

**PM 2005 RIII (Dnr 314-2905/2005)**

## **Miljöbilsdefinition**

**Rapportering av regeringsuppdrag**

**Remiss från Näringsdepartementet**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Näringsdepartementets remiss angående miljöbilsdefinition överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Leif Rönngren** anför följande.

### *Bakgrund*

Vägverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till definition av begreppet miljöbil. Arbetet har genomförts i samarbete med Naturvårdsverket och Rikspolisstyrelsen samt genom brett samråd med företrädare för olika aktörer i Sverige.

Regeringen har genom Näringsdepartementet översänt Vägverkets rapport gällande regeringsuppdraget att utveckla en miljöbilsdefinition m.m. för yttrande till bl.a. Stockholms stad, *bilaga*.

Målet har varit att ta fram en teknikneutral definition som är enkel att tillämpa. Samtidigt ska uppställda miljökrav vara så avvägda att tillgången till bilar som klarar dessa inte i onödan begränsar tillgången på miljöbilar.

Vägverkets förslag är i första hand tänkt att användas när statliga verk och myndigheter köper in bilar till den egna verksamheten. Definitionen ska dessutom, enligt regeringsuppdraget, beakta möjligheten att skapa en enhetlig nationell miljöbilsdefinition.

### *Remisser*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden. Med anledning av den korta remisstiden har ärendet inte hunnit behandlas i trafiknämnden och synpunkterna från trafikkontoret hanteras därför som kontorsremiss.

*Stadsledningskontoret* föreslår att kommunstyrelsen tillstyrker Vägverkets förslag på definition av miljöbilar med reservation att kraven på kväveoxidutsläpp för miljöbilsklassade dieselbilar bör skärpas till att motsvara de krav som ställs på bensinbilar.

*Trafikkontoret* anser att utredningen på ett bra sätt belyst frågeställningarna och lämnat väl avvägda förslag. Kontoret anser att definitionerna kan ligga till grund för stadens miljöbilssatsningar med avgiftsbefrielse för miljöbilar.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* tillstyrker Vägverkets förslag till definition av miljöbilar under förutsättning att kraven på kväveoxidutsläpp för dieselbilar skärps till att motsvara dem för bensinbilar.

### *Mina synpunkter*

Det är oerhört angeläget att få fram en enhetlig och nationell miljöbilsdefinition. Som det nu ser ut har kommuner och myndigheter olika definitioner. Största problemet med detta är att det skapar en otydlighet kring miljöbilar och villkoren för innehavare av dessa. Det har bidragit till att signalerna från beslutsfattare och myndigheter om deras önskan att uppmuntra och initiera fördelaktiga villkor för miljöbilsinnehavare, inte varit tydliga och enhetliga.

Det råder ingen tvekan om att stadens medborgare är intresserade av miljöbilar och efterfrågan är stor och ökar hela tiden.

Från stadens sida har vi tydligt visat och uppmuntrat till en ökning av miljöbilsanvändandet. Nämnas kan stadens beslut att befria miljöbilar från avgifter vid boende- och nyttoparkering, infartsparkering samt befrielse från trängselskatt. Styrgruppen för miljöbilar i Stockholm, har också tillsammans med Göteborg och Malmös miljöbilsprojekt länge efterlyst en nationell definition.

De fyra grundprinciper som Vägverket föreslår är väl avvägda:

1. Definitionen bör vara tydlig och enkel
2. Definitionen ska vara teknikneutral
3. Bränslesnåla fordon ska kunna klassas som miljöbilar
4. Definitionen ska inte beakta trafiksäkerhet

Det är viktigt att inte ta med för många aspekter då riskerar definitionen att bli otydlig. Det är också bra att Vägverket har krav på mängden koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och energianvändning. Det gör att även snåla bensin- och dieslbilar kan klassas som miljöbilar. Bilar drivna med alternativa bränslen får inte heller förbruka hur mycket drivmedel som helst om de vill klassas som miljöbil. Det är i detta sammanhang viktigt att påpeka liksom miljöförvaltningen och stadsledningskontoret, att kraven på bränslesnåla dieslbilars utsläpp av kväveoxider ska vara lika stränga som de krav som ställs på bilar med bensindrift.

Jag vill även tillstyrka det förslag som Vägverket redovisar som innebär att även äldre fordon kan klassas som miljöbilar enligt följande kriterier.

