



Direktiv om upphandling av miljövänliga tunga vägfordon

Näringsdepartementet

2006-03-30

Dokumentbeteckning

KOM (2005) 634 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena vägtransportfordon

Sammanfattning

Kommissionens förslag till direktiv innehåller obligatoriska krav på offentliga organisationers och företags inköp av tunga fordon. Enligt förslaget skall 25 procent av de tunga fordon som en offentlig organisation eller offentligt företag köper in eller leasar under ett kalenderår uppfylla kraven för miljövänligare fordon (s.k. EEV-fordon).

Sverige är i grunden positiv till ambitiösa, EU-gemensamma upphandlingskrav för att introducera miljövänligare fordon. Direktivförslaget innehåller emellertid några delar som gör det svårt för Sverige att acceptera förslaget i dess nuvarande utformning. Det kan bli svårt att förena med det svenska kommunala självstyret. Det är inte konkurrensneutralt mellan offentliga och privata företag. Miljövinster är begränsade. Sverige skulle föredra att en EU-gemensam definition av miljöfordon togs fram som sedan kan tillämpas på frivillig bas av både offentliga och privata aktörer.

Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande. I nuläget är den fortsatta behandlingen av ärendet oklar.

1.1 Innehåll

Kommissionens förslag till direktiv syftar till att minska utsläppen från transportsektorn och bidra till att det skapas en marknad för rena fordon. Förslaget innebär att det ställs obligatoriska krav på offentliga organisationers och företags inköp av tunga fordon. Bakgrunden är bl.a. kommissionens grönbok om trygg energiförsörjning (KOM(2000) 769) där kommissionen betonade transportsektorns ihållande tillväxt och den ökning av energiförbrukning, koldioxidutsläpp och oljeberoende som det medför. I kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 (KOM(2001) 370) uppmärksammades också behovet av ytterligare för att bekämpa utsläpp från transportsektorn och det fastställdes att kommissionen skulle driva på utvecklingen av en marknad för rena fordon. I grönboken om effektivare energiutnyttjande (KOM(2005) 265) föreslår kommissionen bl.a. offentlig upphandling av miljövänligare och energieffektivare fordon, för att skapa en marknad för de fordonstyperna.

Enligt förslaget skall 25 procent av de tunga fordon som en offentlig organisation eller offentligt företag köper in eller leasar under ett kalenderår uppfylla kraven för miljövänligare fordon (s.k. EEV-fordon i enlighet med direktiv 2005/55/EG). I ett senare skede kan kommissionen tänka sig att även personbilar och lätta lastbilar skall omfattas av upphandlingskraven. Kravet på att köpa eller hyra rena fordon bör, enligt kommissionen, tillämpas på samma sätt för alla trafikoperatörer som tillhandahåller kollektivtransporttjänster.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Offentlig upphandling regleras genom lagen (1992:1528) om offentlig upphandling (LOU). I LOU ställs krav på upphandlingsprocessen som sådan, inte vilken typ av produkter eller tjänster som ett offentligt organ skall handla upp. Om förslaget till direktiv skulle genomföras i svensk rätt genom LOU innebär det såldes att materiella krav måste föras in i LOU.

Regeringen har genom en särskild förordning (SFS 2004:1364) gett de statliga myndigheterna i uppdrag att köpa miljöbilar. Från och med 2006 skall minst 75 procent av de personbilar som statliga myndigheter köper in eller leasar vara miljöbilar. Vissa undantag finns från kraven, bl.a. för utryckningsfordon. Som miljöbilar räknas bilar som helt eller delvis kan drivas med biogas, etanol eller elektricitet samt uppfyller avgaskraven i Miljöklass 2005. Från och med 2006 har definitionen för en miljöbil ändrats genom att även bensin- och dieslbilar med låg bränsleförbrukning klassas som miljöbilar. Hybridbilar förs till denna kategori. Dessutom införs bränsleförbrukningskrav och energikrav för alternativt drivna bilar (SFS 2005:1228). Eftersom förordningen endast berör inköpen av personbilar påverkas den inte av direktivförslaget.

Kommunala trafikaktiebolag får, enligt lagen (2005:952) om vissa kommunala befogenheter i fråga om kollektivtrafik, ingå avtal med trafikhuvudmän om att utföra lokal och regional kollektivtrafik. Avtalen skall föregås av upphandling i konkurrens. Kommissionens förslag medför att de kommunala trafikaktiebolagens möjligheter att konkurrera på lika villkor med de privata alternativen försvåras.

1.3 Budgetära konsekvenser

Det finns ännu inget underlag som gör det möjligt att bedöma eventuella budgetära konsekvenser.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är i grunden positiv till ambitiösa, EU-gemensamma upphandlingskrav för att introducera miljövänligare fordon. Direktivförslaget innehåller emellertid några delar som gör det svårt för Sverige att acceptera förslaget i dess nuvarande utformning. Det obligatoriska kravet, att köpa minst 25 procent EEV-fordon, kan bli svårt att genomföra i Sverige på grund av vårt kommunala självstyre. Det är inte konkurrensneutralt mellan offentliga och privata företag. Miljövinster med förslaget är begränsade eftersom EEV-fordon i stort uppfyller samma krav som s.k. Euro V fordon som blir obligatoriska från 2009 och att förslaget inte tar hänsyn till fordonens klimatpåverkan. Det behöver också klargöras i vilken utsträckning Försvarsmaktens fordon omfattas av direktivet.

Sverige föredrar att en EU-gemensam miljöfordonsdefinition tas fram både för tunga fordon och personbilar som sedan kan tillämpas på frivillig basis av både offentliga och privata aktörer. En sådan gemensam miljöfordonsdefinition bör utgå ifrån att ett miljöfordon bör ha låga utsläpp av hälsoskadliga emissioner, liten klimatpåverkan, vara energieffektiv samt ha låga bulleremissioner.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Förslaget har hittills fått ett blandat mottagande. Endast ett fåtal medlemsstater har varit odelat positiva till förslaget. Flera medlemsstater har i den inledande behandlingen framfört kritik mot förslaget. Denna kritik överensstämmer i stora delar med den svenska ståndpunkten.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Övriga institutioner har ännu inte yttrat sig över förslaget.

Ett remissmöte hölls den 29 mars med totalt nio myndigheter och organisationer närvarande. Generellt uttrycktes ett stöd för den svenska ståndpunkt som finns redovisad i avsnitt 2.1 ovan. Sveriges Kommuner och Landsting framförde att man stödjer syftet med direktivförslaget men att det bör uppnås på frivillig väg, inte genom ett direktiv. Kommerskollegium förordar generellt gemenskapsrättsliga lösningar, eftersom de ökar förutsägbarheten för aktörerna, inte minst för företagen.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

I nuläget är den fortsatta behandlingen av ärendet oklar.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget till direktiv baseras på artikel 175 (1) i EG-fördraget. Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande (artikel 251 EG-fördraget).

3.3 Fackuttryck/termer

EEV= Enhanced Environmentally friendly Vehicle, miljövänligare fordon.