



Handläggare: Eva Sunnerstedt  
Telefon: 08-508 28 913

Till  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2011-04-12 P. 25

## **Inspel till ny skärpt nationell miljöbilsdefinition samt rapport om miljöbilsförsäljningen tom februari 2011**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

- 1) Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig bakom förvaltningens förslag till inspel till ny skärpt miljöbilsdefinition som redovisas i bilaga 1. Förslaget ska användas som inspel till staten som just nu funderar på nya miljöbilsdefinitioner inom några olika områden.
- 2) Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner redovisningen avseende miljöbilsförsäljningen tom februari 2011

Gunnar Söderholm  
Förvaltningsdirektör

Gustaf Landahl  
Avdelningsdirektör

### **Sammanfattning**

Miljöförvaltningen föreslår en ny skärpt nationell miljöbilsdefinition. År 2013 får nya bilar i Europa släppa ut i genomsnitt 130 g CO<sub>2</sub>/km. Dagens miljöbilsdefinition har gränsen 120 g CO<sub>2</sub>/km. Det är rimligt att miljöbilsdefinitionen skärps till 95 g CO<sub>2</sub>/km som är de krav som förväntas bli genomsnittskravet för nya bilar inom EU år 2020. Miljöförvaltningen förordar

även att CO<sub>2</sub>-utsläppen ska beräknas utifrån ett livscykelperspektiv och inte som idag efter vad som kommer ut ur avgasröret.

Miljöbilers marknadsandel i Stockholm och Sverige har sjunkit i nybilsförsäljningen under januari och februari 2011 i förhållande till samma tidsperiod år 2010 och i förhållande till de genomsnittliga marknadsandelarna under förra året. Minskningen var större i Stockholms län än i landet i övrigt. För Stockholm har miljöbilsandelen sjunkit från 40,5 procent år 2010 till 31,3 procent i januari och februari 2011. Marknadsandelarna för etanol och biogasbilar har halverats medan snåla bensin- och dieslbilar samt elhybridbilar har behållit samma marknadsandelar som år 2010. Totalt var det framförallt större, ej miljöbilsklassade dieslbilar som ökade sina marknadsandelar.

I Sverigestatistiken för mars månad 2011 framgår att miljöbilandelen går uppåt igen och att det är snåla dieslbilar som står för denna ökning. Etanolbilarna och gasbilarna tappar ytterligare i marknadsandelar.

Statistiken för miljöbilsförsäljningen de första månaderna år 2001, som visar att de snåla dieselbilarna ökar i marknadsandelar och biodrivmedelbilarna (etanol och biogas) minskar, understryker behovet av en skärpt definition.

## Bakgrund

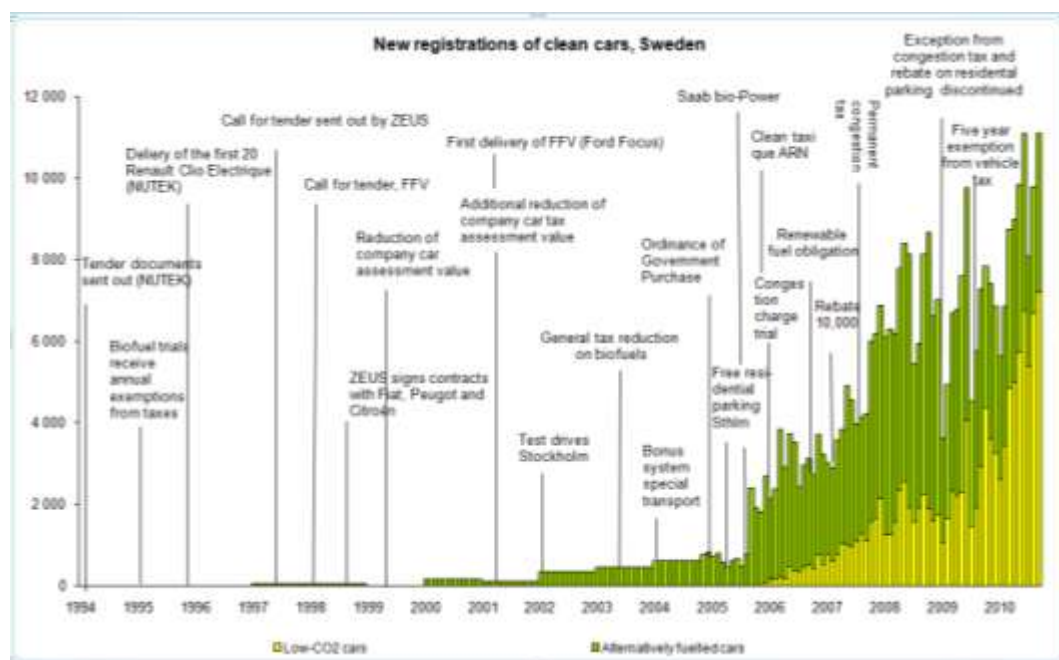
Miljöbilar är ett av flera sätt att minska trafikens miljöpåverkan. Detta förutsätter att andelen miljöbilarna fortsätter öka och blir mer klimat- och energieffektiva. Idag är miljöbilsdefinitionen utdaterad och behöver skärpas. Just nu ser vi ett trendbrott där allt fler väljer dieslbilar, både dieslbilar som klassas som miljöbilar (< 120 g CO<sub>2</sub>/km) samt dieslbilar som inte uppfyller dagens miljöbilsdefinition. Etanolbilarna och biogasbilarna tappar i försäljningsandelar och elbilsförsäljningen har inte ännu kommit igång.

