

Klimatkommunernas yttrande angående förslag till ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon Diarienummer: N2017/07340/MRT

Sammanfattning av Klimatkommunernas synpunkter

Klimatkommunerna:

- Stöder EU-kommissionens strävan att minska klimatpåverkan från transportsektorn och att ställa om till fossilfrihet. Vi ser positivt på en EU-gemensam definition av miljöfordon och anser att den bör vara tillämpbar på områden även utanför offentlig upphandling.
- Stöder inte EU-kommissionens förslag att genom föreslagna förändringar i direktivet frånga principen om teknikneutralitet.
- Anser att klimatpåverkan inte enbart bör bedömas utifrån bränsletyp och utsläpp vid avgasröret (Tank-to-Wheel). Måttet är undermåligt och har ingen korrelation med klimateffekten.
- Framhåller att bedömning bör ske utifrån ett livscykelperspektiv som bedömer faktisk klimatnytta och tar hänsyn till fordonets totala klimat- och miljöpåverkan (Well-to-Wheel).
- Anser att förändringarna av direktivet bör möjliggöra och främja nationell och lokal teknikutveckling och inte utesluta flera förnybara drivmedel ur offentlig upphandling. Förslaget förhindrar marknadsutveckling för förnybara drivmedel och försvårar möjligheterna att nå uppsatta klimatmål.
- Menar att direktivförslaget underminerar kommunernas arbete med att öka användningen av andra förnybara drivmedel än el såsom biogas och HVO.
- Anser att förslagets nuvarande utformning försvårar och fördröjer omställningen för kollektivtrafiken utan att ge motsvarande klimatnytta.
- Framhåller att arbetsmaskiner som står för en stor del av både klimatpåverkan och lokala luftföroreningar bör omfattas av direktivet, med nivåer motsvarande lastbilar.

Förslaget

EU har åtagit sig att skapa ett hållbart, konkurrenskraftigt, säkert och koldioxidsnålt energisystem. Hållbara transporter är ett viktigt mål för den gemensamma transportpolitiken. 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. Direktivet ställer krav på offentlig sektors upphandling av noll- eller lågemissionsfordon, för inköp, hyra, leasing samt för kontraktssupplett som skolskjuts, färdtjänst och sophämtning. Det allmänna syftet med detta initiativ är att öka marknadsgenomslaget för rena, dvs. utsläppsnåla och utsläppsfria, fordon inom offentlig upphandling och därigenom bidra till att minska transportsektorns totala utsläpp och öka sektorns konkurrenskraft och tillväxt. Förslaget till förändringar av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon ansågs nödvändiga efter utvärdering 2015. Brister identifierades i direktivets utformning, t.ex. ansågs tillämpningsområdet för smalt och det saknades en definition.

Ändringen ämnar säkerställa 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. EU-kommissionens intention är att ta fram en tydligare EU-gemensam definition av miljöfordon och strävar efter att ställa om till fossilfrihet och minskad klimatpåverkan från transportsektorn. Ändringarna i direktivet skulle även utvidga direktivets tillämpningsområde så att de omfattar en definition för lätta fordon som baseras på ett kombinerat tröskelvärde för koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar. Ändringen skulle även möjliggöra antagandet av en delegerad rättsakt i enlighet med direktivet för att införa samma tillvägagångssätt för tunga fordon.

Klimatkommunernas synpunkter

Klimatkommunerna stödjer EU-kommissionens strävan att minska klimatpåverkan från transportsektorn och att ställa om till fossilfrihet. Kommuner och regioner har en viktig roll i omställningen av transportsektorn och Klimatkommunernas medlemmar är mycket engagerade i arbetet med att ställa om till hållbara drivmedel. För att underlätta för denna utveckling behövs välgrundade och långsiktiga spelregler som inte förhindrar eller försvårar nödvändiga satsningar eller begränsar teknikutveckling. Klimatkommunernas medlemmar har höga ambitioner och målsättningar om minskad klimatpåverkan och den offentliga upphandlingen tillsammans med miljöbilsdefinitionen har varit ett viktigt redskap för omställningen till mer hållbara transporter. Kommuner, regioner har varit föregångare i bilflottans omställning till hållbara drivmedel och minskade utsläpp. År 2016 drevs över 80 % av den offentligt upphandlade kollektivtrafiken i Sverige med förnybart bränsle, bestående av biogas, biodiesel, bioetanol eller förnybar el. Det är viktigt att Kommuners och regioners engagemang stöds och att förutsättningarna för investeringar är saklig grundade, långsiktiga och förutsägbara. Förändringar av direktivet bör möjliggöra för olika lösningar och främja teknisk utveckling, där nationella och lokala lösningar kan bidra.

