

Handläggare
Jonas Ericson
Telefon: 08- 508 28 946**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnamnden
2017-03-14 p. 13

Revidering av EU-direktiv om rena och energieffektiva fordon

Konsultation från EU-Kommissionen

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens svar till EU-Kommissionen
2. Justera ärendet omedelbart

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva fordon föreskriver vilka miljökrav offentliga upphandlare måste ställa i sina fordonsupphandlingar. Syftet är framför allt att harmonisera myndigheternas efterfrågan så att skalfördelar kan sänka priset på de renaste fordonen. Nuvarande direktiv innehåller tre olika metoder (se nästa sida), varav den sk. monetära metoden har förordats av Kommissionen, men visat sig ensidigt gynna dieselfordon. Direktivet ger heller inte den önskade samordningen av efterfrågan. Kommissionen vill därför revidera direktivet och har öppnat en allmän konsultation för att få in synpunkter om alternativen.

Miljöförvaltningen förordar utarbetande av en gemensam EU-definition av miljöbilar, vilket skulle underlätta fordonsupphandlingar och dessutom kunna användas i upphandlingar av gods och tjänster med stora inslag av transporter, i likhet med den svenska miljöbilsdefinitionen och den miljölastbilsdefinition som staden redan använder. Därutöver kan en EU-gemensam definition användas för lokala och nationella incitament samt tjäna som vägledning för privata fordons- och transportköpare.

Miljöförvaltningen förordar att en sådan definition baseras på de verkliga utsläppen av såväl lokala föroreningar som klimatpåverkande gaser. I Sverige redovisas nettoeffekten av drivmedel och fordon (sk. Well-to-Wheel-värde) för samtliga miljöbilar på portalen miljofordon.se som Staden driver tillsammans med Göteborg och Malmö. .

Miljöförvaltningen föreslår även att EU bör ta fram en rättvisande metod för buller så att denna parameter snarast kan inkluderas i miljöfordonsdefinitionen.

Bakgrund

Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva fordon föreskriver att offentliga verksamheter som upphandlar fordon (nedan kallad upphandlaren) måste ställa krav på klimatpåverkan, energianvändning och avgasutsläpp i sina fordonsupphandlingar. Syftet är att harmonisera EUs samtliga offentliga upphandlares fordonsinköp för att öka efterfrågan på miljöbilar och på detta sätt nå skalfördelar som kan sänka priset för dessa fordon

Nuvarande direktiv anger tre olika metoder att inkludera miljökriterier:

1. **Tekniska specifikationer**, där upphandlaren direkt beskriver vilka gränsvärden som måste uppfyllas. I Sverige rekommenderar Upphandlingsmyndigheten denna metod och förordar att myndigheter använder den svenska miljöbilsdefinitionen som specifikation.
2. **Tilldelningskriterier** där upphandlaren i förfrågningsunderlaget beskriver vilken vikt som kommer att läggas vid olika kriterier. Detta sker oftast genom ett poängsystem. Denna metod är komplicerad och kräver god kännedom om såväl utbud som värdering av olika miljökriterier.
3. **Den monetära metoden** där EU-kommissionen åsatt ett visst penningvärde för varje gram av respektive utsläpp/mängd använt drivmedel per km. Detta resulterar i en fiktiv extrakostnad som ska läggas ovanpå det offererade priset innan alternativen jämförs med varandra.

Tekniska specifikationer och Tilldelningskriterier är gängse metoder för all offentlig upphandling. Den monetära metoden är däremot unik för detta direktiv och syftar till att åstadkomma en balans mellan miljökostnader och ekonomi för miljökrav som går

utöver avgaslagstiftningen och kraven på högsta genomsnittlig energiförbrukning¹. I praktiken har denna metod dock visat sig vara alltför komplicerad för normal fordonsupphandling och de förutbestämda värdena gynnar också ensidigt dieselfordon. Det har därutöver visat sig svårt att få leverantörerna att redovisa samtliga utsläpp, vilket lett till minskad konkurrens. För tunga fordon finns inga officiella värden på utsläppen och metoden kan därför än så länge endast användas på personbilar och lätta lastbilar.

Direktivet har nyligen utvärderats och visat sig ha mycket liten effekt och det har varit under övervägande att avskaffas.

Kommissionen vill minska antalet tillåtna metoder och riktar främst in sina frågor på huruvida det framtida direktivet ska baseras på en reviderad monetär metod eller en miljöbilsdefinition och hur dessa i så fall ska utformas.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningens förslag

Miljöförvaltningen förordar utarbetande av en gemensam EU-definition av miljöbilar, vilket skulle underlätta fordonsupphandlingar och dessutom kunna användas i upphandlingar av gods och tjänster med stora inslag av transporter, i likhet med den svenska miljöbilsdefinitionen och den miljölastbilsdefinition som staden redan använder. Därutöver kan en EU-gemensam definition användas för lokala och nationella incitament samt tjäna som vägledning för privata fordons- och transportköpare.

Miljöförvaltningen förordar att en sådan definition baseras på de verkliga utsläppen av såväl lokala föroreningar som klimatpåverkande gaser.

Miljöförvaltningen föreslår även att EU bör utveckla en rättvisande metod för buller så att denna parameter snarast kan inkluderas i en miljöfordonsdefinition.

