

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om rapportering av upphandlade bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

Transportstyrelsens förslag:

Med anledning av lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet, och förordning (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet, föreslår Transportstyrelsen att en ny föreskrift meddelas, om rapportering av uppgifter om rena bilar och bussar. Detta för att tydliggöra hur rapportering av uppgifter ska ske uppgifterna ska ske och vilka uppgifter som ska rapporteras.

A. Allmänt

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG, ändrat genom direktiv (EU) 2019/1161 (Clean Vehicle Directive, CVD) har implementerats genom lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster, lagen, och förordningen (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet, förordningen. Av förordningen framgår att upphandlande myndighet eller enhet som har tilldelats ett avtal, ingått ett ramavtal eller gjort ett avrop från ramavtal i enlighet med lagen ska lämna uppgift om upphandlingen eller avropet till Transportstyrelsen. Uppgifterna ska lämnas senast den 1 feb 2026.

Regleringarna ställer krav på att myndigheter och enheter, det vill säga kommuner och andra organisationer, som upphandlar bilar och vissa transporttjänster ska följa vissa upphandlingskriterier i syfte att främja rena och energieffektiva fordon för vägtransporter. I den svenska förordningen anges att organisationerna ska lämna uppgifter om registreringsnummer för de fordon som ingår i upphandlingen till Transportstyrelsen. Tanken är sedan att Transportstyrelsen ska använda registreringsnumren för att hämta relevanta fordonsuppgifter ur vägtrafikregistret för att kunna göra en bedömning av huruvida bilen är ren eller inte.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I förordningen anges att den upphandlande myndigheten eller enheten (fortsättningsvis organisationen) ska lämna uppgift om registreringsnummer på samtliga fordon som omfattas av vissa upphandlingar eller avrop. Enbart

registreringsnummer räcker dock inte för att kunna göra bedömningen av huruvida bilen är ren eller inte enligt den definition som anges i lagen. Ytterligare uppgifter kommer att behövas dels i form av om fordonet drivs av alternativa bränslen och dels organisationsnummer för att kunna se vilka organisationer som har rapporterat.

Uppgift om alternativt bränsle kommer att behövas eftersom det i vissa fall inte framgår i vägtrafikregistret vilka alternativa drivmedel som kan användas i ett specifikt fordon. Likväl kan vissa fordon tankas med både konventionella och alternativa bränslen, vilket bränsle som faktiskt används avgör därför huruvida bilen ska bedömas som ren eller inte.

För att insamling av uppgifterna ska kunna ske på ett enkelt och effektivt sätt och för att den stora mängd uppgifter som förväntas ska kunna tas omhand med begränsade resurser har Transportstyrelsen beslutat att ta fram ett IT-verktyg för ändamålet. IT-verktyget behövs även för att automatiskt plocka fram specifika uppgifter ur vägtrafikregistret för att kunna kontrollera om fordonet ska räknas som rent eller inte. Eftersom Transportstyrelsen inte har möjlighet att hantera manuell rapportering, exempelvis via mejl, utom i mycket begränsad omfattning behöver vi säkerställa att detta IT-verktyg kommer användas vid rapportering.

2. Vad ska uppnås?

För att underlätta rapporteringsförfarandet för de rapporterande organisationerna och minska den interna arbetsbördan inom Transportstyrelsen är det viktigt att rapportering kan ske så effektivt som möjligt. Detta för att de resurser som finns tillgängliga ska räcka till för att hantera den stora mängden data som ska rapporteras och sammanställas. Därför konstaterar vi att rapporteringen behöver ske via ett digitalt IT-verktyg som Transportstyrelsen tillhandahåller.

Det är viktigt att det är tydligt hur rapportering ska ske samt vilka uppgifter som ska skickas in till Transportstyrelsen för att undvika oklarheter och missförstånd. Något som skulle kunna leda till en ökad arbetsbörda både för Transportstyrelsen och de organisationer som ska rapportera. Resultatet som önskas är att alla organisationer som omfattas ska rapportera in uppgifter om sina upphandlade fordon och att uppgifterna som rapporteras in är så korrekta som möjligt.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inga åtgärder vidtas riskerar det att bli otydligt för de rapporterande organisationerna hur de ska gå tillväga vid rapporteringen, vilket kan leda

till ökad arbetsbörda både för Transportstyrelsen och för de organisationer som ska rapportera.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ till reglering är att informera om vilka uppgifter som ska lämnas via Transportstyrelsens webbplats. Problemet med att bara informera är att det inte är styrande. Risken är då stor att vi får en sämre kvalitet på det som rapporteras in och ett minskat inflöde, vilket kan leda till att innehållet blir bristfälligt. Om vi inte tar fram föreskrifter riskerar det att bli oklart vilka uppgifter som egentligen krävs, eftersom det saknas reglering av de uppgifter Transportstyrelsen behöver utöver det som förordningen anger.

Att inte reglera och endast informera kan även leda till att uppgifterna riskerar att komma in via exempelvis pappersblanketter, e-post eller andra elektroniska system. Det skulle medföra en del merarbete för Transportstyrelsens personal som skulle behöva föra in dem manuellt i sammanställningen. Eftersom Transportstyrelsen inte har resurser till denna hantering är alternativet att inte reglera är därför inte realistiskt.

