



Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Sammanfattning

I betänkandet behandlar finansutskottet regeringens proposition 2010/11:118 Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster samt tre motioner som väckts med anledning av propositionen.

I propositionen lämnar regeringen förslag till en ny lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Lagen avser att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. I den nya lagen föreslås det 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 ges ett värde i pengar som tas med vid utvärderingen av anbuden. Om denna metod används ska beräkningen av de kostnader som är kopplade till fordonets livslängd följa de regler som anges i direktivet.

Utskottet tillstyrker lagförslaget och avstyrker motionerna.

I betänkandet finns fem reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Nationell miljöpolitik	6
Vissa persontransporttjänster	7
Upphandling av hyrbilsavtal	9
Leasing av bilar	10
Lagförslaget i övrigt	11
Utvärderingen 2012	12
Reservationer	14
1. Nationell miljöpolitik, punkt 1 (SD)	14
2. Vissa persontransporttjänster, punkt 2 (MP, V)	14
3. Upphandling av hyrbilsavtal, punkt 3 (MP, V)	15
4. Leasing av bilar, punkt 4 (MP, V)	15
5. Utvärderingen 2012, punkt 6 (MP, V)	16
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	18
Propositionen	18
Följdmotionerna	18
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	20

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Nationell miljöpolitik

Riksdagen avslår motion
2010/11:Fi6 av Josef Fransson (SD).

Reservation 1 (SD)

2. Vissa persontransporttjänster

Riksdagen avslår motionerna
2010/11:Fi4 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 och
2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 3.

Reservation 2 (MP, V)

3. Upphandling av hyrbilsavtal

Riksdagen avslår motion
2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 1.

Reservation 3 (MP, V)

4. Leasing av bilar

Riksdagen antar 4 § regeringens förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:118 i denna del och avslår motion 2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 2.

Reservation 4 (MP, V)

5. Lagförslaget i övrigt

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster i den mån lagförslaget inte omfattas av vad utskottet föreslagit under punkt 4. Därmed bifaller riksdagen proposition 2010/11:118 i denna del.

6. Utvärderingen 2012

Riksdagen avslår motion
2010/11:Fi4 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Reservation 5 (MP, V)

Stockholm den 31 maj 2011

På finansutskottets vägnar

Anna Kinberg Batra

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anna Kinberg Batra (M), Tommy Waidelich (S), Elisabeth Svantesson (M), Pia Nilsson (S), Göran Pettersson (M), Jörgen Hellman (S), Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M), Meeri Wasberg (S), Carl B Hamilton (FP), Annie Johansson (C), Marie Nordén (S), Staffan Anger (M), Anders Sellström (KD), Johnny Skalin (SD), Ulla Andersson (V), Sven-Erik Bucht (S) och Jonas Eriksson (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar finansutskottet proposition 2010/11:118 Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster samt tre motioner som väckts med anledning av propositionen. Förslaget har granskats av lagrådet. Regeringens och motionernas förslag återges i *bilaga 1* och lagförslaget i *bilaga 2*.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnar regeringen förslag till en ny lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Lagen avser att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. I den nya lagen föreslås det 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 ges ett värde i pengar som tas med vid utvärderingen av anbuden. Om denna metod används ska beräkningen av de kostnader som är kopplade till fordonets livslängd följa de regler som anges i direktivet.

Lagen gäller inte vid köp eller leasing av bilar som

1. är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten, eller
2. används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden.

Lagen hindrar inte en upphandlande myndighet eller enhet att ställa andra eller längre gående krav på den upphandlade varan eller tjänsten.

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2011.

Utskottets överväganden

Nationell miljöpolitik

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår en motion om att de miljöaspekter som ska beaktas i offentlig upphandling ska vara utformade på nationell nivå. Införlivandet i svensk rätt av EU-direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon innebär inte att de höga svenska ambitionerna på miljöområdet sänks.

Jämför reservation 1 (SD).

