidare är det enligt Trafikanalys inte rimligt att, som bedöms i promemorian, anta att förslagen endast skulle leda till indirekta effekter för företagen. Enligt promemorian finns indikationer på att elbilspriserna inledningsvis kommer att vara höga och närma sig konkurrenskraftiga priser först efter 2025, dvs. tre år efter ikraftträdandet av de skärpta kraven. För exempelvis mindre taxiföretag i glesbygdskommuner kan avtal om färdtjänst eller skolskjuts utgöra grund för hela företagets överlevnad. Finansiellt mindre starka företag som inte har möjlighet att redan inledningsvis investera i nya bilar och erbjuda tjänster enligt de skärpta kraven kan därmed få svårare att konkurrera med risk för att de slås ut. Även om en sådan strukturomvandling i branschen möjligen skulle kunna ses som en önskad effekt av skärpningarna, kan en sådan utveckling enligt Trafikanalys uppfattning inte betraktas som annat än en effekt av de nya lagkraven.

Den omfattande elektrifiering som krävs för att uppfylla kraven på minskade koldioxidutsläpp för nya bilar (s 58) riskerar också att ställa hinder i vägen för företagens möjligheter att kunna erbjuda bilar och tjänster enligt de skärpta upphandlingskraven. Som promemorian också pekar på har studier från bland annat Trafikanalys bedömt att andelen laddbara bilar i nybilsförsäljningen under de närmaste åren inte kommer att vara så hög som mer optimistiska prognoser bedömer. Detta till följd av begränsad tillgång till kritiska metaller och batteriproduktionskapacitet samt långa leveranstider för elbilar.

Mot denna bakgrund menar Trafikanalys att konsekvensbedömningen bör kompletteras och utvecklas för att ge en mer rättvisande grund för beslut om föreslagna förändringar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund efter föredragning av Pia Bergdahl. Avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i ärendets beredning.

Mattias Viklund
Generaldirektör