

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 STOCKHOLM

Remissvar från Migrationsverket avseende Promemoria Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Ert dnr 12021/00867

Migrationsverket tackar för möjligheten att lämna synpunkter på promemorian. Intentionen att genom ökad styrning nå utsläppsmålen välkomnas. Det är tydligt att ambitionsnivån är hög men vi ser att det finns utmaningar inom fordonsmarknaden och infrastrukturen. Lagförslaget innebär en risk för ökade ekonomiska kostnader, både för genomförande av upphandlingar och för utveckling av infrastrukturen.

5.2.2. Köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar.

Redan idag finns svårigheter att leva upp till 5 § förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar på grund av bristande utbud hos leverantörerna. Därmed ses en fara i att inte kunna uppfylla lagen.

5.2.4 Köp av vissa tjänster

Förslaget ska gälla även viss upphandling av vissa i punkten listade tjänster angivna med CPV-koder, vilket innebär att upphandlande myndigheter måste ställa krav på vilka fordon en viss typ av tjänsteutövare använder.

Vi befarar att:

- 1) det kan bli svårt att vid upphandling av sådana tjänster som listan omfattar formulera kravställningen på ett sätt som inte strider mot de upphandlingsrättsliga grundprinciperna, kanske främst avseende proportionalitet och transparens. Kraven måste på grund av att det rör sig om lagstiftning göras obligatoriska.
- 2) det är sannolikt att antalet anbud i upphandlingar av de listade tjänsterna kommer att bli färre på grund av svårigheter att uppfylla miljökraven för fordon, särskilt avseende små och mindre företag.

3) andelen anbud som kvalificeras, det vill säga uppfyller samtliga obligatoriska krav, kommer att minska och risken för att i en viss upphandling inte få något lämpligt anbud alls ökar. I de fallen kommer förhandlat förfarande kunna tillämpas. I ett förhandlat förfarande får dock inte obligatoriska krav i den ursprungliga upphandlingen frångås. Det blir ett moment 22- läge som kommer att bli svårt att hantera och som blir kostnadsdrivande, inte bara avseende anbudspriserna, utan även vad avser kostnaderna för att genomföra själva upphandlingsarbetet.

4) anbudspriserna för de listade tjänsterna kommer att öka.

5.6.2 Krav på upphandlande myndigheter och enheter att uppfylla minimimålen

5.6.3 Hur minimimålen ska uppfyllas

Vi ställer oss frågande till om marknaden har utvecklats så långt att det ens är möjligt att uppfylla minimimålen, särskilt vad gäller de upphandlingar av tjänster som nämns ovan. Särskilt om bilarna i fråga ska gå i trafik i områden där det inte finns en fungerande infrastruktur för till exempel laddning av elbilar och där körsträckorna genomsnittligt är så långa att laddning måste göras under vägen. Det är inte heller självklart att vi vid upphandling av tjänster kommer att kunna ta del av det antal bilar som ska användas för att tillhandahålla tjänsterna. Hur ska de beräknas?

5.6.4 Frågan om att fördela insatserna för att nå minimimålen

Vi vill framhålla att det finns stora skillnader mellan myndigheterna avseende verksamhet, behov och förutsättningar. Vi hade gärna sett att en analys genomförts över vilka utmaningar som föreligger för att förverkliga målen, relaterat till vilken typ av verksamhet som myndigheterna i fråga bedriver, istället för kräva att samtliga myndigheter ska nå minimimålen,

6. Konsekvenser

Kostnaderna för genomförande av upphandlingar, rapportering etc, (exklusive de inköpspriser som sedan kommer att betalas vid användningen av upphandlande avtal) kommer att öka.

Det är ytterst tveksamt om marknaden inom i vart fall den första referensperioden kommer att kunna erbjuda fordon som uppfyller kraven enligt dels lagstiftning och förordning, dels de övriga krav som behöver ställas, (till exempel avseende storlek och säkerhet).

Lagförslaget är konkurrenshämmande vilket utesluter många tillverkare och fordonsmodeller. Tillverkare har redan idag ett väldigt begränsat antal modeller som uppfyller kraven som följer av lagförslaget. Framförallt vad gäller lätta lastbilar. Vidare skulle lagförslaget medföra ytterligare kostnader i form av utveckling av infrastruktur.

6.2 Vilka bilar, bussar och lastbilar som är rena eller utsläppsfria

”...och möjligen vissa laddhybrider, dvs. bilar som har förbränningsmotor och som kan laddas externt, kan klassificeras som rena bilar.”

”För närvarande finns det inga bilmodeller på marknaden med förbränningsmotor, inte heller gasdrivna bilar, som uppfyller definitionen av en ren lätt bil och det bedöms osannolikt att sådana kommer att finnas på marknaden de närmaste åren.”

Texten ovan summerar de höga krav definitionen av ”ren lätt bil” ställer på infrastruktur för varje enskild myndighet. En sådan definition innebär också att planering för transportsträckor som är nödvändiga och behöver genomföras inom en myndighet, blir avsevärt mycket viktigare än vilken typ av fordon upphandlande myndighet har för avsikt att anskaffa.

Kommentar i övrigt

Detta är ett genomförande av ett direktiv och som sådant tvingande för medlemsstaterna. Det verkar dock inte, varken i direktivet eller i det svenska lagförslaget, ha gjorts någon analys av den totala miljöpåverkan/livscykelåverkan de fordon som direktivets beskrivningar av rena fordon har. Exempelvis tas inte att den energi som krävs vid produktion och drift av fordon i beaktande och inte heller de utsläpp detta medför, eller den negativa miljöpåverkan produktion av batterier har.

Detta yttrande har beslutats av undertecknad ställföreträdande generaldirektör efter föredragning av miljöansvarig Hanna Dahlqvist. I handläggningen av ärendet har även upphandlingsexpert Oscar Granqvist samt upphandlingsjurist Charlotte Lilliestierna Ehrén deltagit.

Inga Thoresson Hallgren