Propositionen

I propositionen föreslår regeringen att EU-direktiv 2009/33/EG ska genomföras i Sverige genom en ny lag. Syftet med direktivet är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon samt att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens miljö-, klimat- och energipolitik. Genom samordnade insatser på unionsnivå för fordonsupphandling kan fordonsindustrin uppmuntras till de investeringar som är nödvändiga för att tillverkningen av renare och mer energieffektiva fordon ska ta fart, framhåller regeringen.

Av *artikel 11* och *13* framgår att direktivet riktar sig mot medlemsstaterna och är bindande.

Direktivet baseras på artikel 175.1 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, numera artikel 192.1 i fördraget om EU:s funktions sätt (EUF-fördraget). Det innebär att direktivet är ett minimidirektiv med en gemensam lägsta nivå för att uppnå de miljömål som anges i artikel 191 i EUF-fördraget.

Motionen

I *motion Fi6* av Josef Fransson (SD) begärs ett tillkännagivande till regeringen om att de miljöaspekter som ska beaktas i offentlig upphandling i Sverige ska vara utformade på nationell nivå och inte av EU. Motionären anser att utgångspunkten måste vara att förbättra den svenska politiken på området. En EU-anpassning vore ett avsteg från de miljöområden som den svenska regeringen identifierar som prioriterade.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill understryka att införlivandet i svensk rätt av EU-direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon inte innebär att de höga svenska ambitionerna på miljöområdet sänks, utan tvärtom kommer införlivandet att kunna bidra till en fortsatt alltmer ambitiös svensk miljöpolitik. Direktivet är ett minimidirektiv och ger därmed varje land möjlighet att införa strängare regler. Som regeringen redovisar i propositionen innehåller exempelvis förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor mer detaljerade regler för avgasrening, låga utsläpp och låg bränsleförbrukning. Kraven i förordningen, även om de endast gäller statliga myndigheter, får anses vara strängare än de krav som ställs i direktivet. Denna förordning ska fortsätta att gälla.

Utskottet delar samtidigt regeringens bedömning om att mer harmoniserade krav inom EU-området gör att det blir ekonomiskt intressant för bilindustrin att satsa på att ta fram mer miljöanpassade fordonmodeller. Ökad efterfrågan främjar marknader som är tillräckligt stora för att tillverkarna ska överväga att använda den miljövänligaste tekniken vid större serier i en mer kostnadseffektiv produktion.

Utskottet avstyrker därmed motion Fi6 (SD).

Vissa persontransporttjänster

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår två motionsyrkanden om att även särskild kollektivtrafik ska omfattas av lagstiftningen.

Jämför reservation 2 (MP, V).

Propositionen

Regeringen föreslår att lagen ska gälla vid köp av sådana persontransporttjänster som tillhandahålls av kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Enligt *artikel 3 b* ska direktivet tillämpas vid inköp av vägtransportfordon som görs av vissa ”operatörer”, nämligen

operatörer som tillhandahåller allmännyttiga tjänster inom ramen för avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg på en nivå över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider tröskelvärdena i direktiven 2004/17/EG och 2004/18/EG.

Eftersom *artikel 3 b* i direktivet hänvisar till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG)

nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 är det rimligt, framhåller regeringen, att orden kollektivtrafikföretag, allmän trafikplikt och avtal om allmän trafik har samma betydelse som i den förordningen. I den nya lagen (2010:1065) om kollektivtrafik hänvisas det också till förordningen.

Motionerna

I *kommittémotion Fi5* av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 3 begärs ett tillkännagivande till regeringen om att det tydligt ska framgå av lagstiftningen att miljökrav vid upphandling av kollektivtrafik även ska omfatta skolskjutsar och särskild kollektivtrafik, såsom färdtjänst och sjukresor.