När andelen dieselfordon ökar i Stockholm, ökar även utsläppen av kväveoxider från personbilarna. Det är den ökande andelen dieselfordon i personbilsflottan som håller tillbaka förbättringen av luftkvaliteten på ex Hornsgatan och andra innerstadsgator. (Källa: Luften i Stockholm, årsrapport 2010 från SLB-Analys).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i verksamhetsprogrammet för år 2011 att verka för en skärpt nationell miljöbilsdefinition.

Det pågår just nu diskussioner nationellt om hur en skärpning av miljöbilsdefinitionen ska se ut. Det gäller främst för förmånsskattereduktionen och supermiljöbilspremien men även vad det gäller statliga verk och myndigheters inköp av miljöbilar. Den statliga inköpsdefinitionen har stor betydelse då den hittills fungerat som mall för andra myndigheters och privata företag inköspolicy samt krav på underleverantörer vid transportupphandlingar. Den statliga inköpsdefinitionen fungerar även som vägledande för privatpersoner som vill välja en så bra miljöbil som möjligt.

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 energieffektivare modeller av främst fossilbränsledrivna, men även biobränsledrivna modeller.



Figur 1) Försäljning av miljöbilar per månad, samt viktiga förändringar av styrmedel mm som kan ha påverkat försäljningen

Mot bakgrund av ovanstående har miljöförvaltningen utarbetat ett förslag på ny skärpt nationell miljöbilsdefinition som kan användas vid statliga och andra organisationers inköp samt förmånsskattereduktion mm.

## Behovet av en ny miljöbilsdefinition

### 1) Miljöbilsdefinitionen behöver skärpas

Antalet miljöbilar med dagens definition har ökat stort i antal. Samtidigt ska genomsnittet av nya bilar i EU släppa ut högst 130 g CO<sub>2</sub> från år 2013. En miljöbilsdefinition som innebär att en mycket stor andel av nybilsförsäljningen kvalar in är föga drivande mot energi- och klimateffektivare bilar. Det blir också orimligt att fortsätta ge incitament som inte driver utvecklingen. Därför måste kraven på energi- och klimateffektivitet skärpas. En lämplig nästa nivå för en nationell miljöbilsdefinition kan vara 95 g/km. Detta är en nivå som EU redan föreslagit som genomsnittliga utsläpp till 2020. En miljöbilsdefinition kan gynna de bilar som redan klarar 2020 kraven. Därutöver bör bullerkrav övervägas.

### 2) Miljöbilsdefinitionerna behöver harmoniseras

Det finns idag många olika miljöbilsdefinitioner som används i en rad olika sammanhang. Detta är förvirrande och otydligt för såväl konsumenter som bilindustrin. Nedan följer en sammanställning över de incitament och miljöbilsdefinitioner som finns i Sverige idag. Förslaget till supermiljöbilspremie som eventuellt träder ikraft den 1/7 2011 har även inkluderats. Miljöförvaltningen tar en ställning till vilka incitament som ska finnas i framtiden men anser att det är angeläget att miljöbilsdefinitionerna harmoniseras.

