

Handläggare:
Krister Stralström, 08-508 29 758

Till
Miljötroteln

Ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Svar på remiss från Miljötroteln (dnr 110-1946/2017).

Sammanfattning

Koncernledningen ser positivt på förändringen av direktivet. Det är bra med en tydlig definition av lätta fordon med tillhörande tröskelvärden både för koldioxidutsläpp och luftföroreningar.

Koncernledningen anser dock att definitionen är något förenklad och behöver utvecklas ytterligare vad gäller fler bränslesorter och även fler fordonstyper och specialfordon, i enlighet med vad dotterbolaget Stockholm Vatten och Avfall anför i sitt remissvar.

Koncernledningen ser också ett behov av en gemensam syn på hur utsläpp från elfordon bör värderas. Även om elfordon ger små utsläpp vid användning så sker utsläppen istället vid produktion av el och batteri. Då produktionsmixen av el inom EU skiljer sig stort mellan länderna kan en elbil vara ett mycket bra alternativ i vissa länder, men betydligt sämre i andra länder. I det avseendet – men även generellt – behöver man verka för en samsyn inom EU.

Ärendet

EU har åtagit sig att skapa ett hållbart, konkurrenskraftigt, säkert och koldioxidsnålt energisystem. Hållbara transporter är ett viktigt mål för den gemensamma transportpolitiken.

En förutsättning för att EU ska kunna uppfylla sina åtaganden från FN:s ramkonvention om klimatförändringar, som hölls i Paris 2015, är att utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn påskyndas.

Omkring 95 procent av fordonen på de europeiska vägarna 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 åtaganden om utsläppsminskning.

Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon kompletterar EU:s övergripande lagstiftning om offentlig upphandling. Genom att göra det obligatoriskt att beakta energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln i samband med offentlig upphandling av vägtransportfordon ska direktivet stimulera marknaden för rena, energieffektiva fordon, bidra till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar och öka energieffektiviteten.

En efterhandsutvärdering som gjordes 2015 visade att direktivet hade allvarliga brister. I utvärderingen identifierades brister i direktivets utformning, t.ex. ansågs tillämpningsområdet för smalt och det saknades en definition.

Ändringen säkerställer att direktivet omfattar alla relevanta upphandlingsmetoder, att det ger tydliga och långsiktiga signaler till marknaden och att bestämmelserna är förenklade och effektiva. Den syftar till att öka transportsektorns bidrag till att minska utsläppen av koldioxid och luftföroreningar och till att förbättra konkurrenskraften och tillväxten. Den främjar också enhetligare strategier för offentlig upphandling i medlemsstaterna, vilket i sin tur ökar upphandlingens marknadseffekter.

Ändringen omfattar en definition för lätta fordon som baseras på ett kombinerat tröskelvärde för koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar. Den möjliggör också antagandet av att införa samma tillvägagångssätt för tunga fordon, när normer för koldioxidutsläpp från dessa väl har antagits på EU-nivå. Genom ändringen fastställs minimimål för upphandling i medlemsstaterna i enlighet med definitionen och, när det gäller tunga fordon som använder alternativa bränslen, fram till antagandet av det beslutet. I direktivet införs också en ram för rapportering.

Miljöroteln har remitterat "*Ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon*" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolaget Stockholm Vatten och Avfall. Nedan följer en redovisning av bolagets remissvar i huvudsak. Remissvaret i sin helhet återfinns i bilagan.

Underremiss

Stockholm Vatten och Avfall AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ser positivt på ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. SVOA upphandlar samtliga transporter inom avfallssektorn och i dessa har krav ställts som överstiger de föreslagna nivåerna som beskrivs i remissen.

De tillägg eller synpunkter på förslaget som kan framhållas är:

- Elektricitet, väte samt naturgas inklusive biometan är beskrivna som alternativa bränslen i direktivet. Idag finns andra bränslen som exempelvis HVO och ED95 (etanol för dieselmotorer) på marknaden som också är förnyelsebara bränslen. Dessa bränslen och eventuella andra förnyelsebara nytillkomna bränslen borde innefattas i definitionen som alternativa bränslen.