Också i *kommittémotion Fi4* av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 begärs ett tillkännagivande om att regeringen bör undersöka om även särskild kollektivtrafik kan omfattas av lagstiftningen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Regeringen begränsar sig i propositionen till allmän kollektivtrafik. Motionärerna anser att det inte är klarlagt om särskild kollektivtrafik inte får omfattas av EU-direktivet eller om EU:s definition verkligen motsvarar det som vi i Sverige definierar som allmän kollektivtrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens uppfattning att det är rimligt att orden kollektivtrafikföretag, allmän trafikplikt och avtal om allmän trafik har samma betydelse i den nu föreslagna lagen som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 och som också är definitionen i lagen (2010:1065) om kollektivtrafiken som riksdagen beslutade om våren 2010. Den nu föreslagna lagen ska därmed tillämpas på upphandling av tjänster som tillhandahålls av kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Utskottet vill samtidigt framhålla att många myndigheter, landsting, kommuner och enheter har antagit en policy eller riktlinjer för miljöhänsyn i upphandlingsverksamheten. Här kan också påpekas att en bestämmelse förts in i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster om att upphandlande myndigheter bör beakta miljöhänsyn (och sociala hänsyn) vid offentlig upphandling om upphandlingens art medger detta. Bestämmelsen trädde i kraft den 15 juli 2010.

Det pågår också ett aktivt arbete med miljöfrågorna inom branschen. Redan i dag rekommenderas det att miljöbilar ska användas. Miljökraven vid trafikupphandling har uppdaterats och ska antas av branschen¹ den

¹ Här ingår Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Svensk kollektivtrafik, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting och Trafikverket.

15 juni 2011. Rekommendationen är bl.a. att personbilar ska uppfylla miljökraven för miljöbil enligt den definition som gäller den 1 maj 2011 och används vid köp av statens bilar.

Motionerna Fi4 (V) yrkande 2 och Fi5 (MP) yrkande 3 avstyrks med det ovan anförda.

Upphandling av hyrbilsavtal

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att upphandling av hyrbilsavtal också bör omfattas av lagen.

Jämför reservation 3 (MP, V).

Propositionen

Regeringen föreslår att den nya lagen om miljökrav ska gälla vid upphandling, om upphandlingen avser köp eller leasing av bilar.

I propositionen anför regeringen att det inte finns några uppgifter om i vilken utsträckning statliga myndigheter hyr eller hyrköper bilar. Regeringen gör dock bedömningen att dessa förvärv torde dels avse kortare tidsperioder, dels utgöra en begränsad del av marknaden. Däremot är det betydligt vanligare med leasing av bilar inom den statliga sektorn. Ett tidsbegränsat behov av en bil löses enkelt genom leasing: man slipper kostnader för registrering av fordonet, fordonsskatt och försäljning vid periodens slut. Regeringen anser därför att det är rimligt att den nya lagen förutom köp även omfattar leasing.

I propositionen redovisar regeringen vidare att förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor ställer krav på att de bilar som myndigheter köper, leasar eller hyr ska, med vissa undantag, vara miljöbilar. Förordningen ersatte förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Kraven i den äldre förordningen hade successivt skärpts under åren. Bestämmelserna gäller vid myndigheters inköp, leasing och användning av bilar samt vid upphandling av taxiresor och hyrbilar. I förordningen anges vilka kriterier som myndigheten ska ta hänsyn till vid inköpet. Enligt förordningen ska samtliga myndigheter senast den 1 mars varje år lämna en redogörelse till Transportstyrelsen för sina inköp, sin leasing och sina upphandlingar under det föregående kalenderåret.

Motionen

I *kommittémotion Fi5* av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 1 begärs ett tillkännagivande till regeringen om att lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster även bör omfatta upphand-

lingen av hyrbilsavtal. Motionärerna anser att så många fordon som möjligt bör omfattas av den nya lagstiftningen, och därmed bör även hyrbilsavtal inkluderas.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att direktivets tillämpningsområde gäller inköp av vägtransportfordon (*artikel 3*). Utskottet har med hänsyn till detta och att hyrbilsavtalet utgör en begränsad del av marknaden inget att invända mot regeringens förslag om att hyrbilar inte ska omfattas av den nu aktuella lagstiftningen.

