



MILJÖFÖRVALTNINGEN
TRAFIKKONTORET

REMISSVAR
DNR : 001-1105/2011
SID 1 (3)
2011-05-17

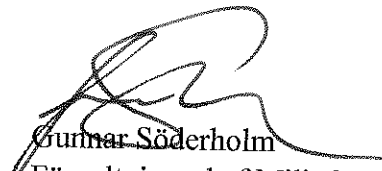
Handläggare:
Jonas Ericson, MF, Tel: 08/508 28 946
Linda Kummel, TK, Tel: 08/508 26 108

Till
Rotel VI – Stadsmiljöroteln
KF/KS kansli

Remiss om Förslag till supermiljöbilspremie

Miljöförvaltningen och Trafikkontoret har ombetts lämna kontorsyttrande över regeringens remitterade förslag till supermiljöbilspremie.

De båda förvaltningarna lämnar gemensamt yttrande enligt nedan:


Gunnar Söderholm
Förvaltningschef Miljöförvaltningen


Magdalena Bosson
Förvaltningschef Trafikkontoret

Förvaltningarnas synpunkter

Användningen av miljöbilsdefinition i praktiken.

Miljöbilsdefinition och miljöbilsförmåner har varit ett viktigt och bra sätt att förmå bilköparna att välja energisnålare fossildrivna bilar och att driva på utvecklingen av fler modeller av bilar med klimateffektivare teknik. Även när förmånerna har tagits bort har miljöbilsdefinitionen varit mycket viktig i miljöpolicy för egna flottor och egna transporter, men också för vilka krav man ställer på underleverantörer. Detta gäller såväl privata företag som kommuner och landsting.

Supermiljöbilsdefinitionen är framtagen med det enda syftet att peka ut vilka bilar som ska få en statlig inköpspremie. Premien ensam kommer dock inte att vara ett tillräckligt incitament för att initiera en marknad för exempelvis elbilar under de närmaste åren. Konsumenterna, inte minst privatpersoner, har visat sig vara mycket priskänsliga vid val av miljöbilar något som bl.a. redovisats i projektet BEST (www.best-europe.org). För elbilar, som kostar ca 200 tkr mer än en vanlig bil täcker premien endast en mindre del av extrakostnaden. För att skapa en marknadsintroduktion för elbilar behövs kompletterande incitament såsom utpekade parkeringsplatser, upphandlingskrav etc. - incitament som alla kräver en definition av vilka bilar som avses.

Att ha flera definitioner av supermiljöbilar är inte eftersträvänsvärt. Under en period hade staten och kommunerna olika miljöbilsdefinitioner, vilket upplevdes som mycket förvirrande av både bilköpare och bilförsäljare och hämmade

miljöbilsutvecklingen genom att vissa köpare helt enkelt avstod från att köpa miljöbil då situationen var så oklar.

Supermiljöbilsdefinitionen kan därför bli viktig även för fler typer av incitament, något som bör beaktas redan nu.

Teknikneutralitet

Den föreslagna definitionen är inte teknikneutral då den endast utgår från de klimatgaser som mäts ur avgasröret. Klimatpåverkan uppkommer som utsläpp och upptag (biobränslen) av koldioxid vid produktionen, utsläpp vid processning och distribution och utsläpp ur avgasröret vid förbränning. För laddhybrider utgör avgasrörsutsläppen bara en liten del av den totala klimatpåverkan och batteri-elbilar har över huvud taget inget avgasrör. Att då basera definitionen på endast en liten del av samtliga utsläpp är vare sig teknikneutralt eller klimateffektivt. Förvaltningarna föreslår istället en teknikneutral definition baserad på nettoeffekten av samtliga klimatutsläpp från produktion till avgasrör, se bilaga.

Buller

Buller är en viktig miljöaspekt som länge negligerats. Vi välkomnar därför förslaget att inkludera bullernivåer i definitionen. Förslaget är dock knappast teknikdrivande då mer än 46 % av dagens bilmodeller klarar de föreslagna 72 dB.

I sammanhanget bör nämnas att testmetoderna kraftigt missgynnar de tystaste bilarna och att vi förutsätter att regeringen verkar för att införa en mer rättvisande mätmetod.

