

Internationella sekretariatet  
Lisa Lundmark  
016-544 21 52  
lisa.lundmark@energimyndigheten.se

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Yttrande angående ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, KOM(2007) 817**

Förslaget innebär att livscykelkostnaderna för energiförbrukningen, koldioxidutsläpp och utsläpp av förorenande ämnen ska inkluderas som kriterier vid offentlig upphandling av fordon och kollektivtrafik.

### **Sammanfattning**

- Energimyndigheten stödjer grundtanken i förslaget.
- Energimyndigheten ifrågasätter om de önskvärda effekterna av direktivet faktiskt kommer att uppnås.
- Energimyndigheten anser artikel 3 punkt 1 strecksats två är otydlig i sin innebörd.
- Kommissionen bör se till att de data/testresultat som hänvisas till i artikel 3 punkt 2 är lättillgängliga för alla aktörer.
- Energimyndigheten saknar en bestämmelse om att MS till kommissionen ska rapportera om tillämpning av direktivet och införande av åtgärder.
- De värden för energiinnehåll för olika bränslen som anges i Bilaga 1 tabell 1 och svenska värden för energiinnehåll skiljer sig åt, dock ej med avgörande betydelse för kostnadsresultatet.

### **Energimyndighetens ställningstagande**

Energimyndigheten stödjer grundtanken i förslaget.


Energimyndigheten ifrågasätter om de önskvärda effekterna av direktivet faktiskt kommer att uppnås då inga krav finns på att analysen av livscykelkostnader måste följas i den upphandling/uppköp som görs.

### **Specifika synpunkter.**

- Energimyndigheten anser inte att punkt 15 i ”preambeln” till direktivet kan anses vara ett skäl för att anta direktivet. Formuleringen bör snarare ses som ett skäl att använda en viss metod för beräkningar och ett visst kostnadsvärde.

- Den analys av livscykelkostnader som görs enligt direktivet kommer att visa på kostnader för olika alternativ i upphandling och uppköp av vägtransportfordon samt göra upphandlaren/uppköparen medveten om olika alternativ. I direktivet finns dock inga krav på att man i offentlig upphandling ska följa resultatet av analysen, dessutom kan även andra kriterier tas i beaktande vid upphandlingen/uppköp. Energimyndigheten ifrågasätter därmed om de önskvärda effekterna av direktivet faktiskt kommer att uppnås.
- Energimyndigheten anser att artikel 3 punkt 1 strecksats två är otydlig i sin innebörd. Ska beräkningen, oavsett bränsle för ett fordon, göras på kostnaden per energienhet för bensin eller diesel? Ett högt bränslepris kan då t.ex. "slå ut" kostnader för utsläpp av CO<sub>2</sub>, partiklar.
- I artikel 3 punkt 2 anges att data för bränsleförbrukning, utsläpp av CO<sub>2</sub> och utsläpp av föroreningar per km ska baseras på EU:s standardiserade testförfaranden för de fordon för vilka sådana testförfaranden definieras av EU:s lagstiftning för typgodkännanden. Energimyndigheten anser att kommissionen bör se till att de data/testresultat som hänvisas till i artikeln är lättillgängliga för alla aktörer.
- Artikel 6 anger att kommissionen vartannat år ska sammanställa en rapport om tillämpningen av direktivet och de åtgärder som MS vidtagit för att främja upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Energimyndigheten anser att det i direktivet också bör finnas ett krav på att MS till kommissionen ska rapportera om tillämpning av direktivet och införande av åtgärder.
- Bilaga 1. De värden för energiinnehåll för olika bränslen som anges i tabell 1 och svenska värden för energiinnehåll skiljer sig i viss mån. Skillnaderna är dock inte av avgörande betydelse för kostnadsresultatet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Thomas Korsfeldt. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Zofia Lublin, Andres Muld, Mathias Fock och tf. Sonja Ewerstein, verksjuristen Fredrik Selander, enhetscheferna Anders Lewald och Tomas Levander samt handläggarna Anna Andersson och Lisa Lundmark, den sistnämnde föredragande.

  
Thomas Korsfeldt  
Lisa Lundmark