Med anledning av motionen vill utskottet emellertid peka på att för statliga myndigheter gäller att hyrbilar omfattas av förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor i vilken föreskrivs att bilarna ska vara miljöbilar. Transportstyrelsen följer årligen upp myndigheters inköp av bilar och upphandling av bilresor enligt förordningen. Av uppföljningen för 2010 framgår det att hyrbilar förekommer i mycket liten omfattning. Under 2010 har fyra upphandlingar av hyrbilar gjorts.

Utskottet anser inte att motion Fi5 (MP) yrkande 1 bör föranleda något initiativ från riksdagens sida. Motionen avstyrks därmed.

Leasing av bilar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens förslag till 4 § i förslaget till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster och avslår ett motionsyrkande om att all leasing ska omfattas.

Jämför reservation 4 (MP, V).

Propositionen

Regeringen föreslår, som ovan redovisats, att lagen ska gälla vid upphandling om upphandlingen avser leasing av bilar med en hyrestid om minst ett år.

En leasingperiod kan i princip vara hur lång, eller kort, som helst. I propositionen hänvisar regeringen emellertid till att leasing i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor definieras som "hyra av en bil med en bestämd hyrestid på minst ett år". Den som köper respektive säljer ett fordon ska enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister anmäla ägarbytet till Transportstyrelsen. Vid leasing sker visserligen inget ägarbyte, men ett leasingavtal som gäller för en bestämd tid om minst ett år ska ändå anges i vägtrafikregistret. Reger-

ingen anser att det därför är rimligt att lagen gäller vid leasingperioder om minst ett år. Kortare leasingperioder ska inte anmälas till vägtrafikregistret och bör därför inte omfattas av de nya bestämmelserna, anför regeringen.

Motionen

I *kommittémotion Fi5* av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 2 begärs det att riksdagen ska avslå regeringens förslag om att begränsa lagens omfattning gällande leasing till att endast omfatta leasing med en hyrestid på minst ett år. Motionärerna anser att leasing på sex, åtta eller elva månader också bör omfattas av de nya miljökraven.

Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att det är lämpligt att använda samma definition av leasing i den aktuella lagstiftningen som i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav. Utskottet ställer sig därmed bakom regeringens förslag att leasing ska definieras som ”hyra av en bil med en bestämd hyrestid på minst ett år”.

Utskottet tillstyrker därmed förslaget till 4 § i förslaget till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster och avstyrker motion Fi5 (MP) yrkande 2.

Lagförslaget i övrigt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster även i övriga delar.

Allmänt

Utskottet tillstyrker förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster i den mån lagförslaget inte omfattas av vad som föreslagits under avsnittet ovan.

Utvärderingen 2012

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsyrkande om att regeringen bör verka för ändringar som bättre tar hänsyn till biobränslenas mindre klimatpåverkande effekt m.m. Riksdagen förutsätter att regeringen aktivt för fram sina synpunkter vid uppföljningen 2012 och anser inte att något tillkännagivande behövs.

Jämför reservation 5 (MP, V).

Propositionen

Regeringen föreslår i propositionen att den upphandlande myndigheten eller enheten ska beakta energi- och miljöpåverkan genom att i annonsen om upphandling eller i förfrågningsunderlaget ange krav på bilens energi- och miljöprestanda. Den upphandlande myndigheten eller enheten ska ha möjlighet att välja mellan två tillvägagångssätt. Antingen kan man välja att ange bilens energi- och miljöpåverkan som en teknisk specifikation eller som ett tilldelningskriterium.