Helbilsgodkännande

Förslaget att kräva helbilsgodkännande utesluter flera bilar som ännu endast tillverkas i små serier. Ett av syftena med premien och incitament baserade på definitionen är att övervinna de initiala marknadshindren. Det är då olämpligt att resa ytterligare hinder i form av krav på helbilsgodkännande. En lösning kan vara ett liknande förfarande som det som användes vid introduktionen av etanolbilar. Dessa kunde initialt inte testas för sina utsläpp vid etanoldrift då det saknades gemensamma testprotokoll. Genom att tillverkaren intygade att bilarna uppfyllde motsvarande krav och detta noterades i bilregistret kunde dessa bilar ändå bli berättigade till miljöbilsförmåner tills det fanns ett testprotokoll för dessa bilar.

Säkerhetskrav

Säkerhetskrav är ett viktigt kriterium vid inköp, men är inte ett miljökriterium. Eftersom definitionen kommer att användas också till andra ändamål än inköp, bör man skilja på inköpskriterier och miljökriterier. De föreslagna säkerhetskraven utesluter dessutom samtliga elbilar och laddhybrider på marknaden, vilket naturligtvis är kontraproduktivt. Vi förslår att säkerhetskraven lyfts bort från

definitionen, men kvarstår som en rekommendation. Detta hindrar inte att statliga myndigheter eller andra inköpare fortsatt ställer höga säkerhetskrav vid sina bilinköp.

Övriga miljöaspekter

Förvaltningarna påminner om att förutom klimatgaser och buller så är de hälsopåverkande utsläppen viktiga miljöaspekter. Stockholm har i likhet med flera svenska städer svårt att klara EUs luftkvalitetsnormer, till stor del pga. den ökande mängden dieslbilar. Det behövs ytterligare åtgärder för att komma tillrätta med problemen, tex att kommunerna får möjligheter att utforma miljözoner även för personbilar.

Målgrupp

Vår erfarenhet från utvecklingen av andra miljöbilar och från arbetet med elbilsupphandlingen (www.elbilsupphandling.se) ger vid handen att antalet privatkunder som kommer att utnyttja bidraget blir mycket litet. I synnerhet då förslaget utesluter leasade bilar och flera elbilstillverkare initialt endast erbjuder leasing.

Vi föreslår att supermiljöbilstödet öppnas både för leasade bilar och för fler målgrupper: i första hand bilpooler och uthyrningsfirmor för att ge många privatpersoner möjlighet att pröva på elbilar utan stora egna investeringar och därmed öppna för framtida elbilsmarknad. I andra hand kan företag med mycket kundkontakter – taxi, bud mm komma i åtanke. Utredningens farhågor om ett omfattande manuellt arbete för att administrera utbetalningar till dessa kategorier är överdrivna.

Sammanfattningsvis konstaterar förvaltningarna att det de kommande åren inte finns något fordon som uppfyller samtliga föreslagna kriterier, vilket gör premien och ev. andra incitament kopplade till denna definition verkningslösa. Detta försvårar Stockholms arbete med att nå målen en fossiloberoende flotta år 2030 och fossilfri stad 2050. Förvaltningarna föreslår istället en supermiljöbilsdefinition baserad på klimatpåverkan, se bilaga.

Bilaga

Förslag till ny nationell miljöbilsdefinition och supermiljöbilsdefinition



Förslag till nya miljöbilsregler, ny miljöbilsdefinition

Flera olika miljöbilsregler finns idag, flera löper ut inom kort och flera är alltför generösa på så sätt att kraven snart motsvarar de som en europeisk snittbil ska klara. Det har gjort att dagens miljöbilsregler gynnar en för stor andel av de nysålda bilarna.

Eftersom Sverige har som mål att vi ska ha en fossiloberoende fordonsflotta år 2030 är en fortsatt snabb utveckling av fordonsparken mot climateffektiva och snålare fordon högprioriterat.

En tydlig, teknikneutral och skärpt miljöbilsdefinition är ett viktigt verktyg i det arbetet.

Miljöförvaltningen i Stockholm presenterar här hur en sådan definition skulle kunna utformas samt beskriver konsekvenserna av förslaget.

Betydelsen av en miljöbilsdefinition

Miljöbilsdefinition(er) och miljöbilsförmåner har varit ett viktigt och bra sätt att förmå bilköparna att välja energisnålare fossildrivna bilar, att få in flera modeller av biobränsledrivna bilar på marknaden och att få fram energieffektiva modeller av främst fossilbränsledrivna, men även biobränsledrivna modeller.

Även när incitamenten har tagits bort har miljöbilsdefinitionen varit mycket viktig i miljöpolicy för egna bilar och transporter, men också för vilka krav man ställer på underleverantörer. Detta gäller såväl företag som kommuner och landsting.

