

Stockholmsregionens Europaförenings position om direktivet för rena fordon

Sammanfattning

- I november 2017 presenterade EU-kommissionen ett förslag på revidering av direktivet om rena fordon. Direktivet syftar till att stärka offentlig upphandling som ett verktyg för att främja rena fordon på marknaden.
- Stockholmsregionens Europaförening välkomnar EU-kommissionens ambition att minska klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn och instämmer att offentlig upphandling kan utgöra ett användbart verktyg.
- Stockholmsregionens Europaförening är dock kritisk till den föreslagna definitionen av miljöfordon. SEF förordar en teknikneutral definition som inkluderar utsläpp och upptag vid produktion av drivmedel, dvs. fordons totala miljöeffekt. SEF är kritisk till att kommissionens förslag exkluderar biodrivmedel.
- Stockholmsregionens Europaförening noterar att förslaget har oproportionerligt negativa konsekvenser för svensk kollektivtrafik som redan tagit stora steg att ställa om till fossilfritt och dessutom per definition är ett klimatsmart färdmedel.

Bakgrund

Den 8 november 2017 presenterade EU-kommissionen ett förslag på revidering av direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (2017/0291(COD)). Direktivet syftar till att stärka betydelsen av offentlig upphandling för att främja marknadsintroduktionen av rena och energieffektiva fordon. Upphandlande myndigheter ska beakta energi- och miljöpåverkan för fordon under hela dess användningstid. Enligt EU-kommissionen har nuvarande direktiv allvarliga brister och offentlig upphandling används generellt inte för att bidra till ökad marknadsandel för rena fordon. Dessutom anses tillämpningsområdet vara för begränsat med otydliga eller komplicerade krav.

Stockholmsregionens Europaförenings position

Stockholmsregionens Europaförening är positiv till EU-kommissionens ambition att minska transportsektorns miljöpåverkan genom ökad användning av förnybara drivmedel. Stockholmsregionen instämmer att offentlig upphandling av fordon och transporttjänster är ett verktyg som kan bidra till den fossilfria omställningen.

Stockholmsregionen är mycket engagerad i den fossilfria omställningen och har redan tagit stora klimatkiv på både regional och kommunal nivå. Långsiktiga regler är en förutsättning för att uppmuntra investeringar och forskning för att utveckla förnybara drivmedel. Vi anser att EU-lagstiftning ska möjliggöra och stödja nationell och lokal teknikutveckling som kan bidra till hållbarhet. Kommunal och regional upphandling har varit en drivkraft i den svenska utvecklingen av marknaden för förnybara drivmedel. En stabil efterfrågan över hela EU behövs för att vidareutveckla marknader för förnybara drivmedel och sänka kostnaderna för utveckling av optimerade fordon. Kommissionens förslag förhindrar en sådan marknadsutveckling och kan resultera i att den svenska utvecklingen stannar av eller helt avvecklas.

Stockholmsregionens Europaförening är kritisk till att EU-kommissionens definition av miljöfordon saknar ett helhets- och livscykelperspektiv (s.k. "well-to-wheels" eller "well-to-tank"). Vi efterfrågar en EU-gemensam definition av miljöfordon som är teknikneutral och inkluderar utsläpp och upptag vid produktion av drivmedlen. Definitionen bör baseras på fordons totala miljöeffekt och inte enbart på motortyp och utsläpp vid avgasröret.

Vidare är Stockholmsregionens Europaförening kritisk till att kommissionens förslag i praktiken exkluderar andra tekniker än elfordon och laddhybrider även om andra tekniker är likvärdiga eller till och med mer klimatvänliga. Vi anser att biodrivmedel inte bör exkluderas från offentlig upphandling av lätta eller tunga fordon, givet att de mäter hållbarhets- och luftkvalitetskriterier. Vi noterar att laddhybrider använder både el och fossila drivmedel, varför förslaget riskerar att medföra ökade utsläpp av fossila bränslen. Dessutom kan utsläppen från batteritillverkning variera.

Kollektivt resande är per definition klimatsmart. Stockholmsregionens Europaförening noterar därför med oro att EU-kommissionens förslag riskerar att medföra oproportionerligt ökade kostnader för kollektivtrafiken, vilket kan minska utbudet av kollektivtrafik, utan att medföra motsvarande positiv klimatnytta. Förslaget i dess nuvarande form riskerar därmed att få motsatt effekt än ökad klimatnytta. Bussarna i den svenska kollektivtrafiken använder till största delen förnybara drivmedel där merparten består av biodiesel. Stockholmsregionens kollektivtrafik är världsledande när det gäller att successivt fasa ut fossildrivna fordon till mer miljövänliga. Under året kommer man att kunna presentera världens första fossilmfria landbundna fordonsflotta inom kollektivtrafiken. EU-kommissionens förslag klassificerar inte nya diesalbussar (Euro-6) som rena fordon. Vi noterar att biogasdrift är nästan dubbelt så dyrt som hybriddrift med HVO och att eldrift kräver stora initiala investeringar.