

## Yttrande på remiss om uppdaterad förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

BioDriv Öst tackar för möjligheten att få inkomma med synpunkter på ovanstående remiss.

BioDriv Öst är en storregional expertorganisation som kraftsamlar ett åttiotial aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå beslutade klimat- och miljömål på både lokal, regional och nationell nivå.

### Synpunkter i korthet

- BioDriv Öst ställer sig mycket positiva till förslaget till att den statliga miljöbilsdefinitionen från och med 1 april 2024 omfattar elbilar, vätagasbilar och biogasbilar. Efter att miljöbilsdefinitionen under 2010-talet ändrades fram och tillbaka flera gånger ger detta förslag både fortsatt långsiktighet och välbehövad harmonisering med övriga styrmedel kopplat till miljökrav på fordon. Vår bedömning är därför att förslaget till uppdaterad miljöbilsdefinition ger den tydlighet och långsiktighet på området som såväl upphandlande myndigheter, biltillverkare och transportutförare återkommande efterfrågar.
- BioDriv Öst ställer sig även bakom förslaget att miljöbilsdefinitionen från och med 1 januari 2030 endast omfattar elbilar och vätagasbilar. Med tanke på de EU-lagstiftningar som tydligt styr utvecklingen av lätta fordon mot eldrift är det rimligt att från 2030 endast styra mot eldrift för lätta fordon även i svensk lagstiftning. Det skapar också en långsiktig tydlighet och harmonisering med övriga styrmedel på området.
- BioDriv Öst anser att de gränsvärden för koldioxidutsläpp som gäller vid avsteg från miljöbilskravet i förordningens 6 § bör uppdateras till att ligga i linje med basnivån i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för personbilar respektive lätta lastbilar.
- BioDriv Öst anser att det är häpnadsväckande många myndigheter som inte följer förordningens krav på inköp av miljöbilar och inte heller har angett godtagbara skäl för att göra avsteg. Vi anser därför att regeringen bör vidta åtgärder för att säkerställa att alla berörda myndigheter efterlever förordningens krav.

## Motiveringar och överväganden

### ***Miljöbilsdefinitionen har stort signalvärde även för kommuner, regioner och företag***

Trots att den statliga miljöbilsdefinitionen rent juridiskt bara gäller de ungefär 500 personbilar och lätta lastbilar som statliga myndigheter upphandlar varje år, är dess praktiska betydelse mångdubbelt större. Detta eftersom den ofta används i kommuner, regioner och företags upphandlingar av bilar samt som kravnivå på bilar i upphandlingar av varor och tjänster. Den samlade mängden bilar som upphandlas varje år är betydligt större än den mängd bilar som myndigheter under regeringen upphandlar årligen. I vårt remissyttrande har vi därför särskilt beaktat vilken betydelse den uppdaterade förordningen förväntas ha vid kommuner, regioners och företags inköp av bilar.

### ***Mycket bra förslag till ny miljöbilsdefinition***

BioDriv Öst är mycket positiva till förslaget till att den statliga miljöbilsdefinitionen från och med 1 april 2024 omfattar elbilar, vätgasbilar och biogasbilar. Efter att miljöbilsdefinitionen under 2010-talet ändrades fram och tillbaka flera gånger ger detta förslag både fortsatt långsiktighet och välbehövlig harmonisering med övriga styrmedel kopplat till miljökrav på fordon i offentlig upphandling. Vår bedömning är därför att förslaget till uppdaterad miljöbilsdefinition ger den tydlighet och långsiktighet på området som både upphandlande myndigheter, biltillverkare och transportutförare återkommande efterfrågar.

Vi välkomnar också att förslaget till ny miljöbilsdefinition ligger i linje med den miljöbilsdefinition som gällt sedan juli 2020 och varit kopplad till de bilar som varit berättigade klimatbonus i förordningen om klimatbonusbilar. Det ger fortsatt stabilitet och långsiktighet för både offentliga och privata aktörer som berörs av miljökrav på fordon i offentlig upphandling.

Förslaget på att miljöbilsdefinitionen fram till 2030 innebär att elbilar, vätgasbilar och biogasbilar klassas som miljöbilar bidrar till en välbehövlig harmonisering med övriga styrmedel kopplat till miljökrav på fordon:

- [Spjutspetsnivån i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier](#) för både personbilar och lätta lastbilar omfattar elbilar, vätgasbilar och biogasbilar.
- Den skarpaste zonen i [miljözon klass 3](#) omfattar elbilar, vätgasbilar och biogasbilar.
- Nedsättning av förmånsvärde för tjänstebilar omfattar elbilar, vätgasbilar och biogasbilar (samt laddhybrider) [Inkomstskattelag, Kap 61, 8 a §](#)
- De tunga fordon som berättigas stöd via [klimatpremién](#) är el-, vätgas och biogaslastbilar.

