

## Ändrat förslag till europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

*Synpunkter från Gröna Bilister*

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår Gröna Bilister gärna med förslag till utformningen av europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Syftet med direktivet är att driva på utvecklingen av energieffektiva och rena fordon genom att köpare ska räkna på driftskostnaderna för utsläpp och energianvändning under hela fordonets livstid. Beräkningen ska vara ett sätt för köparen att internalisera miljökostnaden (energi samt utsläpp av CO<sub>2</sub>, PM, NO<sub>x</sub> och kolväten) för fordonets hela livstid. EU-kommissionen ser detta som ett verktyg att främja ”clean vehicles”, rena och energieffektiva fordon. Förslaget omfattar såväl lätta fordon som transportfordon, lastbilar och bussar. Från 2012 ska myndigheter och företag som ägs av myndigheter, som exempelvis kollektivtrafikföretag, alltid väga in livstidskostnaden som ett kriterium vid upphandling.

### Förslaget missar förnybara drivmedel

Gröna Bilister anser att det är mycket viktigt att driva på utvecklingen av renare och energieffektiva fordon. Men det är inte bara bilarna som måste bli renare utan även bränslena. EU-kommissionen har i det nya energi- och klimatpaketet slagit fast att 10 procent av energin från drivmedel ska komma från förnybara källor 2010. Den föreslagna metoden för beräkning av CO<sub>2</sub>-utsläpp utgår bara från utsläppen vid avgasröret och tar inte hänsyn till om bränslet är förnybart eller fossilt. Om livstidskostnaden för CO<sub>2</sub> måste vägas in vid upphandling kan det leda till att köparen måste välja ett fordon som drivs med ett fossilt bränsle framför ett med förnybart.

I tabellen på nästa sida visas i ett räkneexempel för en Volvo V70 - en av få bilmodeller som finns med bensen-, diesel-, biogas- och etanolmotor och därför är ett lämpligt exempel - hur direktivet skulle styra med en utformning enligt förslaget. Biogasbilen får lägst kostnad om beräkningen baseras på utsläpp vid avgasröret, dieselbilen kommer tvåa. Om vi istället väljer att räkna med klimatpåverkan för hela livscykeln i enlighet med Biobränsledirektivet blir kostnaderna för både biogas- och etanolbilen betydligt lägre än för diesel- och bensenalternativen.

Bil, modell (Volvo)	Bränsle	Antagen total körsträcka km	CO <sub>2</sub> -utsläpp avgasrör EU testcykel g/km	CO <sub>2</sub> -utsläpp fordonets livstid kg	Kostnad för livstidsutsläpp CO <sub>2</sub> utsläpp Euro	Biodrivmedel WtW typiska värden (Biobränsledirektivet) g/km	Utsläpp av CO <sub>2</sub> under fordonets livstid, WtW kg	Kostnad för livstidsutsläpp CO <sub>2</sub> utsläpp WtW Euro
V70 BiFuel	biogas	200 000	169	33 800	676	24	4 800	96
V70 2,4 Classic diesel	diesel	200 000	179	35 800	716	179	35 800	716
V70 II F 1,8	E85	200 000	206	41 200	824	76	15 200	304
V70 2,4 Classic bensin	bensin	200 000	220	44 000	880	220	44 000	880

WtW = " Well to wheel", dvs. livscykelvärde

Det understryks i texten att direktivet måste vara teknikneutralt. Beräkningen ovan visar att det nuvarande förslaget till utformning inte är teknikneutralt eftersom det gynnar fordon som drivs med fossila bränslen framför de som drivs med förnybara.

## Oklart hur energikostnaden ska beräknas

Enligt direktivet ska energikostnaden beräknas genom att ta bränslepriset utan skatter. Kostnaden för det billigaste bränslet ska användas. I förslaget nämns bara bensin och diesel och att det billigaste av de två ska användas. Men diesel är billigast per energienhet och bensin är billigast per volym - vilket ska användas? Det är också väldigt oklart vad som gäller för biogas- och etanolbilar: ska diesel/bensinpriset användas där också, eller är det etanol- respektive biogaspriset som ska användas?

## Föreslagen kombination av energieffektivitet och förnybara drivmedel styr fel

EU kommissionen har i förslaget till direktivtext fastställt en kostnad för utsläpp av koldioxid som är väldigt låg, 2 Eurocent per kg CO<sub>2</sub>, dvs. ca 18 öre per kg. SIKA räknar med en kostnad på 1,50 SEK per kg, nästan 10 gånger större än EU-kommissionen. Det låga värdet för utsläpp av CO<sub>2</sub> bidrar till att av den totala kostnaden över fordonets livstid blir kostnaden för energi den helt dominerande posten i kalkylen. Exempelvis är kostnaden för livstidsutsläppen av CO<sub>2</sub> för Volvo V70 bensin 880 Euro medan kostnaden för energianvändningen under livstiden är ca 7 600 Euro, dvs. nästan tio gånger större. Det enda förnybara bränslet som kan kombinera en låg energikostnad med låg klimatpåverkan är RME. Det beror på att det bränslet används i en dieselmotor. I övriga fall med förnybara alternativ (E85 och biogas) blir fossil diesel ett bättre val av fordon.

Eftersom koldioxiden har en så låg kostnad i kalkylen får fordonets klimatpåverkan liten betydelse. Det är svårt att förstå hur detta direktiv ska kombineras med målen i Biobränsledirektivet.

## **Risk för förvirring kring miljöbilsbegreppet**

Det är bra att bilköpare får upp ögonen för fordonens alla miljökostnader och att utsläppen av både reglerade ämnen och CO2 vägs in i kalkylen. Men eftersom förslaget till kalkyl inte gör skillnad på fossila och förnybara drivmedel riskerar det att skapa förvirring hos köparna.

Direktivet COM (2007) 817 riskerar också att motverka det svenska arbetet med att uppmuntra introduktionen av det vi i Sverige definierar som miljöbilar. Den svenska miljöbilsdefinitionen gynnar förnybara bränslen och kombinerar det med energieffektivitetskrav.

En tydlig miljöbilsdefinition har visat sig vara ett verkningsfullt sätt att påverka såväl köpare som tillverkare av fordon varför det är viktigt att inte begränsa möjligheterna att använda detta verktyg, med krav som skärps efter hand, även fortsättningsvis.

För Gröna Bilister

Kristina Birath  
Styrelseledamot