

Näringsdepartementet
helene.lassie@regeringskansliet.se
n.registrator@regeringskansliet.se
103 33 Stockholm

Diarienummer N2017/07340/MRT

Yttrande om förslag till ändring av direktiv (2009/33/EU) om främjande av rena och energieffektiva transporter

BIL Sweden har erbjudits möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående remiss.

Vi välkomnar att EU-kommissionen kommer med ett förslag till ändring av direktiv 2009/33/EU för att öka andelen rena och energieffektiva fordon vid offentlig upphandling.

Det är viktigt att vi får harmoniserade teknikneutrala regler inom EU som premierar alla de produkter med låg miljöpåverkan som fordonsindustrin erbjuder nu och i framtiden. Detta är extra viktigt då fordonsindustrin behöver klara regler som ej skiljer sig från olika länder eller låser sig vid speciell tekniker och drivlinor eller speciella drivmedel.

En EU-gemensam miljöbilsdefinition kan vara en bra utgångspunkt för en svensk miljöbilsdefinition, under förutsättning att den är utformad så att den är teknikneutral. SFS 2009:1, *Förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor*, hänvisar ju idag till svenska miljöbilsdefinitionen i skattelagstiftningen. Det är viktigt att en EU-definition blir teknikneutral.

Att inkludera livscykelkostnader för energiförbrukning, koldioxidutsläpp och skadliga emissioner som kriterier vid offentlig upphandling av fordon och kollektivtrafik är ett teknikneutralt angreppssätt men har varit svårt att implementera.

BIL Swedens synpunkter:

- De miljöbilsdefinitioner som nu föreslås är tyvärr inte teknikneutrala och tyvärr så utformade att inte alla fordon som bidrar till lägre miljö- och klimatpåverkan omfattas. Fordon som är konstruerade för att köras på förnybara bränslen med hög växthusgasreduktion, och som är premierade i Sverige, är t.ex. inte inkluderade i det föreslagna direktivet.
- Att utöka omfattningen av direktivet till att förutom köp även gälla t.ex. leasing, hyra och upphandling av transporter är positivt och gör att direktivet får större genomslag.

- När det gäller tabell 2 i bilagan, anser vi;
 - att inget procentuellt gränsvärde på utsläpp av luftföroreningar, enligt RDE-gränsvärdena bör anges. RDE-värdet är ett typgodkännandekrav som man uppnår eller inte uppnår, och det är inte relevant att uttrycka en viss procent av detta gränsvärde. När det gäller att premiera bilar med avseende på luftkvalité, kan vi tänka oss att man istället premierar nya bilar som uppfyller viss Euro-klass, i förtid. Om vi talar om begagnade fordon (som t.ex. vid uthyrning eller transporttjänst) bör man ställa krav på viss lägsta Euro-klass.
 - de uttryckta gränsvärdena för CO₂ är alltför tufft satta, vi anser att många laddhybrider bör kunna kvalificera sig. Vi föreslår därför ett max-värde på 60 g/km för fordonskategorin M1 samt ett max-värde på 93 g/km för fordonskategorierna M2 och N1. (Vi har kommit fram till 93 g/km utifrån att det bindande utsläppsmålet för lätta lastbilar till 2021 är 147 g/km, och jämfört det med 95 g/km som gäller för personbilar; $147 \times 60 / 95 = 93$.)
 - andra energieffektiva fordon bör komma med, med egen klass och andel
 - fordon för biodrivmedel borde vara med

- När det gäller tabell 3 i bilagan, anser vi;
 - att det inte är teknikneutralt att bara föreslå de föreslagna bränslena, HVO och ED95 m.fl. bör också stå med.
 - Tabell 3 kommer ersättas med ny tabell med CO₂-tröskelvärde samt emissionströskelvärde (i enlighet med tabell 2 för lätta fordon), då CO₂-gränsvärden för tunga fordon fastställts och antagits av EU. BIL:s åsikt är att det finns viss fara med en "delegerad akt". En ytterligare remissrunda av vad som föreslås gälla för tunga fordon då CO₂-krav finns framme, är absolut nödvändig, detta kan inte bara beslutas av en "delegerad grupp".
 - Vi ser risker om det blir fel utformade regler; reglerna kan bli så "tuffa" och snävt satta så att de inte tar hänsyn till vilket transportarbete fordonet ska göra, man kör med ett mindre och lättare fordon än vad som är lämpligt.
 - Sammanfattningsvis anser vi att det som föreslås i tabell 3 inte är teknikneutralt, och kan därför inte accepteras. Utöver det är hela förfarandet kring att nivåer ska bestämmas vid senare tillfälle mycket luddigt och oklart, och därför svårt att uttala sig om.

- När det gäller tabell 4 och 5 i bilagan, anser vi;
 - att det är korrekt att vissa länder kan och bör gå före, men nivåerna måste vara realistiska. Målnivåerna i tabell 4 och 5 beror givetvis på vad man bestämmer sig för, för utsläppsnivåer i tabell 2 och 3, därför svårt att uttala sig om nivåerna i tabell 4 och 5 är relevanta eller ej.
 - (Troligen har man skrivit fel i texten som kommer sist under tabell 5. Man refererar till tabell 2, bör rimligen vara tabell 3.)

Sammanfattningsvis vill vi påpeka vikten av att regler rörande "miljöbilar" ska vara harmoniserade inom EU, teknikneutrala samt långsiktiga så att alla de produkter med låg miljöpåverkan som fordonsindustrin erbjuder nu och i framtiden premieras.

Stockholm den 31 januari 2018

BIL Sweden

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anna Henstedt'. The signature is written in a cursive style with a large initial 'A' and 'H'.

Anna Henstedt
Miljöansvarig