### ***El och biogas bidrar med extra många samhällsnyttor***

Ytterligare en fördel med en miljöbilsdefinition som omfattar el- och biogasbilar är att el och biogas inte bara är de drivmedel som ur ett livscykelperspektiv ger minst klimatpåverkan. El och biogas har också visat sig vara de drivmedel som har minst miljöpåverkan i förhållande till övriga miljömål.<sup>1</sup> El och biogas bidrar också jämfört med andra alternativa drivmedel extra mycket till en rad andra icke miljörelaterade mål, som exempelvis en stärkt krisberedskap, ökad sysselsättning och

---

<sup>1</sup> Lindfors, A., Ammenberg, J – [Using national environmental objectives in green public procurement: Method development and application on transport procurement in Sweden](#)

landsbygdsutveckling.<sup>2</sup> Av dessa anledningar är det logiskt att den statliga miljöbilsdefinitionen omfattar just el- och biogasbilar.

### ***Flera nackdelar med att välja CVD:s ”rent lätt fordon” som miljöbilsdefinition***

För endast tre år sedan föreslog den dåvarande regeringen att definitionen för ”rent lätt fordon” i Clean Vehicles Directive också skulle användas som statlig miljöbilsdefinition. Det var då en [lång rad remissinstanser](#) som starkt avstyrkte detta förslag och förslaget drogs sedermera tillbaka från den dåvarande regeringen. BioDriv Öst anser fortsatt att Clean Vehicles Directives definition för ”rent lätt fordon” (som sedan dess har genomförts i Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet) inte är en ändamålsenlig miljöbilsdefinition de närmaste åren.

Vi ser fyra tydliga nackdelar med att tillämpa ”rent lätt fordon” i Clean Vehicles Directive som miljöbilsdefinition före år 2030:

- **Definitionen för ”rent lätt fordon” inkluderar fram till och med årsskiftet 2025/26 laddhybrider.** Eftersom laddhybrider endast har en räckvidd på 4–10 mil på el kör laddhybrider ofta i stor utsträckning på fossilt drivmedel. Laddhybrider har alltså endast låg klimat- och miljöpåverkan i de fall då den i stor uträkning körs korta och många sträckor på el och laddas däremellan. Med ett sådant körmönster passar dock el- och gasbilar minst lika bra. Även ur ett ekonomiskt perspektiv är laddhybrider ofta dyrare än el- och gasbilar, när totalkostnad sett till både inköp och drift jämfört. Därtill är incitamentet att ladda en laddhybrid när den används som tjänstebil av den anställda vanligen relativt lågt, något som BioDriv Öst sett exempel på hos både statliga myndigheter, kommuner och regioner. Att inkludera laddhybrider i den statliga miljöbilsdefinitionen kan därmed lätt bli dåligt för både plånbok och miljö.
- **Definitionen för ”rent lätt fordon” exkluderar biogasbilar.** Efter att lätta biogasbilar under hösten 2023 har slutat tillverkas av Volkswagenkoncernen, som tidigare varit ledande på marknaden, är utbudet av nya lätta biogasbilar skalt. Den som vill köpa in nya lätta biogasbilar framöver är hänvisad till bilar som konverterats. Lätta biogasbilar kommer dock fortsatt att rulla i Sverige ett flertal år till. Den svenska taxiflottan består exempelvis i dagsläget av ungefär lika många biogasbilar som elbilar.<sup>3</sup> Då förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor omfattar just upphandling av taxiresor är det därför högst rimligt att miljöbilsdefinitionen fortsatt inkluderar biogas. Att inkludera biogas i miljöbilsdefinitionen är också relevant för de kommuner, regioner och företag som tillämpar miljöbilsdefinitionen i kravnivå på bilar i upphandlingar av varor och tjänster.
- **Kravet på luftföroreningsutsläpp i definitionen ”rent lätt fordon” är svårt att tillämpa i praktiken.** I definitionen för ”rena lätta fordon” finns en skrivning som innebär att

<sup>2</sup> Mossberg, J., Pettersson, K., Furusjö, E., Baky, A. och Klintbom, P - [Perspektiv på svenska förnybara drivmedel – utvärdering utifrån miljö kvalitets- och samhällsmål samt scenarier för inhemsk produktion till 2030](#)

<sup>3</sup> I Taxibranschens [Branschläget 2023](#) framgår att vid årsskiftet 2022/23 var 12 % (2 342 st) av taxiflottan biogasbilar och 7 % (1 341 st) elbilar. Sedan dess har förmodligen antal elbilar ökat och eventuellt passerat antal biogasbilar.

laddhybrider behöver ha ett avgasutsläpp som är "mindre än 80 procent av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar vid verklig körning (RDE)". Så vitt vi förstått är det dock ovanligt/ej förekommande att det i samband med typgodkännande anges specifika utsläppsvärden för bilmodellen, utan endast att bilen ligger under tillämpliga utsläppsgränser. Vilket gör det väldigt svårt att tillämpa kravet och verifiera huruvida det efterlevs. Denna otydlighet kopplat till definitionen "ren lätt bil" innebär i praktiken mest förvirring för både upphandlande myndigheter, biltillverkare och transportutförare.