Om den upphandlande myndigheten eller enheten väljer att uppfylla direktivets krav genom tilldelningskriterierna i *artikel 5 punkt 3 b*, ska den beräkningsmodell som beskrivs i *artikel 6* tillämpas. Metoden går ut på att man ska beakta energi- och miljöpåverkan genom att omvandla energi- och miljöprestanda för bilens användningstid i drift till ett värde i pengar som tas med vid utvärderingen av anbudet. Avsikten är att sättet att beakta energi- och miljöpåverkan ska vara likartat för hela EU/EES-området, om än med vissa flexibla inslag.

Sammanfattningsvis ska man enligt metoden utgå från ett enhetligt bränslepris före skatt för den mängd energi som enligt beräkningen kommer att användas under bilens användningstid i drift. Till denna framräknade kostnad läggs beräknade miljökostnader för koldioxid och de nämnda föroreningarna, baserade på en EU-harmoniserad värdering av dessa miljökostnader som är fastställd i direktivet. För att åstadkomma den eftersträvade harmoniseringen ska den beräknade energimängden kostnads sättas efter lägsta gällande pris på bensin eller diesel före skatt.

I propositionen framhåller regeringen att direktivets metod är ett resultat 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 biobränslets 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 i december 2012 av kommissionen, som vid behov ska föreslå lämpliga anpassningar. Regeringen kommer att noga följa kommissionens arbete.

Vidare redovisas det att regeringen den 9 september 2010 beslutade att ge en särskild utredare i uppdrag att utvärdera upphandlingsregelverket bl.a. ur ett ekonomiskt och samhällspolitiskt perspektiv. Syftet är att utreda om upphandlingsreglerna i tillräcklig utsträckning möjliggör för upphandlande myndigheter och enheter att göra goda ekonomiska affärer genom att tillvarata konkurrensen på marknaden och samtidigt använda sin köpkraft till att förbättra miljön, ta sociala och etiska hänsyn samt verka för ökade affärsmöjligheter för små och medelstora företag (se prop. 2010/11: 1, utg.omr. 2, avsnitt 4 s. 46). Tanken är att den offentliga upphandlingen ska kunna användas för att nå politiska målsättningar, däribland miljöhänsyn.

Motionen

I *kommittémotion Fi4* yrkande 1 av Siv Holma m.fl. (V) begärs ett tillkännagivande 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 kostnadsutvärderingen av koldioxid och föroreningar sätts högre. Motionärerna konstaterar att många remissinstanser framfört kritik bl.a. mot att utvärderingsmodellen inte styr mot politiskt beslutade miljömål och att hänsyn inte tagits till hur stor andel biodrivmedel som finns i bensin. Synpunkter har framförts bl.a. om att det behövs en genomgång av hur el- och laddhybridfordon ska hanteras i beräkningsmodellen, att metoden måste utvecklas och att man i framtiden måste få fram rättvisande och mer miljöanpassade sätt att räkna fram miljöprestanda. Dessutom anser motionärerna att biogas och etanolfordon värderas lågt i beräkningsmodellen och att det behövs en allmänt accepterad testmetod även för tunga fordon. Motionärerna anser att det inte räcker att regeringen noga följer kommissionens arbete – det krävs mer.

Utskottets ställningstagande

Utskottet noterar med tillfredsställelse att regeringen avser att noga följa kommissionens arbete med att sammanställa en rapport om direktivets tillämpning och dess effekter.

Regeringen redovisar i propositionen att man önskat en metod som på ett bättre sätt hade tagit hänsyn till biobränslets mindre klimatpåverkande effekt, likaså att kostnadsvärderingen av koldioxid och föroreningar varit högre. En uppfattning som också delas av flera remissinstanser. Utskottet förutsätter att regeringen i samband med kommissionens arbete med den första rapporten med kraft åter för fram sina synpunkter bl.a. om att finna en metod som på ett bättre sätt tar hänsyn till biobränslets mindre klimatpåverkande effekt. Motion Fi4 (V) yrkande 1 avstyrks därmed.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Nationell miljöpolitik, punkt 1 (SD)

av Johnny Skalin (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om nationell miljöpolitik. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:Fi6 av Josef Fransson (SD).