- Fordon som helt eller delvis kan drivas av metangas, etanol eller el/hybriddrift. Fordonet ska vara godkänt för att drivas med det alternativa drivbränslet av nationell myndighet och tillverkare/generalagent.
- Bilen ska ha första registreringsdatum år 1995 eller senare.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på Näringsdepartementets remiss angående miljöbilsdefinition överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 28 september 2005

LEIF RÖNNGREN

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Sten Nordin* (m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Vi välkomnar en nationell miljöbilsdefinition. Bilar rör som bekant på sig och kör över kommungränser varför det blir mycket rörigt och opraktiskt med lokala miljöbilsdefinitioner. Bilar kör också över nationsgränser och därför är det också angeläget att EU inom snar framtid tar fram en gemensam miljöbilsdefinition. Dessutom är det nödvändigt att miljöfrågor tacklas på internationell nivå.

## **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** gjordes av *Sten Nordin*, *Mikael Söderlund* och *Peter Lundén-Welden* (alla m), *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

Vägverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till definition av begreppet miljöbil. Arbetet har genomförts i samarbete med Naturvårdsverket och Rikspolisstyrelsen samt genom brett samråd med företrädare för olika aktörer i Sverige.

Målet har varit att ta fram en teknikneutral definition som är enkel att tillämpa. Samtidigt ska uppställda miljökrav vara så avvägda att tillgången till bilar som klarar dessa inte i onödan begränsar tillgången på miljöbilar.

Vägverkets förslag är i första hand tänkt att användas när statliga verk och myndigheter köper in bilar till den egna verksamheten. Definitionen ska dessutom, enligt regeringsuppdraget, beakta möjligheten att skapa en enhetlig nationell miljöbilsdefinition.

Vägverket redovisade sitt förslag till miljöbilsdefinition den 20 juni 2005.

Vägverkets rapport av regeringsuppdraget bifogas i bilaga.

## REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden samt miljö- och hälsoskyddsnämnden. Med anledning av den korta remisstiden har ärendet inte hunnit hanteras i trafiknämnden och synpunkterna från trafikkontoret hanteras därför som kontorsremiss.

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 16 september 2005, har i huvudsak följande lydelse.

Den föreslagna definitionen inleds med en uppdelning i två storleksklasser: En för ”vanliga” personbilar med plats upp till 6 passagerare inkl. förare (Miljöbil A) och en för personbilar med plats för 7 till 9 passagerare (Miljöbil B). Sedan ställs ett grundläggande emissionskrav enligt Miljöklass 2005 samt ett extra krav för dieseldrivna fordon (MK 2005 PM alt. Max 5 mg partiklar/km). Därtill måste ett antal gränsvärden för koldioxidutsläpp och bränsle- eller elförbrukning underskridas för att bilen ska klassas som miljöbil. I praktiken innebär definitionen att de bilar som i dagligt tal uppfattas som miljöbilar inkluderas. Därtill kommer även ett fåtal mycket bränslesnåla fordon att inkluderas.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna definitionen på ett väl avvägt och teknikneutralt sätt fokuserar på relevanta miljöparametrar såsom emissioner och energieffektivitet. Definitionen är även relativt lätt att förstå. Kontoret bedömer att definitionen kommer med framgång att kunna användas i stadens arbete för att minska utsläppen från biltrafiken.

Stadsledningskontoret delar dock Miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att kraven på bränslesnåla dieselbilars utsläpp av kväveoxider bör vara lika stränga som de krav som ställs på bilar med bensindrift. Det lägre kravet på dieselfordon motiveras med att det är önskvärt med kravnivåer för miljöbilar som harmonierar med krav på andra håll i Sverige och EU samt med konstaterandet att ett högre krav inte skulle endast ge marginell miljöeffekt. Frågan har ur stadens synvinkel principiell betydelse på grund av problemen att uppnå i lag föreskrivna miljö kvalitetsnormer. En miljöbilsdefinition som tillåter högre utsläpp kväveoxider från dieseldrivna än bensindrivna bilar skickar enligt kontoret fel signaler, även om de facto miljöeffekten bedöms som marginell.

Stadsledningskontoret föreslår därför att Kommunstyrelsen tillstyrker Vägverkets förslag till definition av miljöbilar med reservationen att kraven på kväveoxidutsläpp för miljöbilsklassade dieselbilar bör skärpas till att motsvara de krav som ställs på bensinbilar.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat 9 augusti 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Definitionsfrågorna har stor betydelse för den fortsatta utvecklingen på miljöbilsområdet. Med klara och tydliga regler skapas långsiktighet både vad gäller teknik och ekonomi för såväl myndigheter som allmänhet.

