

Ändring av direktivet EU2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon Remissvar från 2030-sekretariatet

Bakgrund: Förslaget från EU-kommissionen

Omkring 95 % av fordonen på Europas vägar drivs fortfarande med fossila bränslen. Den europeiska strategin för utsläppssnål rörlighet klargör att användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon kommer att behöva öka avsevärt för att EU ska kunna klara sina klimatåtaganden, och att offentlig upphandling är avgörande för detta.

Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon gjorde det obligatoriskt att beakta energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln i samband med offentlig upphandling av vägtransportfordon, men EU-kommissionen konstaterar själv att det fick begränsad effekt eftersom avgränsningen var för snäv både avseende fordon och upphandling, reglerna för otydliga och tidsperioden för kort. Detta föreslås nu justeras i det reviderade och utvidgade direktivet.

EU föreslår en definition av rena fordon som baseras på utsläppströsklar och minimimål för upphandling av lätta fordon, samtidigt som tillämpningsområdet utvidgas, i kombination med en definition baserad på alternativa bränslen och fastställande av minimimål för upphandling av tunga fordon. Kommissionen föreslås få rätt att anta en delegerad akt för att övergå till ett utsläppsbaseerat tröskelvärde så snart man har antagit utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från tunga fordon på EU-nivå.

För lätta fordon föreslås att Sverige år 2025 ska uppnå 35% rena och energieffektiva vägtransportfordon, enligt den definition som direktivet anger. Samma andel ska nås år 2030. Detta är, delat med ett par andra länder, den högsta nivå som något EU-land får. För tunga fordon, lastbilar, ska 10% uppnås 2025 och 15% 2030, för bussar 50 respektive 75%. Också detta är de högsta nivåerna av alla länder. Fordon med nollutsläpp av avgaser ska räknas som ett (1) fordon när det gäller bidrag till kravuppfyllnad, inklusive eldrift och drift på ren biogas. Alla andra fordon som uppfyller kraven ska räknas som 0,5 fordon.

Kraven gäller kollektivtrafik på väg, persontransporter på väg för särskilda ändamål, icke-reguljära persontransporter, uthyrning av bussar med förare, avfallshämtning samt post- och pakettransporter på väg. Kraven gäller, till skillnad från det gamla direktivet, även leasing, hyra eller hyrköp samt upphandlade transporter. Medlemsstaterna uppmanas i direktivet att särskilt fokusera på områden med dålig luftkvalitet; hur det ska gå till specificeras inte.

2030-sekretariatets synpunkter

Det så kallade Clean Vehicle Directive var på många sätt ett genombrott för kommissionen. EU-kommissionen hade under flera år av dialog med den europeiska bilindustrin hoppats på

frivilliga åtaganden. När inget hände beslutade kommissionen att sätta ned foten med ett bindande direktiv. Direktivet möttes av protester från industrin, men teknikutvecklingen visade att det var möjligt för bilindustrin att rent av överträffa Kommissionens krav.

2030-sekretariatet instämmer helt i vikten av att offentlig sektor och offentlig upphandling går före i omställningen till hållbara transporter. Det är också ett sedan länge beprövat framgångskoncept i Sverige, där miljöbilsomställningen till en början i mycket hög grad var kommunal, där upphandlingskrav på bl.a. skolskjuts och färdtjänst har varit helt avgörande för biodrivmedelsefterfrågan, där samhällsfinansierad kollektivtrafik har varit ryggraden i efterfrågan på biogas och där introduktionen av elbussar nu bidrar till en förbättrad luftkvalitet i innerstäderna.

Erfarenheterna visar också att det krävs en betydande volym för att kunna påverka marknaden i hållbar riktning, och därför är ökad samordning och samverkan av godo. Vi ser därför övergripande mycket positivt på kommissionens förslag, och är särskilt positiva till den relativa långsiktigheten i förslaget, utvidgningen till även sådana transporter som beställs och upphandlas samt aviseringen att kraven på tunga transporter justeras när lastbilar och bussar får CO₂/km-värden.

Vi har två helt avvikande åsikter.

Dels utgår EU-kommissionen från certifierade värden, dvs vad fordonet släpper ut med drift på fossila drivmedel. Det bryter mot en strävan mot teknikneutralitet genom att det negligerar den stora klimatnyttan av hållbara drivmedel. Kommissionen har arbetat under ett femtontal år med värden som räknar in den positiva klimateffekten av både biodrivmedel och effektivare drivlinor. Det finns en accepterad databas på utsläpp från drivmedlets livscykel tillsammans med effektiviteten från drivlinan. Denna bör vara utgångspunkt för målen och kraven.

