



Handläggare: Hans-Olov Blom
Trafikavdelningen
Trafikövervakning
Tel: 508 287 33
hansolov.blom@gfk.stockholm.se

2002-05-15

Dnr 00-341-2280:3

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Definition som möjliggör stimulans för ”miljöbilar”.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets förslag av definition av ”miljöbil”.

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

SAMMANFATTNING

Gatu-och fastighetsnämnden gav kontoret i uppdrag den 21 november 2000, i samband med ärende § 45 ”Befrielse av parkeringsavgift för bilpoolsbilar samt bilar med alternativa drivmedel. Motion av Malte Sigemalm (s)”, att arbeta fram definitioner som möjliggör stimulanser för ”miljöbilar”.

Kontoret föreslår att till definitionen ”miljöbil” skall avses fordon med en totalvikt under 3500 kg och höra:

- ? Elbilar av alla årgångar.
- ? Hybridbilar som drivs på bensin/el fr o m årsmodell 2000.
- ? Bilar godkända i miljöklass 1 och är av typen:
Bifuel-bilar drivna med biogas till övervägande del.
Bränsleflexibla bilar drivna till övervägande del med bioalkohol (t ex E85).

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu-och fastighetsnämnden gav kontoret i uppdrag den 2000-11-21, i samband med ärende § 45 "Befrielse av parkeringsavgift för bilpoolsbilar samt bilar med alternativa drivmedel. Motion av Malte Sigemalm (s)", att arbeta fram definitioner som möjliggör stimulanser för "miljöbilar". Kontoret fick även i uppdrag att skyndsamt utarbeta förslag till utformning av subventionering av boendeparkering för elbilar. Detta har kontoret gjort och kommunfullmäktige har fattat beslut om att de som faller inom ramen för boendeparkering och har en elbil skall kunna boendeparkera avgiftsfritt fr o m den 1 juni 2002.

När det gäller miljöbilar och subventionering har kontoret även medverkat i miljöförvaltningens projekt "Incitament för miljöfordon" där kontoret föreslagit, för att stimulera inköp och användande av miljöbilar, att de som faller innanför ramen för nyttoparkeringstillstånd och boendeparkerings-tillstånd skall kunna få en reducerad parkeringsavgift.

Analys

Med anledning av uppdraget anlidade kontoret en extern konsult MTC AB (Motortestcenter AB) för att ta fram en definition av "miljöbil". Uppdraget utgick från fordon med en totalvikt under 3500 kg, vilket innefattar personbilar, lätta lastbilar och bussar med en totalvikt mindre än 3500 kg. I uppdraget till MTC AB ingick även att utreda om och hur de fordon som föreslås som "miljöbil" registreras i bilregistret och vid registreringsbesiktning. Detta för att se om det på ett enkelt sätt kan gå att styrka om fordonet är en "miljöbil".

MTC:s rekommendation är att hybridbilar registrerade efter 1 januari 2000 och elbilar oavsett årsmodell klassas som "miljöbil". Utdrag ur bilregistret kan styrka detta. Vidare föreslår MTC att miljöklass 1-bilar som körs på biobränslen också skall klassas som "miljöbil". För dessa rekommenderas ett ansökningsförfarande från berörd bilägare där registreringsbeviset ska visa på certifiering i miljöklass 1. Vidare skall den sökande göra troligt att bilen till övervägande grad (körsträcka) körs på biobränsle och att tankningsjournal förs. Dessa journaler ska ligga till grund för en årlig redovisning av bränsleanvändning och möjlighet att göra stickprovskontroller.

En svårighet vid bedömning av "miljöbilar" är att det inte på ett klart och tydligt sätt framgår i bilregistret vad fordonet drivs med. Det har inte heller funnits några enhetliga regler för hur registreringsbesiktning av denna fordonskategori skall ske.

MTC:s förslag på definition för "miljöbil" för fordon med en totalvikt under 3500 kg.

- ? Elbilar av alla årgångar.
- ? Hybridbilar fr o m årsmodell 2000.
- ? Bilar godkända i miljöklass 1 och är av typen:
 - Bifuel-bilar drivna med biogas till övervägande del
 - Bränsleflexibla bilar drivna till övervägande del med bioalkohol (t ex E85).

Kontoret har även gått igenom Riksskatteverkets justering av förmånsvärdet för ”miljöbilar”. Justeringsmöjligheterna för miljöbilar har fr o m 2002 utvidgats väsentligt. Om en bil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med andra mer miljöanpassade drivmedel än bensin och dieselolja och bilens nybilspris därför är högre än nybilspriset för närmast jämförbara bil utan sådan teknik, justeras förmånsvärdet nedåt till en nivå som motsvarar förmånsvärdet för den jämförbara bilen. Denna förändring tror kontoret kan öka användandet försäljningen av ”miljöbilar”.

Samråd

MTC:s förslag på definition för ”miljöbil” presenterades den 8 februari 2002 för den politiska referensgruppen för projektet ”Miljöbilar i Stockholm”. Minnesanteckningar från mötet bifogas.

Den politiska referensgruppen godkände i huvudsak förslaget på definition för ”miljöbil”. Vad det gäller hybridbilar ansåg gruppen att endast de som drivs med el/bensin skall godkännas. Vidare ansåg gruppen att det borde införas en övergångsbestämmelse som även tillåter äldre biogas- och etanolbilar som inte är miljöklass 1 under förutsättning att de var inregistrerade före 1/1 2002. Referensgruppen ansågs även att procentandel för hur mycket miljöbränsle miljöbilar måste tanka helst bör undvikas.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret föreslår att definitionen endast skall omfatta ”nyare miljöbilar”. Detta för att tekniken, hur fordon registrerats och miljönyttan under senare år har utvecklats. Om kommunen inför någon form av stimulans för ”miljöbilar” borde den göra största nyttan när det gäller fordon av nyare modell och framför allt på sådana fordon som ännu ej införskaffats. Det borde stimulera utvecklingen på miljöbilssidan och samtidigt på sikt få ner kostnaden för dessa fordon.

Kontoret föreslår att definitionen enbart skall gälla ”nyare miljöbilar”.

Kontoret föreslår att till definitionen ”miljöbil” skall avses fordon med en totalvikt under 3500 kg och höra:

- ? Elbilar av alla årgångar.
- ? Hybridbilar som drivs på bensin/el fr o m årsmodell 2000.

S

- ? Bilar godkända i miljöklass 1 och är av typen:
 - Bifuel-bilar drivna med biogas till övervägande del.
 - Bränsleflexibla bilar drivna till övervägande del med bioalkohol (t ex E85).

SLUT