Ställningstagande

Jag anser att de miljöaspekter som ska beaktas i offentlig upphandling i Sverige ska vara utformade på nationell nivå och inte av EU. En EU-anpassning vore ett avsteg från de miljöområden som den svenska regeringen identifierat som prioriterade. Utgångspunkten måste vara att förbättra den svenska politiken på området. Sverige ska, i egenskap av suverän nationalstat, utforma den miljöpolitik som ligger i Sveriges intresse. Detta innebär att regeringen när den utformar sin miljöpolitik i första hand ska utgå från svenska intressen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifaller riksdagen motion Fi6 (SD).

2. Vissa persontransporttjänster, punkt 2 (MP, V)

av Ulla Andersson (V) och Jonas Eriksson (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om vissa persontransporttjänster. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2010/11:Fi4 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 2 och

2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 3.

Ställningstagande

Regeringen föreslår att lagen enbart ska omfatta de kollektivtrafiktjänster som upphandlas inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Det innebär att bl.a. skolskjutsar och färdtjänst inte omfattas av de nya miljökraven. Det är olyckligt. Regeringen bör därför återkomma med ett förslag till riksdagen där dessa inkluderas i lagstiftningen. Vi anser att det borde framgå av lagstiftningen att miljökraven vid upphandling av kollektivtrafik ska omfatta skolskjutsar och särskild kollektivtrafik, såsom färdtjänst och sjukresor. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifaller riksdagen motionerna Fi5 (MP) yrkande 3 och Fi4 (V) yrkande 2.

3. Upphandling av hyrbilsavtal, punkt 3 (MP, V)

av Ulla Andersson (V) och Jonas Eriksson (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om upphandling av hyrbilsavtal. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi anser att så många fordon som möjligt ska omfattas av den nya lagstiftningen. Vi tycker det är märkligt att regeringen i sitt förslag utesluter hyrbilar som upphandlas. Kraven bör omfatta även dessa fordon. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med ett förslag om att lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster även ska omfatta upphandling av hyrbilsavtal. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifaller riksdagen motion Fi5 (MP) yrkande 1.

4. Leasing av bilar, punkt 4 (MP, V)

av Ulla Andersson (V) och Jonas Eriksson (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regringens förslag till 4 § i lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster med den ändringen att orden "leasing: hyra med en bestämd hyrestid på minst ett år," utgår. Därmed bifaller riksdagen motion

2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP) yrkande 2 och bifaller delvis proposition 2010/11:118 i denna del.

Ställningstagande

Vi anser att så många fordon som möjligt ska omfattas av den nya lagen. Kraven vid leasing bör därför inte begränsas till att omfatta leasing av fordon med en hyrestid på minst ett år, utan omfatta all leasing. Det innebär att motion Fi5 (MP) yrkande 2 bör tillstyrkas och att 4 § i förslaget till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster antas med den ändringen att orden "leasing: hyra med en bestämd hyrestid på minst ett år," ska utgå.

5. Utvärderingen 2012, punkt 6 (MP, V)

av Ulla Andersson (V) och Jonas Eriksson (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om utvärderingen 2012. Därmed bifaller riksdagen motion 2010/11:Fi4 av Siv Holma m.fl. (V) yrkande 1.

Ställningstagande

Många remissinstanser har framfört kritik bl.a. mot att utvärderingsmodellen inte styr mot politiskt beslutade miljömål och att hänsyn inte tagits till hur stor andel biodrivmedel som finns i bensinen. Synpunkter har framförts bl.a. om att det behövs en genomgång av hur el- och laddhybridfordon ska hanteras i beräkningsmodellen, att metoden måste utvecklas och att man i framtiden måste 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.

