



Jonas Ericson  
Telefon 08-508 28 946  
Jonas.Ericson@miljo.stockholm.se

Till  
Miljö- och Hälsoskyddsnämnden

## FÖRSLAG TILL EU-DIREKTIV OM FRÄMJANDE AV RENA OCH ENERGIEFFEKTIVA FORDON VID UPPHANDLING AV TRANSPORTER

Yttrande till Näringsdepartementet

### Förslag till beslut

- 1 att Miljö- och Hälsoskyddsnämnden för stadens räkning till Näringsdepartementet yttrar vad som anförs under Förvaltningens synpunkter
- 2 överlämnar yttrandet till kommunstyrelsen för kännedom
- 3 att beslutet bör förklaras omedelbart justerat

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

### Sammanfattning

EU-kommissionen föreslår att myndigheter ska använda kostnader för energiförbrukning, koldioxidutsläpp samt förorenande ämnen som kriterier vid upphandling av transporter och vägtrafikfordon. Dessa kostnader ska beräknas på ett standardiserat sätt som anges i direktivet. Myndigheterna ska vara fria att själva välja vilken vikt de åsätter dessa kostnader.

Förvaltningen anser att ett direktiv om upphandling, rätt utformat, kan vara ett effektivt verktyg att skapa en tillräckligt stor efterfrågan av rena och energieffektiva fordon för att dessa ska bli tillgängliga på alla marknader i Europa. I förlängningen kan detta även garantera att en andra generation miljöbilar lanseras. Det nuvarande förslaget har dock flera allvarliga brister och måste till stora delar omarbetas. Bristerna gäller framför allt beräkningsmetoderna som inte är teknikneutrala utan missgynnar biobränslen samt att det är mycket oklart hur direktivet samspelar med annan lagstiftning. Ett bättre sätt att skapa förutsättningar för en marknad för rena fordon vore att introducera en europeisk miljöbilsdefinition.

## Bakgrund

KOM(2007)817 *Ändrat förslag till europaparlamentet och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon* är ett försök att internalisera kostnader för koldioxidutsläpp och energianvändning i transportsektorn, vilket kan driva på en utveckling mot fordon som är renare än lagkraven. Genom att standardisera beräkningssättet hoppas EU-kommissionen skapa en harmoniserad marknad som är tillräckligt stor för att tillverkarna ska utveckla sådana fordon.

Detta är ett led i kommissionens strategi att minska koldioxidutsläppen och energianvändningen i transportsektorn, och ska ses som en av flera åtgärder som beskrivs i exempelvis Grönbok om rörligheten i städer [KOM(2007) 551], Kommissionens ställningstagande till slutrapporten från CARS 21 [KOM(2007) 22 Slutlig], Gemenskapens strategi om minskade koldioxidutsläpp från personbilar o lätta nyttofordon [KOM(2007) 19 Slutlig].

Miljö- och Hälsoskyddsnämnden har fått remissen från Kommunstyrelsen. Nämnden har blivit ombedd att svara direkt till näringsdepartementet pga. kort remisstid. Nämnden har dock erhållit förlängd remisstid till den 18 mars.

## Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att ett direktiv om upphandling, rätt utformat, kan vara ett effektivt verktyg att skapa en tillräckligt stor efterfrågan av rena och energieffektiva fordon för att dessa ska bli tillgängliga på alla marknader i Europa. I förlängningen kan detta även garantera att en andra generation miljöbilar lanseras.

Förslaget har dock flera allvarliga brister:

1. Förslagets beräkningssätt missgynnar bibränslen. Huvudskälet till detta är att förslaget viktar energianvändningen (oavsett om den är fossil eller förnybar) upp till 25 gånger högre än koldioxidutsläppen. Dessutom beräknas endast koldioxidutsläppen från avgasröret (Tank-to-Wheel) och inte hela livscykeln (Well-to-Wheel). Förslagets beräkningssätt innebär att såväl en Volvo V70 Diesel som en Volvo V70 Bensin räknas som renare bilar än en Volvo V70 Biogas. Se bilaga 1. Därigenom går förslaget emot flera av Gemenskapens policies på området (t.ex. ovan nämnda Grönbok, Förslag till direktiv om främjande av användningen av förnybar energi [KOM(2008) 19] m.fl.) som alla talar om ökad användning av bibränsle och ett livscykelperspektiv på utsläpp. För att gynna bibränslen skulle krävas att myndigheterna, utöver detta direktiv, väljer att inkludera ytterligare kriterier som specifikt gynnar bibränslen. Direktivet ger ingen vägledning om hur en sådan upphandling ska harmoniseras och göras teknikneutral.
2. Beräkningsmetoden sätter ett lägre pris på koldioxidutsläpp (19 öre/kg) än nuvarande svenska skatt på koldioxid (93 öre/kg).

3. Det finns idag inga krav på att tillverkare av tunga fordon ska uppge bränsleförbrukningen för sina fordon. Direktivförslaget bygger på att myndigheternas krav på sina transportörer att redovisa denna förbrukning, indirekt ska leda till att fordonstillverkarna börjar redovisa förbrukningen. Så länge direktivet inte åtföljs av en tvingande lagstiftning om redovisning av bränsleförbrukning kommer det svårtligen att fungera som tänkt.
4. Förslaget behandlar inte biogas över huvud taget.
5. Det är oklart vilka energikostnader som ska åsättas biobränslen.
6. Det är oklart hur förslaget samverkar eller eventuellt konkurrerar med gemenskapens lagstiftande arbete för att nå EU:s mål att minska koldioxidutsläppen från bilar till i genomsnitt 120 g/km

Ett bättre sätt att skapa förutsättningar för en marknad för rena fordon vore att introducera en europeisk miljöbilsdefinition.

Ett direktiv eller en miljöbilsdefinition som ska gynna rena och förnybara bränslen måste ta sin utgångspunkt i en livscykelanalys (well-to-wheel) av energianvändning och koldioxidutsläpp och tydligt skilja på fossil respektive förnybar energi och koldioxid. Beräkningsmetoden för energi och koldioxid måste gynna det alternativ som ger lägst utsläpp ur ett livscykelperspektiv, inte det som ger lägst utsläpp ur avgasröret.

Ett förslag till hur livscykelutsläppen kan beräknas för energi och koldioxidutsläpp finns i Kommissionens förslag till direktiv om främjande av användningen av förnybar energi [KOM(2008) 19 Slutlig]. De slutliga utformningarna av beräkningsmetoderna i olika direktiv måste stämma överens.

SLUT

## Bilagor

- |          |                                                                                                                                     |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bilaga 1 | Beräkningsmetoderna i direktivförslag KOM(2007)817                                                                                  |
| Bilaga 2 | KOM(2007)817 Ändrat förslag till europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon |