

Motion till riksdagen 2010/11:Fi4

av Siv Holma m.fl. (V)
med anledning av prop. 2010/11:118

Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen, inför utvärderingen i december 2012, aktivt bör verka för ändringar som verkligen leder till att systemet på ett bättre sätt tar hänsyn till biobränslenas mindre klimatpåverkande effekt och att kostnadsvärderingen av koldioxid och föroreningar sätts högre.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör undersöka om även särskild kollektivtrafik kan omfattas av lagstiftningen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Bakgrund

I propositionen lämnas förslag till en ny lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Lagförslaget innebär att upphandlande myndigheter och enheter vid köp och leasing av bilar ska beakta den energi- och miljöpåverkan som är kopplad till driften under hela användningstiden. Energi- och miljöpåverkan kan alltså ges ett värde i pengar som tas med vid utvärderingen av anbudet.

Kritik mot beräkningsmetoden

Regeringens förslag till hur inköp av bilar ska gå till är att helt enkelt införa EU-direktivets principer i svensk lagstiftning. Detsamma gäller för hur man ska beakta energi- och miljöpåverkan i upphandlingen. Det är många remiss-

Fel! Okänt namn på

instanser som är kritiska till reglerna för inköp men även på vilket sätt man ska beakta miljöpåverkan.

Det framförs bl.a. kritik mot att utvärderingsmodellen inte styr mot politiskt beslutade miljömål, att det är otydligt vad som menas med att "beakta" energi- och miljöpåverkan, att hänsyn inte tagits till hur stor andel biodrivmedel som finns i bensin, att det behövs en genomgång av hur el- och laddhybridfordon ska hanteras i beräkningsmodellen, att metoden måste utvecklas och i framtiden få fram rättvisande och mer miljöanpassade sätt att räkna fram miljöprestanda, att biogas- och etanolfordon värderas lågt i beräkningsmodellen och att det behövs en allmänt accepterad testmetod även för tunga fordon.

Remissinstanser ser också svagheter med att beräkningsmetoden sätter för stort fokus på energieffektivitet. Till skillnad från miljökostnader är ju bränslekostnaden redan en reell kostnad som upphandlare tar hänsyn till. Det finns alltså redan ett incitament för energieffektivitet, eftersom det är direkt kopplat till kostnader. Större fokus bör därför läggas på miljökostnaderna.

Flera remissinstanser betonar även vikten av att Sverige ska vara pådrivande mot EU-kommissionen och bevaka och aktivt delta i den utvärdering av den EU-gemensamma metoden som enligt artikel 10 ska ske vartannat år med start 2012.

Regeringen anför att den i stort delar remissinstansernas synpunkter men konstaterar att "syftet med direktivet är att tillhandahålla en EU-harmoniserad beräkningsmetod. Någon ändring i modellen kan således inte göras. Regeringens avsikt är att i en förordning närmare beskriva själva beräkningsmetoden."

Regeringen menar följande:

Metoden är resultatet av förhandlingar och kompromisser mellan EU-kommissionen, medlemsstaterna och EU-parlamentet. Den svenska regeringen hade önskat, att metoden på ett bättre sätt hade tagit hänsyn till biobränslenas mindre klimatpåverkande effekt, likaså att kostnadsvärderingen av koldioxid och föroreningar varit högre och därvid bättre speglat svenska värderingar, vilket även hade inneburit ett större incitament för renare och mer miljöanpassade fordon. Denna uppfattning delas också av ett stort antal remissinstanser. Genom förhandlingarna infördes intervall, vilket inneburit att värderingen av miljöpåverkan fördubblats jämfört med kommissionens ursprungliga förslag. Metoden ska, enligt artikel 10, utvärderas senast december 2012 av kommissionen, som vid behov ska föreslå lämpliga anpassningar. Regeringen kommer att noga följa kommissionens arbete.

Det är bra att regeringen tar till sig av kritiken och det är naturligtvis även bra att regeringen avser att noga följa kommissionens arbete. Men det krävs mer än det. Det räcker inte med att övervaka vad kommissionen gör och reagera på det som kommer fram före mötet. Långt innan utvärderingsmötet går av stapeln krävs påverkan och målmedvetenhet för att nå önskvärt resultat.

Regeringen bör därför aktivt, inför utvärderingen i december 2012, verka för ändringar som verkligen leder till att systemet på ett bättre sätt tar hänsyn till biobränslenas mindre klimatpåverkande effekt och att kostnadsvärdering-

Fel! Okänt namn på

en av koldioxid och föroreningar sätts högre. Detta bör ges regeringen till känna.

Allmän och särskild kollektivtrafik

Regeringens förslag omfattar, vad vi kan se, endast den allmänna kollektivtrafiken. Det betyder alltså kollektivtrafik som erbjuds allmänheten via tidtabeller och annan information. Särskild kollektivtrafik handlar om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsar och sjukresor.

Vi tycker det är viktigt att även särskild kollektivtrafik omfattas av lagförslaget. Det är inte klarlagt i propositionen varför regeringen begränsat sig till allmän kollektivtrafik. Förvisso talar EU-direktivet bara om kollektivtrafik som beslutas genom allmän trafikplikt. Men det är inte klarlagt om det innebär att särskild kollektivtrafik inte får omfattas eller att EU:s definition verkligen motsvaras av det som vi i Sverige definierar som allmän kollektivtrafik.

Regeringen bör därför undersöka om även särskild kollektivtrafik kan omfattas av lagstiftningen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 14 april 2011

Siv Holma (V)

Ulla Andersson (V)

Jens Holm (V)

Hans Linde (V)

Jonas Sjöstedt (V)

Torbjörn Björlund (V)

Jacob Johnson (V)

Kent Persson (V)