Miljöbilsdefinitionen behöver skärpas

Miljöförvaltningens utgångspunkter:

- Det är viktigt att skärpa miljöbilsreglerna så att de driver fram ännu mer energieffektiva och climateffektiva fordon.
- Det är viktigt med enhetliga miljöbilsregler som är lätta att förstå. En harmonisering till en enda nationell miljöbilsdefinition, eller möjligen en miljöbilsdefinition och en supermiljöbilsdefinition, är önskvärt.
- Reglerna bör vara teknikneutrala, dvs. ta sin utgångspunkt i funktionskrav som ska uppnås, såsom t ex utsläppsvärden och climateffekt, istället för att peka ut vissa tekniker. Detta eftersom teknikneutralitet är en förutsättning för fortsatt och fri teknikutveckling på lika villkor. Det gynnar även kostnadseffektiva alternativ.
- En miljöbilsdefinition ska peka ut bilarna med allra bäst energi- och klimatprestanda, inte utgöra någon form av bas- eller genomsnittskrav. Svenska regler kan mycket väl premiera det allra bästa segmentet samtidigt som EUs regler strävar efter att förbättra snittbilen som redan 2012 ska klara 130 g CO₂/km. Även svenska miljöbilsregler bör så långt det är möjligt använda sig av krav och principer hämtade ur EU förordningar och regelverk, men t.ex. tidigarelägga dem.

- Miljöbilsdefinitionen ska vara mycket strikt vad gäller klimatpåverkan. På detta vis blir miljöbilsdefinitionen ett komplement till EUs Förordning 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar, som stadgar att snittbilen år 2020 högst ska förbruka energi motsvarande 95 g CO₂/km.
- Reglerna bör vara långsiktiga men samtidigt inte orsaka inlåsningsproblem som visar sig olyckliga. Ett sätt att åstadkomma detta är att i reglerna bygga in en översyn av miljöbilsdefinitionen med viss periodicitet, eventuellt i kombination med en förutbestämd gradvis skärpning. Det finns en stor teknisk potential att energieffektivisera de klimatbästa bilarna och genom att successivt skärpa kraven på energiåtgång i miljöbilsdefinitionen kan dessa bilar över tiden realisera denna potential.

Miljöförvaltningen i Stockholms förslag till en skärpt miljöbilsdefinition

Max tillåtna avgasvärde (certifieringsvärde blandad körning): 95 g CO₂ ur avgasröret/km.

Bensin och dieslbilar ska alltså klara ett certifierat avgasvärde på max 95 g CO₂/km

Etanolbilar tillskrivs 60 % av avgasvärdet för CO₂ utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,6.*

Biogasbilar tillskrivs 50 % av avgasvärdet för CO₂ utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,5.*

Elbilar För rena elbilar används i enlighet med förnybartdirektivet klimatgasvärdena för svensk elmix (26 g CO_{2e}/kWh) och med detta som grund accepterar en utsläppsnivå på max 95 g CO₂/km

Laddhybrider: För laddhybrider används certifierade avgasvärdena + klimatgasvärdena för svensk elmix för den del av körcykeln som använder el.

**Dessa siffror baseras på verkligt utfall vad avser drivmedlets sammansättning, förnybartdirektivets reduktionsnivåer samt tankningsgrad i snitt i landet de senaste tre åren.*

Klimatschablonen för bilar på biodrivmedel bör ses över vart tredje år och precis som i vårt förslag baseras på verkligt utfall vad avser drivmedlets sammansättning, förnybartdirektivets reduktionsnivåer samt tankningsgrad i snitt i landet.

Maxgränsen 95 g CO₂ ur avgasröret/km bör gradvis skärpas. Definitionen kan lämpligtvis ange att denna skärpning sker i samband med att EU gör samma översyn inom ramen för 130 g-förordningen.

Konsekvensbeskrivning:

Dessa förslag innebär en skärpning av max tillåtna bränsleförbrukning från dagens miljöbilskrav.

En genomgång av dagens fordonsutbud visar att 30 bilmodeller skulle klara dessa krav redan idag (se bilaga). Dessa stod under 2010 för ca 5 procent av nybilsförsäljningen.

Inom intervallet 95-105 g finns ytterligare 44 st. bilmodeller. Dessa bedöms genom fortsatt energioptimering kunna nå 95 g inom de närmaste åren.