Ett fokus på certifierade utsläpp från avgasröret motverkar en teknikneutral utveckling där låga emissioner är i fokus. Kommissionen väljer i stället att lyfta fram enskilda tekniker som el- och vätgas. En sådan avgränsning försvårar också för Sveriges ambitioner att klara klimatmålet till år 2030, där biodrivmedel är en omistlig del.

Kommissionen stöttar el- och vätgasdrift. Det är två drivmedel respektive energibärare som vi är starkt positiva till, men vi menar inte att det ankommer på kommissionen att peka ut enskilda tekniker, utan att teknikneutralt ange vilka mål som ska uppnås. I linje med EU:s subsidiaritetsprincip bör medlemsstaterna åläggas att visa att klimatmålen uppnås, utan att begränsa vilken teknik som används. Det framtidssäkrar också direktivet, eftersom nya tekniker då inte utesluts.

Den andra starka invändningen är EU-kommissionen bristande ambitionsnivå. Kommissionen verkar inte ha förtroende för den egna makten att påverka. Ambitionen sträcker sig till en 30% reduktion i CO₂ utsläpp mellan 2021 och 2030. Det är att underskatta teknikutvecklingen och effekten av effektiv policystyrning.

Norge är det land som visar den snabbast minskningen i CO₂ utsläpp av nya lätta fordon i Europa. I Norge har, baserat enbart på mätningar av certifierade värden, utsläppen av nya fordon minskat från 160 gram CO₂/km år 2008 till rekordlåga 75 gram CO₂/km år 2017. Det är en halvering på nio år. Norges elbilssatsning är i och för sig unik, och siffrorna tar inte hänsyn till den växande biobränsleutvecklingen, men det visar vad som tekniskt och policymässigt är möjligt.

Vi har även en rad förslag på justeringar:

Inkludera andra parametrar än klimat utifrån lokala förutsättningar. Klimatfrågan är global och alla länders minskade utsläpp är av betydelse. Luftkvalitet är däremot en lokal fråga, där merparten av Sveriges kommuner ligger långt under fastslagna gränsvärden, och de problem som finns ser olika ut på olika håll, t.ex. avseende kväveoxid versus partiklar. Det bör därför vara upp till lokala och regionala aktörer att välja hur luftkvalitetsparametern ska viktas, och om tillkommande parametrar som buller bör vägas in.

Avstå från dubbelräkning. Direktivet föreslår en dubbelräkning för rena elbussar och fordon som drivs med 100% biometan (bestående i att dessa fordon räknas som 1 i måluppfyllelsen och övriga som 0,5). Detta motsvaras inte av någon fördubblad nytta, t.ex. i jämförelse med ett fordon som framförs på 70% biogas (motsvarande Sveriges nationella mix), och det får märkliga effekter som att ett fordon som drivs med el och biogas får halverad poäng jämfört med ett fordon som drivs enbart på el eller enbart på biogas. Den faktiska klimatnyttan bör premieras.

Fokusera på utsläpp, inte antal fordon. Direktivet anger att en viss andel av de fordon som omfattas måste uppfylla kraven, vilket t.ex. kan ske genom att ha ett antal mindre elfordon (som ger dubbel bonus) och i övrigt köra på fossil diesel. Istället bör fokus vara på de totala utsläppen från hela fordonsparken, med en successiv minskning, i linje med den nyligen beslutade reduktionsplikten för drivmedel. Detta bör så vitt möjligt beräknas per tonkilometer respektive personkilometer, så att effektivitet premieras.

Skärp kraven successivt. Sverige och många andra medlemsstater åläggs samma andel lågutsläppsfordon år 2025 som år 2030. Det är rimligare att successivt höja kraven, särskilt på lastbilssidan där vi räknar med marknadsintroduktion av bl.a. eldrivna lastbilar kring år 2025.

Slå fast långsiktiga mål. 2030 är i många fall bara två modellbyten bort och därför är det rimligt att också ha mål för 2040 och 2050, som också är slutåren för svensk energipolitik respektive EU:s långsiktiga klimatmål.

Inkludera arbetsmaskiner. Arbetsmaskiner står för en stor del av både klimatpåverkan och lokala luftföroreningar, och bör omfattas av direktivet, med nivåer motsvarande lastbilars.

Stockholm den 24 januari 2018

Mattias Goldmann