Trafikkontoret finner efter granskning av utredningen att denna på ett bra sätt belyst frågeställningarna och lämnat väl avvägda förslag. Kontoret kan därför i huvudsak ställa sig bakom de definitioner som föreslås. På en punkt önskar kontoret att en definition utvecklas vad gäller bilregistret. För närvarande betecknas fordon som kan använda både etanol och bensin i varierande grad som enbart bensinfordon i bilregistret. Här ser trafikkontoret att det är önskvärt med en nyansering.

Kontoret anser att definitionerna kan ligga till grund för stadens miljöbilsåtgärder med avgiftsbefrielse för miljöbilar m.m. Kontoret går dock inte närmare in på effekterna av definitionerna för staden s bilar utan denna fråga får redovisas i annat sammanhang.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade den 30 augusti 2005 att bifalla förvaltningens förslag.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Magnus Hellström* (m) och *Johan Steenhoff Eriksen* (m) samt tjänstgörande ersättarna *Lena Bring* (m) och *Torbjörn Erbe* (m) enligt följande.

Vi välkomnar en nationell miljöbilsdefinition. Bilar rör som bekant på sig och kör över kommungränser varför det blir mycket rörigt och opraktiskt med lokala miljöbilsdefinitioner. Bilar kör också över nationsgränser och därför är det också angeläget att EU inom snar framtid tar fram en gemensam miljöbilsdefinition. Dessutom är det nödvändigt att miljöfrågor tacklas på internationell nivå.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 16 augusti 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Idag finns en rad olika definitioner av begreppet miljöbil i Sverige. Staten har t ex två, en definition finns i inkomstskattelagen och används för reducering av miljöbilens förmånskattevärde, ytterligare en finns i trängselskattelagen och kommer att användas för att befria miljöbilar från miljöavgift/trängselskatt.

Stockholms stad har en definition via beslut i Gatu- och fastighetsnämnden som befriar miljöbilar från boende- och nyttoparkering.

En rad andra kommuner har egna miljöbilsdefinitioner som t ex används för gratis parkering och miljötaxificka.

Några av de aktuella miljöbilsdefinitionerna redovisas i bilaga 2.

För miljöbilsanvändaren i Stockholm är det svårt att förstå och hålla reda på vad som gäller. En ”miljöbil” kan få sänkt förmånsskatt som förmånsbil av staten men inte bli befriad från trängselskatt/miljöavgift eller få gratis boendeparkering. En ”miljöbil” kan få parkera gratis i Göteborg men inte i Stockholm, eftersom reglerna skiljer sig åt.

En nationell miljöbilsdefinition är viktig för att kunna tillämpa parkeringsregler och trängselskatter på gemensamt sätt i hela Sverige. Miljöförvaltningen har genom arbetet ”Miljöbilar i Stockholm” och tillsammans med Göteborg och Malmös miljöbilsprojekt länge efterlyst en nationella miljöbilsdefinition. Det är därför med glädje och tacksamhet vi mottagit remissen med Vägverkets förslag. Förvaltningen har lämnat tjänstemannasynpunkter och deltagit i samrådsmöten med Vägverket i samband med deras arbete med uppdraget. Ärendet har även diskuterats inom den politiska styrgruppen för Miljöbilar i Stockholm och de synpunkter som framkom där har framförts i tjänstemannasynpunkterna till Vägverket

Förvaltningen är i stort sett mycket positiva till Vägverkets förslag som i stort överensstämmer med de tjänstemannasynpunkter förvaltningen tidigare överlämnat, se bilaga 3.

## Grundprinciper för en miljöbilsdefinition

En miljöbilsdefinition ska framför allt kunna användas för att ge olika kostnadslättnader eller andra förmåner för de som köper och kör en miljöbil. Förvaltningen förespråkar en definition som stöder både bränslesnåla små bilar samt miljöanpassade bränslen.

