



Ändring av direktivet om rena och energieffektiva fordon

Näringsdepartementet

2017-12-11

Dokumentbeteckning

KOM (2017) 653

Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2009/33/EU om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

Sammanfattning

Det övergripande syftet med förslaget är att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktionen av rena och energieffektiva vägfordon.

Förslaget innebär att tillämpningsområdet för direktiv 2009/33/EU vidgas från att enbart omfatta fordon för persontransporter till att även omfatta fordon för vissa godstransporter och vissa nya tjänster. Genom förslaget fastställs också definitioner av rena och energieffektiva vägfordon. Förslaget ställer också krav på medlemsstaterna att en viss andel av de fordon som köps in, leasas eller hyrköps ska uppfylla definitionerna på rena och energieffektiva fordon. Förslaget innehåller vidare ett rapporteringskrav för medlemsstaterna.

Regeringen är i grunden positiv till att använda offentlig upphandling för att nå uppsatta miljömål genom att öka andelen miljöanpassade fordon på marknaden. Regeringen anser dock att konsekvenserna av att fastställa minimimål på medlemsstatsnivå för upphandling av rena vägfordon behöver analyseras vidare.

1.1 Ärendets bakgrund

Rådet och Europaparlamentet antog 2009 ett direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägfordon (2009/33/EU). Syftet med direktivet är att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva vägfordon. Det sker genom att upphandlande myndigheter och enheter vid inköp av vägfordon och vissa kollektivtrafiktjänster ska beakta den energi- och miljöpåverkan som är kopplad till driften under hela användningstiden. Direktivet kompletterar på så sätt den horisontella EU-lagstiftningen på upphandlingsområdet.

Enligt den utvärdering som kommissionen gjort har direktivet allvarliga brister. Generellt sett så används inte offentlig upphandling på ett sådant sätt att den bidrar till en ökad marknadsandel för rena och energieffektiva vägfordon. Direktivet har heller inte haft önskvärd effekt genom att tillämpningsområdet är för begränsat och kraven som ställs på inköp av fordon antingen är för otydliga eller för komplicerade.

I strategin för en utsläppsnål rörlighet (COM (2016) 501 final) konstaterar kommissionen att det behövs en kraftig ökning av lågemissions- och nollemissionsfordon för att EU ska nå sina klimatmål. Strategin pekar också ut betydelsen av offentlig upphandling i detta sammanhang.

Förslaget till ändring av direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägfordon är en del av kommissionens andra mobilitetspaket som bl.a. också innehåller ett förslag till skärpta CO₂-gränsvärden för lätta fordon efter 2020.

Kommissionens förslag presenterades den 8 november 2017.

1.2 Förslagets innehåll

Det övergripande syftet med förslaget är att förstärka den offentliga upphandlingens betydelse för att främja marknadsintroduktionen av rena och energieffektiva vägfordon. Detta ska inte bara bidra till minskade utsläpp från transportsektorn utan även till tillväxt och ökad konkurrenskraft.

Förslaget innebär bl.a. att direktivets tillämpningsområde vidgas från att enbart omfatta fordon för persontransporter till att även omfatta fordon för transport av post på väg, transport av paket samt sophämtning. Genom förslaget fastställs också definitioner av rena och energieffektiva vägfordon. För lätta fordon bygger definitionen på en kombination av krav på högsta koldioxidutsläpp och utsläpp vid verklig körning av kväveoxider och partiklar. För personbilar är högsta tillåtna koldioxidutsläpp 25 g/km år 2025 och 0 g/km år 2030. För tunga fordon ställs inledningsvis krav på att

fordonen ska kunna köras på el, vätgas eller naturgas. Dessa krav ska ersättas med koldioxidkrav när sådana införts för tunga fordon.

Förslaget ställer också krav på medlemsstaterna att en viss andel av de fordon som köps in, leasas eller hyrköps ska uppfylla definitionerna på rena och energieffektiva fordon. Kraven gäller för år 2025 respektive 2030 och varierar mellan medlemsstaterna. För lätta fordon är minimikravet på Sverige att minst 35 procent av de lätta fordon som handlas upp i landet uppfyller definitionen på ett rent och energieffektivt fordon. Ett nollemissionsfordon räknas som ett fordon när kravet ska uppfyllas medan övriga fordon räknas som ett halvt. För tunga fordon varierar minimikraven för lastbilar och bussar och målår.

Förslaget innehåller vidare ett rapporteringskrav för medlemsstaterna. År 2023 ska en första preliminär rapport lämnas till kommissionen med information om vilka åtgärder som vidtagits för att genomföra direktivet och statistik över antalet upphandlade fordon av olika kategorier. År 2026 ska den första ordinarie rapporten lämnas och därefter var tredje år.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Direktiv 2009/33/EU har genomförts i svensk rätt genom lagen (2011:846) och förordningen (2011:847) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Ändringar av direktivet kräver med vissa undantag motsvarande ändringar i denna lag och förordning. Ändringar kan också behöva göras i förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen har genomfört en konsekvensanalys för de föreslagna ändringarna i direktiv 2009/33/EU. Konsekvensanalysen har dokumentreferens SWD(2017) 633 final.