Genom att kraven på energiåtgång inte sätts till marknadens absolut snålaste teknik, medan kraven på klimatpåverkan sätts mycket strikt, rymmer detta förslag såväl små energisnåla, men något mindre klimateffektiva dieslbilar som något större, klimateffektiva, men mindre energisnåla biobränslebilar. Det kommer alltså att finnas miljöbilar i såväl småbils- som mellanbilssegmentet. Men väljer man en mellanstor bil, måste det vara en som körs med ett bränsle med stor klimatnytta.

Miljöförvaltningen i Stockholms förslag till en supermiljöbilsdefinition

En supermiljöbilsdefinition kan följa samma princip som en miljöbilsdefinition men ställa hårdare krav.

Max tillåtna avgasvärde (certifieringsvärde blandad körning) 50 g CO₂ ur avgasröret/km.

Bensin och dieslbilar ska alltså klara ett certifierat avgasvärde på max 50 g CO₂/km

Etanolbilar tillskrivs 60 % av avgasvärdet för CO₂ utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,6.*

Biogasbilar tillskrivs 50 % av avgasvärdet för CO₂ utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,5.*

Elbilar För rena elbilar används i enlighet med förnybartsdirektivet klimatgasvärdena för svensk elmix.

Laddhybrider: För laddhybrider används det certifierade avgasrörsvärdet + klimatgasvärdena för svensk elmix för den del av körcykeln som använder el.

**Dessa siffror baseras på verkligt utfall vad avser drivmedlets sammansättning, RED-direktivets reduktionsnivåer samt tankningsgrad i snitt i landet de senaste tre åren.*

Konsekvensbeskrivning:

En genomgång av dagens fordonsutbud visar att 4 bilar skulle klara dessa krav redan idag.

Följande modeller klarar redan idag Stockholms förslag till skärpt miljöbilsdefinition:

Fabrikat/modell	Bränsle	WTW schablon g CO ₂ /km	Energi kWh/km	Buller dB(A)
Mitsubishi iMiev	el	4	0,14	66
Citroen C-Zero	el	4	0,14	66
Peugeot iOn	el	4	0,14	66
Fiat 500 EVadapt	el	6	0,23	i.u.
Fiat Punto Evo 1.4 8V Active Biogas S/S	Gas	58	0,58	71
Fiat Qubo 1.4 8V Biogas Dynamic	Gas	60	0,60	72
VW Passat 1.4 Tsi 150 EcoFuel Variant	Gas	62	0,64	73
VW Touran 1.4 TSI EcoFuel. Man	Gas	64	0,65	69
Opel Combo 1.6 CNG TOUR	Gas	67	0,67	73
Opel Combo skåp 1.6 CNG	Gas	67	0,67	i.u.
Fiat Dublo 1.4 T-Jet Natural Power	Gas	67	0,65	73
MB B-Klass 180 NGT CST Blue. Man	Gas	68	0,67	72
Opel Zafira 1.6 CNG ecoFLEX	Gas	69	0,69	71
Opel Zafira 1.6 CNG Turbo ecoFL.	Gas	70	0,70	71
Ford Focus 2.0 CNG	Gas	71	0,77	71
Ford Focus 2.0 CNG C-MAX	Gas	71	0,77	71
VW Caddy 2.0 EcoFuel	Gas	78	0,95	74
VW Caddy 2.0 EcoFuel Maxi Life	Gas	78	0,95	74
Renault Clio 1.2 16V Eco2 Flex Fuel	Etanol	83	0,54	73
Renault Modus Grand 1.2 16V eco ² FlexFuel	Etanol	83	0,54	71
Volvo V70 II 2.5t AFV Bi-Fuel CNG R-Design	Gas	84	0,91	73
Mitsubishi Colt 1.3 FFV	Etanol	86	0,55	74
Smart Fortwo CDI	Diesel	86	0,32	70
Skoda Fabia 1.2 TDI/75 DPF Greenline II S/S	Diesel	89	0,33	71
Toyota Auris 1.8 HSD	Hybrid	89	0,35	70
Toyota Prius 1.8 HSD	Hybrid	89	0,36	69
VW Polo 1.2 BlueMotion	Diesel	89	0,33	69
Audi A4 2.0 TFSI	Etanol	89	0,58	74
Audi A4 2.0 TFSI Avant	Etanol	92	0,60	74
Opel Corsa 1.3 CDTI DPF ecoFLEX S/S Enjoy	Diesel	95	0,35	71