1. **Definitionen bör vara tydlig och enkel att förstå.** Vi tror att det är nödvändigt med en enkel definition så att privatpersoner och företag på ett enkelt kan bedöma vad som är en miljöbil. De parametrar som bör beaktas bör vara *utsläpp, energiförbrukning och / eller CO<sub>2</sub>-värden samt drivmedel*.
2. **Definitionen ska vara teknikneutral.** Syftet med olika incitament för ökat miljöbilsanvändande är att minska energiförbrukningen och utsläppen men också att minska användandet av fossila bränslen.
3. **Bränslesnåla fordon ska kunna klassas som miljöbilar.** Om en hybridbil, t ex Toyota Prius, drar 4,5 liter bensin på 100 km borde även en Lupo, som drar 2,99 liter per 100 km klassas som miljöbil. Dessutom är Sveriges bilpark den i Europa som har störst andel stora bilar och bilar med hög bränsleförbrukning. De nyregistrerade bilarna i Sverige hade nästan 20 % högre bränsleförbrukning än EU:s genomsnitt. Därför är det viktigt att stödja de små, bränslesnåla bilarna. Bränsleförbrukningen för fordon drivna med alternativa förnybara bränslen ska vara avgörande.
4. **Definitionen ska inte beakta trafiksäkerhet.** Detta skiljer sig från t ex Göteborgs och Malmös definition där man kräver att bilarna ska klara 3 alternativt 4 stjärnor i Euro NCAP:s krocktest. Vi menar att trafiksäkerhet inte hör hemma i en miljöbilsdefinition. Mer relevant i så fall vore att ta in PAH-fria däck, lågbullrande däck, rätt däcktryck, ha regler för lackens kemikalieinnehåll eller typ av flamskyddsmedel i inredningen etc. Med hänvisning till punkt 1 anser vi att dock att inte heller dessa parametrar ska tas med i definitionen.

Vägverkets definition överensstämmer med dessa grundprinciper vilket är bra.

Nedan kommenteras Vägverkets förslag i detalj med utgångspunkt från rubrikerna i förslaget – bilaga 1

### **Grundkrav emissioner**

Vägverkets förslag om grundkrav på Miljöklass 2005 för emissioner är bra med ett viktigt undantag: *när bränslesnåla dieslbilar ska klassas som miljöbilar kräver förvaltningen skärpta krav för kväveoxidutsläpp motsvarande de som gäller för bensinbilar i miljöklass 2005.*

I Stockholms innerstad överskrider miljökvalitetsnormen för kväveoxider på vissa starkt trafikerade gator. Det är därför inte rimligt att vare sig staden eller staten gynnar bilar med höga kvävedioxidutsläpp.

### **Krav på koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och energianvändning**

Vägverkets förslag på krav avseende koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning och energianvändning är bra. Snåla bensin och dieslbilar kan klassas som miljöbil samtidigt som bilar drivna med alternativa drivmedel inte får förbruka hur mycket drivmedel som helst. Energikrav ställs på elbilar som inte får dra för mycket el.

### **Övrigt**

Vägverkets definition innehåller en definition av själva fordonet. Många bilar som kan köras på alternativa drivmedel kan dessutom köras på bensin. Vad som faktiskt bör finnas i fordonets tank är inte med i definitionen. Med tanke på att tillgången på drivmedel varierar över landet är detta ett klokt avvägande. Lokal krav på vad som ska finnas i miljöbilens tank kan komplettera vägverkets förslag.

Vägverkets definition av miljöbilar gäller i princip endast helt nya fordon, vilket är naturligt när den i första hand ska användas vid nyanskaffning av fordon till statliga verk och myndigheter.

Att miljöbilar har en attraktiv andrahandsmarknad är en viktigt förutsättning för att miljöbilsmarknaden skall utvecklas positivt framöver.

I stor utsträckning påverkas detta av hur länge en bil anses vara en miljöbil. Vägverket föreslår att bilar som klassas som miljöbil enligt den föreslagna definitionen kvarstår som miljöbil i vägtrafikregistret till de skrotas. En sådan lösning ger frihet för myndigheter och organisationer att utifrån aktuella behov och ändamål själva definiera vilken kravnivå som ska gälla.

Problem kan emellertid uppstå när det gäller bilar som idag klassas som miljöbilar men som kanske inte uppfyller vägverkets definition.

Miljöförvaltningen ställer sig här bakom det förslag som vägverket redovisar och som innebär att även äldre fordon kan klassas som miljöbilar enligt följande kriterier:

- Fordon som helt eller delvis kan drivas av metangas, etanol eller el/hybriddrift. Fordonet ska vara godkänt för att drivas med det alternativa drivmedlet av nationell myndighet och tillverkare/generalagent.
- Bilen ska ha första registreringsdatum år 1995 eller senare.