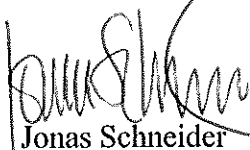
- Förslaget behöver förtydligas om hur mätning av andel fordon som omfattas av upphandling ska utföras. Idag finns delar av avfallsverksamhet där det inte finns fordon med de bränslen som är beskrivna i förslaget. Ett exempel på detta är insamling av hushållsavfall med mobilt sopsugsfordon, då detta fordon kräver ett högre vridmoment än vad som finns på marknaden idag. SVOA upphandlar denna tjänst separat. Andelen fordon som uppfyller direktivets krav på förnyelsebara bränsle bör mätas mot det totala antal fordon som upphandlats och inte för en upphandling av en specifik tjänst.
- Traditionella fordon för avfallsinsamling medför mycket tomgångskörning, framför allt i tätort, då utrustning för ilastning och komprimering kräver att motorn är igång. Att kombinera ett laddhybrid-chassi med påbyggnationen har visat sig vara tekniskt komplicerat. Med en laddhybrid på påbyggnation kan lyftanordning och komprimeringsutrustning drivas med energi från batterier, vilket har visat sig fungera och detta finns på marknaden idag. Fordonet är också då försett med start/stoppfunktion så att motorn stängs av då fordonet står still. SVOA ser att denna lösning medför en energieffektiv avfallsinsamling med en reducering av CO2 utsläpp samt att andra positiva effekter som en bättre arbetsmiljö uppnås för hämtningspersonalen. Fordonet blir dock inte klassat som ett laddhybridfordon i Transportstyrelsens register, här bör klassningen kompletteras så att denna typ av lösning också blir godkänd som ett laddhybridfordon (*bilaga 1*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen ser positivt på förändringen av direktivet. Det är bra med en tydlig definition av lätta fordon med tillhörande tröskelvärden både för koldioxidutsläpp och luftföroreningar.

Koncernledningen anser dock att definitionen är något förenklad och behöver utvecklas ytterligare vad gäller fler bränslesorter och även fler fordonstyper och specialfordon, i enlighet med vad dotterbolaget Stockholm Vatten och Avfall anför i sitt remissvar.

Koncernledningen ser också ett behov av en gemensam syn på hur utsläpp från elfordon bör värderas. Även om elfordon ger små utsläpp vid användning så sker utsläppen istället vid produktion av el och batteri. Då produktionsmixen av el inom EU skiljer sig stort mellan länderna kan en elbil vara ett mycket bra alternativ i vissa länder, men betydligt sämre i andra länder. I det avseendet – men även generellt – behöver man verka för en samsyn inom EU.



Jonas Schneider

Vice VD

Bilagor

1. Remissvar Stockholm Vatten och Avfall AB



MATS CRONQVIST
STAB
AVFALL
08-522 135 35
MATS.CRONQVIST@SVOA.SE

REMISSVAR

Till: Stockholms Stadshus AB
Att: Sara Wallin
105 35 Stockholm
sara.wallin@stadshusab.se

Ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, Dnr: 110-1946/2017

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ser positivt på ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. SVOA upphandlar samtliga transporter inom avfallssektorn och i dessa har krav ställts som överstiger de föreslagna nivåerna som beskrivs i remissen.

De tillägg eller synpunkter på förslaget som kan framhållas är:

- Elektricitet, väte samt naturgas inklusive biometan är beskrivna som alternativa bränslen i direktivet. Idag finns andra bränslen som exempelvis HVO och ED95 (etanol för dieselmotorer) på marknaden som också är förnyelsebara bränslen. Dessa bränslen och eventuella andra förnyelsebara nytilkomna bränslen borde innefattas i definitionen som alternativa bränslen.
- Förslaget behöver förtydligas om hur mätning av andel fordon som omfattas av upphandling ska utföras. Idag finns delar av avfalls verksamhet där det inte finns fordon med de bränslen som är beskrivna i förslaget. Ett exempel på detta är insamling av hushållsavfall med mobilt sopsugsfordon, då detta fordon kräver ett högre vridmoment än vad som finns på marknaden idag. SVOA upphandlar denna tjänst separat. Andelen fordon som uppfyller direktivets krav på förnyelsebara bränsle bör mätas mot det totala antal fordon som upphandlats och inte för en upphandling av en specifik tjänst.
- Traditionella fordon för avfallsinsamling medför mycket tomgångskörning, framför allt i tätort, då utrustning för ilastning och komprimering kräver att motorn är igång. Att

kombinera ett laddhybrid-chassi med påbyggnationen har visat sig vara tekniskt komplicerat. Med en laddhybrid på byggnation kan lyftanordning och komprimeringsutrustning drivas med energi från batterier, vilket har visat sig fungera och detta finns på marknaden idag. Fordonet är också då försett med start/stoppfunktion så att motorn stängs av då fordonet står still.

SVOA ser att denna lösning medför en energieffektiv avfallsinsamling med en reduktion av CO2 utsläpp samt att andra positiva effekter som en bättre arbetsmiljö uppnås för hämtningspersonalen. Fordonet blir dock inte klassat som ett laddhybridfordon i Transportstyrelsens register, här bör klassningen kompletteras så att denna typ av lösning också blir godkänd som ett laddhybridfordon.

Krister Schultz