

Diarienummer: TSF 2024-122
vag@transportstyrelsen.se
beatrice.torgnyson@biodrivost.se

BioDriv Öst
Beatrice Torgnyson Klemme
Uppsala den 1 juli 2025

Remissvar gällande Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS ÅÅÅÅ:NR) om rapportering av upphandlade bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

BioDriv Öst tackar för möjligheten att få inkomma med ett remissvar på ovan nämnda föreskrifter.

BioDriv Öst är en storregional expertorganisation som kraftsamlar ett åttiototal 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 2030-målet för transportsektorn.

Synpunkter i korthet

Vår bedömning är att föreskrifterna är kortfattade och på det stora hela rimliga i förhållande till hur kraven i *Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet* är formulerade. Men vi har några förslag på hur föreskrifterna bör justeras samt även några medskick i Transportstyrelsens fortsatta arbete med utveckling av IT-verktyget för rapportering.

- Rapportering av alternativa drivmedel bör endast gälla för de tunga fordon som rapporteras. Uppgifter om drift med alternativa drivmedel eller ej är endast relevant kopplat till lagkraven på tunga fordon och ej relevant för lagkraven på lätta fordon. Om föreskrifterna inte ändras på denna punkt kommer föreskrifterna att leda till en ökad administrativ börda som är omotiverad utifrån hur lagkraven för lätta fordon ser ut.
- För att skapa förutsättningar för träffsäkra stödinsatser i de fall det finns svårigheter att uppnå lagkraven föreslår vi att upphandlande myndigheter för varje fordon ska rapportera in huruvida fordonet har köpts, leasats, hyrts eller hyrköpts alternativt CPV-koden för den upphandlade tjänst som fordonet använts inom.
- För att minska den administrativa bördan kopplat till rapporteringen vill vi understryka vikten av att det ska vara möjligt för upphandlande myndigheter att ladda upp uppgifterna till IT-verktyget samlat via någon form av vanligt filformat – exempelvis excel-format.
- För att underlätta de upphandlande myndigheternas rapportering anser vi att det är viktigt att Transportstyrelsens IT-verktyg för rapportering öppnar i god tid innan varje upphandlande myndighet ska ha rapporterat in uppgifter den 1 februari 2026.
- För att ytterligare underlätta rapporteringen vill vi även trycka på vikten av att Transportstyrelsen har heltäckande och tydlig information om hur rapporteringen ska gå till på sin hemsida i samband med att IT-verktyget öppnar för rapportering.

Motiveringar och överväganden

Orimlig administrativ börda att behöva rapportera drift med alternativa drivmedel för lätta fordon

Vi anser att föreskrifterna behöver justeras i 2 § kopplat till rapportering om fordonet drivs med alternativa drivmedel. Detta eftersom kraven i *Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet* kopplat till lätta fordon endast rör vilket drivmedel fordonet är godkänt för och inte vilket drivmedel fordonet drivs med. I klartext är det enda som är relevant kopplat till lagkraven huruvida lätta fordon är elfordon, vätgasfordon eller laddhybrider som klarar utsläppskraven för luftföroreningar vid verklig körning (80 % av tillämpliga gränsvärden). Om förslaget till föreskrifter, som de ser ut nu, skulle träda i kraft skulle det innebära en orimlig administrativ börda för alla upphandlande myndigheter. Vi anser därför att 2 § bör ändras enligt följande, så att uppgifter om drift med alternativa drivmedel endast gäller tunga fordon.

2 § Utöver vad som framgår av 5 § förordningen (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet ska den upphandlande myndigheten eller enheten för varje fordon som rapporteras lämna uppgifter om organisationsnummer. För tunga ~~och om~~ fordonet ska även uppgifter om fordonet drivs med alternativa drivmedel lämnas. Med alternativa drivmedel avses de drivmedel som anges i 3 § förordningen.

Rapportering av fordonens avtal ger möjlighet till träffsäkra stödinsatser vid behov

Lagkraven omfattar fordon i avtal för köp, leasing, hyra eller hyrköp av fordon samt åtta olika typer av tjänsteavtal. Vår erfarenhet är att det finns stora skillnader i hur utmanande det är att nå kraven i olika typer av avtal. Det beror bland annat på upphandlande myndigheters vana och förmåga att ställa krav på fordon i tjänsteavtalen som omfattas av lagkraven. Även leverantörernas förmåga att leva upp till sådana krav i de olika segment av marknaden som omfattas av lagkraven är avgörande.

Vi anser att det skulle vara värdefullt att kunna följa upp data över vilka typer av avtal där det är lätt respektive svårt att leva upp till lagkraven. Särskilt ifall det visar sig att det inom vissa avtalstyper är svårare att leva upp till kraven, skulle en sådan uppföljning skapa förutsättningar för att införa träffsäkra stödinsatser eller styrmedel som underlättar för upphandlande myndigheter och/eller aktuella marknadssegment att leva upp till lagkraven.

Vi föreslår därför att det i föreskrifterna läggs till att upphandlande myndigheter för varje fordon som rapporteras ska lämna uppgifter om huruvida fordonet har köpts, leasats, hyrts eller hyrköpts eller CPV-koden för den avtalstyp det rör sig om ifall fordonet använts i en upphandlad tjänst. Det vill säga de CPV-koder som anges i 5 § punkt 2 i *Lag (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet*.

Då de upphandlande myndigheterna redan förväntas sammanställa uppgifter om fordonen utifrån dessa olika avtalstyper bör den administrativa bördan med att rapportera dessa uppgifter till Transportstyrelsen vara relativt liten.

Vi anser därför att 2 § bör ändras enligt följande, så att uppgifter om avtalstyp rapporteras in. Förslaget nedan inkluderar även det ändringsförslaget vi tagit upp ovan, om alternativa drivmedel.

2 § Utöver vad som framgår av 5 § förordningen (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet ska den upphandlande myndigheten eller enheten för varje fordon som rapporteras lämna uppgifter om organisationsnummer *samt huruvida fordonet har köpts, leasats, hyrts eller hyrköpts alternativt CPV-koden för den upphandlade tjänst som fordonet använts inom.* För tunga ~~och om~~ fordonet ska även uppgifter om fordonet drivs med alternativa drivmedel lämnas. Med alternativa drivmedel avses de drivmedel som anges i 3 § förordningen.

Ett IT-verktyg som möjliggör uppladdning av data i stora mängder minskar administrativ börda

En viktig förutsättning för att rapporteringen av de aktuella uppgifterna inte ska innebära orimlig administrativ börda är att IT-verktyget ger möjlighet till uppladdning av data i större mängder. Alltså att upphandlande myndigheter inte ska behöva föra in uppgifter om enskilda fordon ett i taget, utan att det ska vara möjligt att ladda upp uppgifterna till IT-verktyget samlat via någon form av vanligt förekommande filformat – exempelvis

Excel-format. Vi på BioDriv Öst har tagit fram en [CVD-mall](#) vars syfte är att underlätta för upphandlande myndigheter att hålla koll på efterlevnad av lagkraven samt underlätta rapportering till IT-verktyget. I och med att vi i framtida tagande av vår CVD-mall inte vetat hur IT-verktyget kommer att se ut och fungera är mallen i sin nuvarande form sannolikt inte helt kompatibel för uppladdning av uppgifter i samlad form till IT-verktyget. Vi på BioDriv Öst samverkar gärna med Transportstyrelsen i fortsatt utveckling av IT-verktyget, så att den mall vi tagit fram kan utvecklas och i bästa fall användas för uppladdning av samlade uppgifter till IT-verktyget. Alternativt att Transportstyrelsen tar fram och tillhandahåller en liknande mall.

Viktigt att IT-verktyget är öppet i god tid innan deadline för rapportering

Vi på BioDriv Öst får från våra medlemmar, som till stora delar består av upphandlande myndigheter i östra Mellansverige och Stockholmsregionen, många frågor om CVD och hur rapporteringen ska gå till. Vi vet att många upphandlande myndigheter i dagsläget kämpar med att få kontroll på alla uppgifter som ska rapporteras. Ett frågetecken har varit just avsaknaden av information om hur föreskrifter och inte minst IT-verktyg för rapporteringen kommer att se ut. Nu har den bilden tack och lov klarnat, men det är verkligen i sista stund inför rapporteringen. För att underlätta rapporteringen för alla upphandlande myndigheter i landet vill vi därför understryka att det är av stor vikt att Transportstyrelsen så snart som möjligt och allra senast november 2025 lanserar IT-verktyget för rapportering.

Nödvändigt med heltäckande och tydlig information kopplat till rapporteringen i IT-verktyget

Utifrån kontakt med våra medlemmar är vår bild att det finns ett stort behov av att målgruppen som ska rapportera uppgifterna till Transportstyrelsen får en heltäckande och tydlig information om hur rapporteringen ska gå till. Vi förväntar oss därför att sådan information kommer att finnas på Transportstyrelsen hemsida i samband med att IT-verktyget öppnar för rapportering.

Beatrice Torgnyson Klemme
VD BioDriv Öst

Ulf Troeng
sakkunnig upphandling och elektrifiering

BioDriv Öst förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får offentlig sektor och företag hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med alla fossilfria drivmedel. Verksamheten omfattar allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

Läs mer på www.biodrivost.se

f X @BiodrivOst
in BioDriv Öst



BioDriv Östs kansli har mandat att under VDs 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.