

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Er referens
N2017/07340/MRT

Diarienummer
Utr 2017/100
Datum
2018-01-31

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

Trafikanalys har anmodats lämna synpunkter på det rubricerade förslaget och vill med anledning av detta lämna följande yttrande.

Trafikanalys tillstyrker att direktivet ändras till att omfatta andra upphandlingar än inköp genom att inkludera andra former av ägande, hyra och avtal om allmän trafik, då förändringen syftar till att direktivet får den styrning som ursprungligen var avsedd. Att direktivet även inrättar mål för hur stor andel av de upphandlade fordonen som ska vara rena år 2025 ser Trafikanalys positivt på, eftersom det sätter en tydlig minimigräns för efterfrågan på rena fordon. Ur klimathänseende skulle det vara fördelaktigt att ha ett gränsvärde baserat på hela livscykelkedjan well-to-wheels. I dagsläget finns dock inga sådana standardiserade värden, och fordonstillverkarna är inte heller skyldiga att presentera några sådana. Trafikanalys ser därför de föreslagna gränsvärdena på fordonsnivå som en pragmatisk lösning i rätt riktning.

Definitionen av rena personbilar är formulerad på ett sådant sätt att det i praktiken styr mot personbilar med hög grad av eldrift till år 2025. Trafikanalys vill dock lyfta möjligheten till undantag från kraven om de tekniska förutsättningarna inte föreligger för vissa användningsområden för olika fordonstyper.

Trafikanalys ser även positivt på att det tas fram en enhetlig definition av vad som är rena fordon för att förenkla upphandlingen av dessa. Däremot ser vi en risk i att det uppstår en viss begreppsförvirring när Sverige på nationell nivå samtidigt gör om definitionerna av vad som är miljövänligare fordon. I och med införandet av bonus-malus-systemet försvinner miljöbilsdefinitionen, samtidigt som det i dagsläget inte finns något enhetligt begrepp för de fordon som tilldelas bonus, i och med att nivån som definierar ett rent fordon i direktivet inte överensstämmer med nivån för att få en utbetald bonus inom bonus-malus-systemet

Direktivet syftar till 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. Men i den definition som av rena fordon som direktivet föreslår finns det inget krav på att beakta energieffektivitet vid upphandlingen. Överlag innehåller direktivet inget som främjar energieffektivisering, vilket Trafikanalys saknar, med tanke på direktivets inriktning.

Av tabell 2 i bilagan framgår utsläppströsklar för lätta fordon. När det gäller utsläpp av ultrafina partiklar och kväveoxider föreslås att rena fordon vid verklig körning ska tillåtas släppa ut maximalt 80 % av den fastställda utsläppsgränsen per kilometer enligt bilaga 1 till förordning EG 715/2007, eller dess efterföljare. De nu gällande gränsvärdena i denna förordning är fastställda enligt körcykler som inte motsvarar verklig körning, och är därför lägre än de verkliga utsläppen. Avsikten är att ändra gränsvärdena så att de baseras på en körcykel som ligger närmare verklig körning, vilket kommer att innebära att utsläppsgränsvärdena justeras uppåt. Trafikanalys förordar att procentsatsen i denna förordning justeras när en sådan justering av förordning EG 715/2007 eller dess efterföljare har genomförts, så att utsläppskraven på rena fordon inte försvagas.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Mikael Levin föredragande. Även Anders Brandén Klang har deltagit i ärendets handläggning.



Brita Saxton
Generaldirektör