Det är bra att regeringen tar till sig av kritiken, och det är naturligtvis bra att regeringen även 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. Regeringen bör, långt innan utvärderingsmötet går av stapeln, aktivt verka inom EU för ändringar som verkligen leder till att systemet på ett bättre sätt tar hänsyn till biobränslenas mindre klimatpåverkande effekt och till att kostnadsvärderingen av koldioxid och föroreningar sätts högre.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifaller riksdagen motion Fi4 (V) yrkande 1.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2010/11:118 Miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster.

Följdmotionerna

2010/11:Fi4 av Siv Holma m.fl. (V):

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.

2010/11:Fi5 av Jonas Eriksson m.fl. (MP):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster även bör omfatta upphandling av hyrbilsavtal.
2. Riksdagen avslår regeringens förslag om att begränsa lagens omfattning vad gäller leasing till att endast omfatta leasing med en hyrestid på minst ett år.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det tydligt ska framgå av lagstiftningen att miljökraven vid upphandling av kollektivtrafik även ska omfatta skolskjutsar och särskild kollektivtrafik, såsom färdtjänst och sjukresor.

2010/11:Fi6 av Josef Fransson (SD):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att de miljöaspekter som ska beaktas i offentlig upphandling i Sverige ska vara utformade på nationell nivå och inte av EU-federationen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster

Härigenom föreskrivs¹ följande.

Inledande bestämmelse

1 § Denna lag syftar till att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och till att förbättra transportsektorns bidrag till Europeiska unionens gemensamma miljö-, klimat- och energipolitik.

Lagens tillämpningsområde

2 § Denna lag gäller vid upphandling enligt lagen (2007:1091) om offentlig upphandling eller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, om upphandlingen avser

1. köp eller leasing av bilar, eller

2. köp av persontransporttjänster som tillhandahålls av ett kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Lagen gäller inte köp eller leasing av bilar som

1. är konstruerade och tillverkade för användning av Försvarmakten, det civila försvaret, räddningstjänsten eller ordningsmakten, eller

2. används uteslutande inom inhägnade järnvägs-, industri- eller tävlingsområden eller andra liknande inhägnade områden.

3 § Lagen hindrar inte att en upphandlande myndighet eller enhet ställer andra eller längre gående krav på den upphandlade varan eller tjänsten än som följer av denna lag.

Definitioner

4 § I denna lag betyder

bil: ett fordon som i 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner betecknas som personbil, buss eller lastbil,

leasing: hyra med en bestämd hyrestid på minst ett år, och

livslängd: den tidsperiod som normalt kan beräknas förflyta från det att en bil köps in till dess att den tas ur drift.

Andra termer och uttryck som används i denna lag har samma betydelse som i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

5 § Med *kollektivtrafikföretag*, *allmän trafikplikt* och *avtal om allmän trafik* avses detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5, Celex 32009L0033).

(EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70².

Hur bilars energi- och miljöpåverkan ska beaktas

6 § Upphandlande myndigheter och enheter ska, vare sig de använder sig av tekniska specifikationer eller ett kriterium för tilldelning av ett kontrakt (tilldelningskriterium), när de genomför upphandlingar som omfattas av denna lag, beakta energi- och miljöpåverkan vid drift under bilens hela livslängd.

7 § Om den upphandlande myndigheten eller enheten väljer att beakta energi- och miljöpåverkan som avses i 6 § som ett tilldelningskriterium, ska driftskostnaderna under bilens hela livslängd för energianvändning och utsläpp av koldioxid, kväveoxider (NO_x), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar omvandlas till ett belopp i pengar.

Bestämmelser om tekniska specifikationer finns i 6 kap. 1–7 §§ lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och i 6 kap. 1–7 §§ lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

Bestämmelser om tilldelningskriterier finns i 12 kap. 1 och 2 §§ samt 15 kap. 16 § lagen om offentlig upphandling och i 12 kap. 1 och 2 §§ samt 15 kap. 16 § lagen om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2011, men tillämpas inte på upphandlingar som har påbörjats före ikraftträdandet.

² EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).