Enligt kommissionen har förslaget ingen påverkan på EU-budgeten.

Det är framför allt minimimålen för upphandling av rena fordon som kan ge effekter på medlemsländernas budgetar. För de nationella budgetarna bedömer kommissionen att de tillkommande upphandlingskostnaderna totalt, för hela unionen, uppgår till 2,2 miljarder Euro under perioden 2020–2035. Under samma period bedöms medlemsländernas administrativa kostnader minska med 2,4 miljarder Euro, 6 700 nya jobb skapas inom unionen och industrins inkomster öka med 4,2 miljarder Euro. Det samhällsekonomiska värdet av de minskade utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar från fordon upphandlade mellan 2020 och 2035 bedöms uppgå till 2,2 miljarder Euro.

Vilka budgeteffekter förslaget kan medföra för Sveriges del är i dagsläget svårt att bedöma med tanke på att minimimålen för upphandlade rena fordon ska vara uppfyllda först från år 2025 och den osäkerhet som finns kring hur fordonsmarknaden då ser ut. Till exempel är tillgång och pris på elektrifierade personbilar år 2025 på den svenska marknaden i hög grad beroende av hur de föreslagna skärpta koldioxidkraven på lätta fordon inom EU slutligen utformas. Förslagets budgeteffekter påverkas också av i vilken utsträckning minimimålen kan uppnås genom befintliga målsättningar hos svenska myndigheter och kommuner när det gäller upphandling av rena vägfordon.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är i grunden positiv till att använda offentlig upphandling för att nå uppsatta miljömål genom att öka andelen miljöanpassade fordon på marknaden. Harmoniserade krav på europisk nivå innebär också att det blir mer lönsamt för fordonsindustrin att ta fram och tillhandahålla fordon som uppfyller höga miljökrav, vilket kan innebära att sådana fordon kan säljas till ett förmånligare pris. Regeringen anser dock att konsekvenserna av att fastställa minimimål på medlemsstatsnivå för upphandling av rena vägfordon behöver analyseras vidare.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Övriga medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslagets rättsliga grund är artikel 192 i fördraget om europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Direktivet antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet med medbestämmande för Europaparlamentet. För beslut i ministerrådet krävs kvalificerad majoritet.

Kommissionen konstaterar att klimatförändringarnas storskaliga potentiella konsekvenser motiverar åtgärder på alla förvaltningsnivåer, vilket är en allmänt accepterad grund för beslutsfattande på EU-nivå. När det gäller transport-, miljö- och upphandlingslagstiftningen har medlemsstaterna och EU delad befogenhet. Harmonisering av upphandlingsbestämmelser för sektorer på den inre marknaden tillhör dock EU:s behörighetsområde. Kommissionen anser att de problem som är kopplade till direktivets nuvarande utformning inte kan lösas av medlemsstaterna på egen hand, eftersom medlemsstaternas jurisdiktion tar slut vid nationsgränserna.

Kommissionen anser att detta initiativ begränsar EU:s ingripande till att tillhandahålla en gemensam politisk ram med minimikrav för upphandling av rena fordon, inklusive valet av teknik. De föreslagna åtgärderna inkräktar inte på medlemsstaternas befogenhet att organisera tillhandahållandet av (allmänna) transporter och begränsar inte möjligheten att välja den teknik som är lämpligast. Alla åtgärder anses vara proportionella i förhållande till sina effekter. De kompletterar andra verktyg, som utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar, och främjar genomförandet av EU:s luftkvalitetslagstiftning.

Regeringen delar kommissionens uppfattning att det finns ett värde i EU-gemensamma kriterier för upphandling av vägfordon. Genom att upphandlande myndigheter använder EU-gemensamma kriterier kan marknaden för de miljömässigt bästa fordonen bli större och ge skalfördelar för tillverkarna av dessa fordon. Regeringen anser dock att proportionaliteten i obligatoriska krav på en viss andel rena vägfordon vid upphandlingar som görs av nationella, regionala och lokala myndigheter i medlemsstaterna bör analyseras vidare.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget innehåll presenterades i rådsarbetsgruppen för intermodala transporter den 27 november i år. Ingen ytterligare behandling i rådsarbetsgruppen kommer att ske på den här sidan årsskiftet. Det är i skrivande stund oklart hur det bulgariska ordförandeskapet kommer att hantera förslaget.

Förslaget kommer att remitteras med en svarstid senast den 31 januari 2018.

4.2 Fackuttryck / termer