Förvaltningen har varit mycket kritisk mot den nuvarande utformningen och redan innan införandet påvisat att modellen ensidigt gynnar dieselfordon och systematisk missgynnar biogasfordon. Detta beror på att energianvändning och koldioxidutsläppen från avgasröret tillmäts 99 % av bedömningsvärdet, medan de samlade utsläppen av NO_x, partiklar och flyktiga kolväten endast åsätts 1 %, samtidigt som den verkliga klimat-effekten totalt negligeras. Den svenska kritiken framförd via regeringskansliet ledde slutligen till att direktivet kom att innehålla även möjligheten att använda sk. tekniska kriterier, dvs att upphandlaren bestämmer vilka gränsvärden som ska gälla – t.ex. genom att endast upphandla miljöbilar.

Den monetära metoden har fått samstämmig kritik från så gott som alla svenska upphandlare för att vara alldeles för komplicerad, och dessutom allt mindre intressant i takt med att offentliga aktörer föredrar att handla upp tjänster istället för att driva verksamheter i egen regi med egna fordon.

Lokala utsläpp/avgasutsläpp

Det pågår arbete inom EU med att ta fram mätmetoder och fastställa gränsvärden för utsläpp i verklig körning. För personbilar och lätta lastbilar kommer detta att börja tillämpas under 2017 för att vara helt i drift år 2020, dvs. strax innan ett eventuellt reviderat direktiv kan börja tillämpas.

Tunga fordon varierar stort i sina utsläpp och drivmedelskonsumtion beroende på olika tillbyggnader och användningsområde och varje lastbil kan i princip betraktas som unik. Därför sker f.n. inga mätningar på de färdiga fordonen utan endast på motorn när den testas i laboratorium. För tunga lastbilar kommer dock en simuleringsmodell som ska översätta dessa värden till en ”typlastbil” att börja tillämpas från år 2018, därefter kommer det att vara möjligt att jämföra olika modeller med varandra. För bussar finns ännu inga planer på när en motsvarande simuleringsmodell kan vara klar. Dock finns ett antal frivilliga mätmetoder som kan användas.

Klimatpåverkande utsläpp

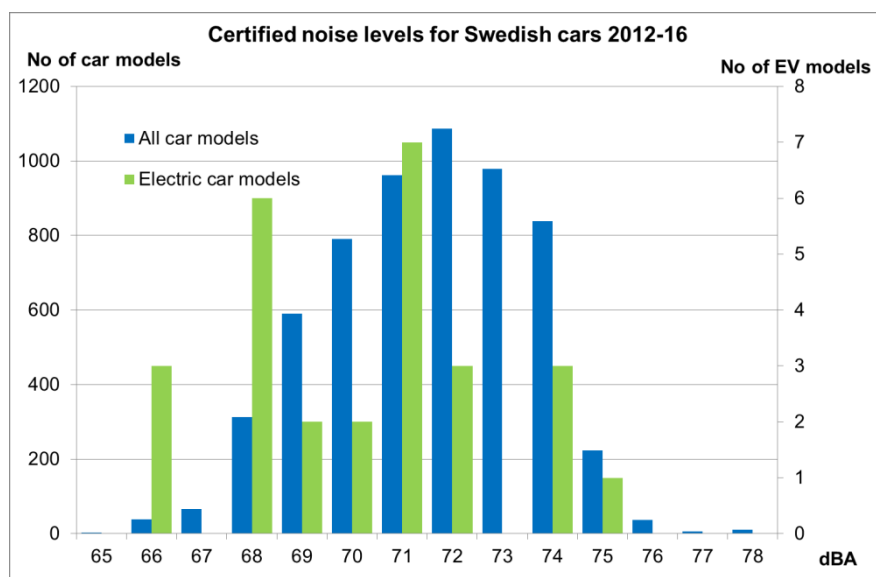
Utsläppen från avgasröret (Tank-to-Wheel, TTW) är ett mycket dåligt sätt att mäta klimateffekter på, eftersom det dels sker stora utsläpp vid tillverkning av drivmedlen, och i många länder även vid elektricitetsproduktion. För biodrivmedel sker dessutom ett upptag av koldioxid från atmosfären, så att nettoeffekten är avsevärt mindre

än vad avgasrörsutsläppen visar. Den verkliga klimatpåverkan visas bättre av de sk. Well-to-Wheel-utsläppen (WTW).

Eftersom alla medlemsstater enligt det sk. Förnybartdirektivet² och Bränslekvalitetsdirektivet³ är ålagda att rapportera klimatprestandan av de drivmedel och den elektricitet som konsumeras så finns värden tillgängliga, framräknade med en överenskommen metodik. Att räkna ut bilarnas WTW-utsläpp är alltså fråga om en enkel och transparent multiplikation av certifierad drivmedelskonsumtion gånger klimatprestandan på den nationella bränslemixen fordonet är avsett för. I Sverige redovisas denna nettoeffekt för samtliga miljöbilar på portalen miljofordon.se som Staden driver tillsammans med Göteborg och Malmö.

Buller

Nuvarande mätmetoder för buller från fordon överensstämmer mycket dåligt med hur människor uppfattar buller. Nedanstående graf visar att även elbilar, som anses vara så tysta att de kommer att behöva använda varningsljud, inte på något avgörande vis skiljer ut sig i de bullermätningar som ingår i bilcertifieringen. Förvaltningen föreslår att Kommissionen skyndsamt påbörjar ett arbete med att utveckla mer rättvisande metoder för bullermätning av fordon.



² Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG av den 23 april 2009 om ändring av direktiv 98/70/EG, vad gäller specifikationer för bensen, diesel och gasoljor och införande av ett system för hur växthusgasutsläpp ska övervakas och minskas, om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG, vad gäller specifikationen för bränsle som används av fartyg på inre vattenvägar, och om upphävande av direktiv 93/12/EEG

Bilaga
Konsultationssvar