3.3 Regleringsalternativ

Bemyndigandet att föreskriva ger oss möjlighet att ge större tyngd åt och tydligare mandat att begära de uppgifter som behövs samt möjlighet att ange på vilket sätt de ska samlas in. Genom att föreskriva om vilket rapporteringssystem som ska användas säkerställs en god kvalitet på de rapporterade uppgifterna samt en säkerhet vid överföringen av uppgifterna till Transportstyrelsen.

Föreskriftsförslaget innebär att förutom registreringsnummer, som anges i förordningen, ska den rapporterande organisationen för varje fordon som rapporteras lämna uppgifter om organisationsnummer och om fordonet drivs med alternativa drivmedel. Organisationsnumret behövs för att kunna se vilka organisationer som har rapporterat in fordon. De ytterligare uppgifter som anges i föreskriftsförslaget behövs för att kunna avgöra om fordonet kan räknas som rent eller inte.

Vidare innebär förslaget att uppgifterna ska lämnas via det rapporterings-system som tillhandahålls av Transportstyrelsen och att om systemet skulle var ur drift eller tillfälligt otillgängligt så får rapportering ske så snart systemet är tillgängligt igen.

Vi bedömer att detta är det enda regleringsalternativet.

4. Vilka är berörda?

4.1 Uppgiftslämnare

Organisationer som upphandlar fordon och vissa transporttjänster i offentliga upphandlingar enligt lagen och förordningen.

4.2 Staten

Transportstyrelsen i egenskap av insamlande myndighet.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Föreskriftsförslaget bedöms inte medföra några effekter av betydelse för berörda företag.

5.2 Enskilda

Enskilda bedöms inte påverkas av föreskriftsförslaget.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Staten genom myndigheterna samt regioner och kommuner kommer att beröras av föreskriftsförslaget. Föreskriftsförslaget bedöms dock inte medföra några effekter av betydelse utan bör endast bidra till en tydlighet och till att bibehålla en effektiv resursanvändning både för de berörda organisationerna och för Transportstyrelsen.

5.4 Miljö

Förslaget innebär inga miljömässiga effekter utöver det som följer av lag och förordning.

5.5 Externa effekter

Förslaget innebär inga ytterligare externa effekter.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Vi har valt mellan att föreskriva eller inte. Alternativet till reglering är att enbart informera om hur rapporteringen ska gå till. Transportstyrelsen har

redan beslutat att upprätta ett IT-verktyg för att hantera rapporteringen av uppgifterna, men för att det ska fungera så krävs åtgärder för att nå ut med information om verktyget och hur det ska användas. Ju tydligare reglerna blir, vilka uppgifter som krävs och hur dessa ska rapporteras, desto större är möjligheterna både för Transportstyrelsen och för de rapporterande organisationerna att uppfylla sina åtaganden enligt bestämmelserna. Att föreskriva ger även en större tyngd till det som begärs och därför väljer vi att föreskriva.

Om rapportering skulle ske på annat sätt än det som anges i föreskriftsförslaget skulle Transportstyrelsens medarbetare behöva ta hand om informationen manuellt och lägga in uppgifterna i systemet själva. Detta skulle kräva en stor arbetsinsats av myndighetens personal.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigande till föreskriften finns i 7 § förordningen (2022:315) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreskriften är förenlig med EU-rättslig reglering.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Den första rapporteringen ska enligt CVD ske senast 1 februari 2026 och IT-systemet för rapportering av uppgifter beräknas öppna i november 2025 för att ge tillräcklig tid för rapporteringen. Föreskriften bör träda ikraft samtidigt som IT-systemet öppnar, eftersom föreskriften ska ge stöd åt rapportering via IT-systemet. Risken är att rapportering annars sker via mejl, vilket medför en mycket resurskrävande manuell hantering samt att de uppgifter som krävs enligt föreskriften kan komma att saknas.

Även om vi väljer att reglera detaljerna kring rapporteringen så kommer det att krävas information om hur rapporteringen ska ske samt vilka uppgifter som behöver lämnas. Detta sker via hemsidan tillsammans med länken till rapporteringsverktyget. Vi ser inte att det behövs några speciella informationsinsatser utöver den information som behövs för rapportering med IT-verktyget på myndighetens webbplats.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan av betydelse på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte ha någon påverkan av betydelse på hänsynsmålet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag	-	-		
Medborgare	-	-		
Staten m.fl.	Tydligare och mer underbyggt hur rapportering enligt CVD ska ske.	En viss börda för Transportstyrelsen att förvalta föreskriften.		
Externa effekter				
Totalt				Totalt sett bedöms fördelarna med föreskriften överväga nackdelarna.

D. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms inte medföra mer långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt. Vi bedömer därför att föreskriftsförslaget är proportionerligt.

E. Uppföljning och utvärdering

Några tydliga konsekvenser har inte konstateras av förslaget förutom att möjliggöra en god kvalitet på de rapporterade uppgifterna samt en säkerhet vid överföringen av uppgifterna till Transportstyrelsen. Vi ser inte behov av att utvärdera föreskriften.

F. Samråd

Det finns ingen samrådsskyldighet kopplat till det här området. Under utredningen har vi dock haft samråd med SKR (Sveriges Kommuner och Regioner) under utarbetandet av systemet för rapporteringen.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Svante Törnquist, utredare
E-post: svante.tornquist@transportstyrelsen.se
Tel : 010-495 56 61