Det är förvånande att EU-kommissionen genom sina förslag till förändringar i direktivet frångår den viktiga principen om teknikneutralitet. Förändringar av direktivet måste möjliggöra olika lösningar som utgår från de lokala förutsättningarna. Definitionen av rena fordon måste baseras på den faktiska klimatpåverkan och inte på vissa typer av drivmedel och utsläppen enbart vid avgasröret som är ett undermåligt mått för climateffekten. Genom att endast bedöma fordons klimatpåverkan utifrån bränsletyp och utsläpp vid avgasröret (Tank-to-Wheel) bryter förslaget mot det nuvarande direktivets syfte att beakta energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln i samband med offentlig upphandling av vägtransportfordon. Förändringar av direktivet bör inte leda till hinder för kommuner och regioner att satsa på den teknik som ger största möjliga klimatnytta. Direktivet bör möjliggöra och främja nationell och lokal teknikutveckling och inte utesluta flera förnybara drivmedel för olika fordonsegment inom offentlig upphandling.

Förslaget från EU-kommissionen skulle försvåra och fördyra omställningen för kollektivtrafiken utan att ge motsvarande klimatnytta samt underminerar marknadsutveckling för förnybara drivmedel. Ökande kostnader för kollektivtrafiken riskerar att minska attraktiviteten för denna och därmed motverka direktivets grundtanke. Arbetsmaskiner står även för en betydande del av både klimatpåverkan och lokala luftföroreningar och bör därmed omfattas av direktivet, med nivåer motsvarande lastbilar. Andra parametrar förutom klimat bör inkluderas utifrån lokala förutsättningar. Luftkvalitet är en lokal fråga till skillnad från klimatfrågan där alla länders minskade utsläpp är av betydelse

Det är angeläget att marknaden för alla förnybara drivmedel utvecklas genom att direktivet ger incitament för detta. Bedömning bör ske utifrån ett livscykelperspektiv (Well-to-Wheel) och stödja kommuner och regioners arbete med att öka användningen av andra förnybara drivmedel än el. Förslaget innebär i praktiken att endast elfordon och laddhybrider som kan drivas på fossila bränslen blir aktuella vilket riskerar att leda till att utsläppen från kommunernas bilpark och upphandlade transporttjänster ökar jämfört med dagens användning av biogas- och HVO-fordon. Studier visar att det finns flera biodrivmedel som är likvärda med elbaserade lösningar eller i vissa fall mer klimatvänliga. Förslaget kommer i sin nuvarande utformning att bromsa utvecklingen av en gemensam marknad för övriga förnybara drivmedel och fordon optimerade för dessa och riskerar att leda till väsentligt ökade utsläpp av växthusgaser i Sverige. Styrningen mot enbart el, vätgas och biogas i förslaget för tunga fordon kan bli kostsam att införliva i en svensk kontext. Det saknas i dagsläget en utbyggd gasinfrastruktur och laddinfrastruktur finns inte i alla glesbygdsbefolkade delar av landet. Möjligheten att även öppna upp för lösningar med biodrivmedel är viktig för att de mest ekonomiskt och miljömässigt bästa lösningarna ska kunna väljas. Vid styrning enbart mot el, vätgas och biogas är det nödvändigt att stöd erbjuds i form av EU-bidrag för att bygga upp en sådan tank-laddstruktur i hela landet; inte enbart på vägar som klassificeras som Core utan även Comprehensive. Förslaget riskerar även att öka klimatpåverkan genom att fordon som idag till exempel drivs med biodiesel, tas ur drift i förtid samt att teknikutveckling och investeringar kopplat till flera hållbara drivmedel kraftigt missgynnas utan försvarbara klimatskäl.

Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 36 kommuner och en region som medlemmar.

Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna