

Avdelningen för främjande
Enheten för lokal och regional samverkan
Kristina Birath
+46-16-544 22 09
kristina.birath@energimyndigheten.se

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Stefan.andersson@enterprise.ministry.se

Yttrande angående Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster Ds 2010:31

Sammanfattning

Energimyndigheten:

- anser att det är viktigt att ställa miljö- och energikrav vid upphandling av fordon och kollektivtrafiktjänster men ifrågasätter om direktivets utformning leder till de önskvärda effekterna.
- anser att det är positivt att förslaget innebär minimikrav och därmed inte hindrar strängare miljö- och energikrav på fordon och kollektivtrafiktjänster. Myndigheten anser dock att regeringen bör ange en lägsta nivå på krav.
- anser att hänsyn bör tas till biobränslens mindre klimatpåverkan vid beräkningen av koldioxidutsläpp under fordonets livscykel.
- anser inte att de värden för energiinnehåll som ska användas som underlag för kostnadsberäkningar stämmer för de bränslen som saluförs i Sverige, eftersom hänsyn inte är tagen till låginblandning eller höginblandning av biodrivmedel.
- Saknar information om hur kostnader för el- och laddhybridfordon ska hanteras i modellen.

Energimyndighetens ställningstagande

Det är bra att alla offentliga myndigheter nu måste ställa miljö- och energikrav i upphandlingar av fordon och kollektivtrafiktjänster. Kraven kan ställas antingen i form av tekniska specifikationer eller som tilldelningskriterier. Det saknas dock tydlighet kring vilka tekniska specifikationer och nivåer på krav i som ska ställas om den metoden används. Energimyndigheten anser att det hade varit bättre att peka ut en nivå, exempelvis att tillämpa kraven i förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Vägledning om hur upphandlingskraven ska formuleras finns i Miljöstyrningsrådets upphandlingskrav för fordon. Krav finns för såväl fordon som transporttjänster. Energimyndigheten

rekommenderar kommuner att använda Miljöstyrningsrådet krav inom ramen med arbetet med Energieffektiviseringsstödet.

Energimyndigheten anser att det är positivt att se till fordonens kostnader, miljöpåverkan och energianvändning över hela fordonets livstid. Beräkningar av livscykelkostnader används redan av flera upphandlare och det är bra att en gemensam metod att göra det tas fram. Det förenklar för både upphandlare och anbudsgivare att det finns en tydlig metod. Så som modellen nu är utformad är dock myndigheten tveksam till om den leder rätt. Beräkningsmodellen som ska användas för som underlag för tilldelningskriterier är konstruerad på ett sätt som gör att det inte kommer att spegla den verkliga driftskostnaden eftersom priset ska sättas efter det billigaste bränslet på marknaden, utan skatt, vilket är diesel – även om inte fordonet kan köras på diesel.

För kollektivtrafiktjänster saknas idag möjlighet att använda tilldelningskriterier som metod eftersom det inte finns utsläppsvärden för tunga fordon som passar in i beräkningsmodellen. Energimyndigheten anser att det är angeläget att få fram godkända körcykler för tunga fordon så att utsläppen och energiåtgång per kilometer fås för dessa fordonstyper.

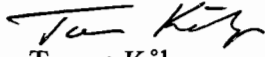
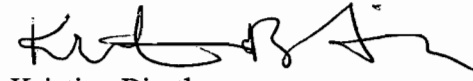
Energimyndigheten stödjer regeringens uppfattning att det bör vara koldioxidutsläppen under hela bränslets livscykel som ska användas, i syfte att ta hänsyn till biobränslets mindre klimatpåverkan. Så som beräkningsmodellen nu är utformad tas ingen hänsyn till om bränslena är förnybara utan det är bara utsläpp vid avgasröret som räknas. Energimyndigheten anser att detta missgynnar fordon som drivs med förnybara bränslen. Det gäller även på det sättet priset på bränslena ska sättas, eftersom de förnybara bränslena är skattebefriade för att bli konkurrenskraftiga, så missgynnas de nu när kostnad för alla bränslen ska beräknas utan skatter.

Energimyndigheten påpekar att de värden för energiinnehåll som ska användas som underlag skiljer sig i viss mån mot de bränslen som saluförs i Sverige, eftersom hänsyn inte är tagen till låginblandning eller höginblandning av biodrivmedel. Exempelvis motsvarar energiinnehållet för etanol i underlaget E100, inte E85.

Energimyndighetens saknar en genomgång av hur el- och laddhybridfordon ska hanteras i beräkningsmodellen för tilldelningskriterier. Redan under 2011 kommer flera modeller av el- och laddhybridfordon finnas på marknaden. Utsläppen från dessa sker vid elproduktionsanläggningen och eftersom inte LCA-värden används för bränslen får fordonen mycket låga utsläppsvärden vid användning och kommer att gynnas, på samma sätt som biobränslen missgynnas.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Tomas Kåberger. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit utvecklingsdirektör Lars Guldbrand, avdelningscheferna Anneli Eriksson, Zofia Lublin, Andres Muld, Birgitta Palmberger och Mattias Eriksson, verksamhetsjuristen Fredrik Selander,

enhetschefen Maria Malmkvist samt handläggarna Kristina Holmgren, Olov Åslund och Kristina Birath, den sistnämnde föredragande.


Tomas Kåberger
Kristina Birath