- **Att införa "ren lätt fordon" som statlig miljöbilsdefinition skulle bidra till otydlighet.** Den statliga miljöbilsdefinitionen har som tidigare nämnts ett starkt signalvärde hos kommuner, regioner och företag. Det är inte lätt för varken offentliga organisationer eller företag att hänga med i den utvecklingen som sker kopplat till olika drivmedelsalternativ på fordonsmarknaden. Ju mer olika styrmedel kopplat till miljökrav på fordon harmoniserar med varandra desto lättare blir det att komma ihåg och tillämpa dem. I dagsläget harmoniserar den statliga miljöbilsdefinitionen för lätta bilar med miljölastbilsdefinitionen som styr vilka fordon som är berättigade klimatpremie. Det gör det enkelt och tydligt för den som upphandlar fordon och transporter – el, vätgas och biogas är inriktningen för såväl lätta som tunga fordon. Om "ren lätt fordon" införs som statlig miljöbilsdefinition försvinner denna harmonisering i miljöbilsdefinitionen mellan lätta och tunga fordon. Det skulle öka risken för missförstånd hos både offentliga och privata upphandlare. En exkludering av biogas i den statliga miljöbilsdefinitionen för lätta fordon skulle även kunna spilla över i kravställning kopplat till tunga fordon. Vilket vore olyckligt, inte minst för både Scania och Volvo, som investerat mycket i utveckling av biogasdrivna tunga lastbilar och kraftigt ökat försäljningen i dessa segment de senaste åren.

### ***Rimligt att miljöbilsdefinitionen skärps till endast elbilar från 2030***

Som vi nämnt ovan har lätta biogasbilar under hösten 2023 slutat tillverkas i ordinarie fabriksproduktion, vilket gör att antalet lätta biogasbilar som rullar i landet kommer att minska successivt år för år. Under samma period pekar allting på att antalet elbilar att öka kraftigt. Till 2030 kommer också laddinfrastrukturen vid fastigheter där bilar har sin hemvist samt publik laddning successivt att ha byggts ut kraftigt jämfört med i dagsläget. Detta gör att det vid 2030 med stor sannolikhet kommer att vara fullt möjligt att köra enbart elbilar i de allra flesta offentliga verksamheter. Därför är det rimligt att från och med 2030 styrka biogasbilar i den statliga miljöbilsdefinitionen.

### ***Tillämpa Upphandlingsmyndighetens baskrav vid avsteg från inköp av miljöbil***

Vi anser att de gränsvärden för koldioxidutsläpp som gäller vid avsteg från miljöbilskravet är väl höga och de är inte heller differentierade utifrån hur många sittplatser personbilarna har. I förordningens 6 § bör därför kravnivåerna harmoniseras med basnivån i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för personbilar ([upp till fyra passagerarplatser](#) och [över fyra passagerarplatser](#)) respektive [lätta lastbilar](#).

### **Statliga myndigheter måste föregå med gott exempel i omställningen**

BioDriv Öst anser att det är häpnadsväckande många myndigheter som inte följer förordningens krav på inköp av miljöbilar. Transportstyrelsens uppföljning av myndigheternas inköp under 2022 visar att endast 51 % av myndigheternas upphandlade personbilar under året var miljöbilar och att andelen miljöbilar bland inköpta lätta lastbilarna var så lågt som 6 %. Under 2022 var hela 85 % (149 av 174) av de skäl till avsteg som angavs ej godtagbara. Det väcker onekligen frågan om myndigheterna i fråga är tillräckligt medvetna om i vilken utsträckning de inte lever upp till förordningens krav och utifrån det vidtar åtgärder för att kommande år leva upp till kraven.

Vi anser därför att regeringen bör vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa så att alla berörda myndigheter efterlever förordningens krav.

*Beatrice Torgnyson Klemme*  
VD BioDriv Öst

*Ulf Troeng*  
sakkunnig styrmedel och upphandling

BioDriv Öst förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan hjälper vi offentlig sektor och företag att nå sina hållbarhetsmål. Vi är icke vinstdrivande och jobbar med allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

Läs mer på [www.biodrivost.se](http://www.biodrivost.se)

  @BiodrivOst  
  BioDriv Öst



*BioDriv Östs kansli har mandat att under VD:s ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.*