| Incitament:                          | Gäller för:                                                                                                 | Giltighet:                       | Ansvarig myndighet:                        | Värde:                                                                          |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Lägre fordons-skatt</b>           | Miljöbilar enligt SFS 2009:1                                                                                | Tillsvidare                      | Finansdepartementet                        | Varierar mellan ca 1 – 5 000 kr/år i 5 år beroende på vilken bil man jämför med |
| <b>Undantag från trängsel-skatt</b>  | Miljöbilar enl. trängselskattelagen registrerade före år 2009                                               | Till och med år 2012             | Finansdepartementet                        | Varierar från 0 upp till max 14 000 kr/år                                       |
| <b>Reducerat förmåns-värde</b>       | Miljöbilar enligt inkomstskattelagen                                                                        | Till och med beskattningsår 2011 | Finansdepartementet                        | Varierar mellan 4 – 8000 kr/år                                                  |
| <b>Gratis parkering</b>              | Mindre än hälften av de 70 kommuner i landet som tar betalt för parkering har någon form av miljöbilsförmån | Varierar mellan kommunerna       | Kommunfullmäktige i respektive kommun      | Varierar mellan kommunerna                                                      |
| <b>Supermiljö-bilspremie FÖRSLAG</b> | Elbilar och laddhybridbilar enligt särskild förordning. Gäller privatpersoner.                              | From 1/7 2011 tom 30/6 2014      | Finansdepartementet och Miljödepartementet | 40 000 kr vid inköp av nytt fordon                                              |

Figur 2) Sammanfattande tabell över de incitament som finns och planeras (supermiljöbilspremien) i Sverige.

### 3) Miljöbilsdefinitionen bör bygga på nettoutsläpp av koldioxid och måste vara enkel att förstå

Det behövs ett nytt sätt att räkna klimatpåverkan. Bilars klimatpåverkan har traditionellt mätts som utsläpp av koldioxid ur avgasröret. Även om detta egentligen endast mäter energiförbrukningen så har det varit ett tillräckligt gott närmevärde för att ange klimatpåverkan från fossildrivna bilar. För biobränslen är dock detta sätt helt missledande eftersom den koldioxid som kommer ur avgasröret till stor del har hämtats ur atmosfären och därför inte ger upphov till så stor klimateffekt. För elbilar är det ännu tydligare eftersom de inte ens har ett

avgasrör. De klimatpåverkande utsläppen för bibränslen och el sker istället vid produktion och till liten del vid transport av bränslena. Därför finns det ett behov av ett mer heltäckande och mer rättvisande sätt att beräkna bilarnas klimatpåverkan.

Det enklaste sättet att praktiskt jämföra bedömningen av klimatpåverkan hos bibränslebilar och med fossilbränslebilar vore att fortsätta mäta CO<sub>2</sub>-utsläpp ur avgasröret, men att reducera värdet med en faktor beroende på bränsle. Precis som dagens tillvägagångssätt, ger det naturligtvis endast ett relativt värde, men detta tillvägagångssätt ger en sannare relation mellan bränslena.

## Rekommenderade schablonvärden för bibränslen och el

Beräkningarna av bilar klimatpåverkan bör utgå från de certifierade utsläppsvärdena för respektive bil. Dessa finns redovisade i fordonsregistret. För bensinbilar, dieslbilar och elhybridbilar används dessa värden precis som de finns redovisade i fordonsregistret. För bilar som kan drivas med E85 och biogas samt för elbilar och laddhybrider ska dessa certifieringsvärden räknas om enligt nedanstående:

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| E85          | För E85 är det lämpligt att utgå från Förnybartdirektivets kommande miniminivå på 50 % klimatreduktion för etanoldelen i E85. Då skulle utsläppen från en E85-bil reduceras certifieringsvärdet med drygt 40.<br><br><b>Avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,6.</b>                                                                                                                                       |
| Biogas       | Biogas som i Sverige alltid är gjort av avfall eller jordbruksrester reducerar utsläppen med i snitt 82 %. Detta stämmer med typvärden i Förnybartdirektivet. Under de närmaste åren kommer dock fordonsgasen att innehålla upp till 40 % naturgas. Därför är det lämpligt att använda 60 % av typvärdet i förnybartdirektivet för gasbilar, dvs 50.<br><br><b>Avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,5</b> |
| Elbilar      | För rena elbilar är det lämpligt att i enlighet med Förnybartdirektivet använda klimatgasvärdena för Svensk elmix.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Laddhybrider | För laddhybrider är det lämpligt att använda certifieringsvärdena för CO <sub>2</sub> ur avgasröret + klimatgasvärdena för Svensk elmix för den del av körcykeln som använder el.                                                                                                                                                                                                                               |

## **Förvaltningens förslag till inspel till ny nationell miljöbilsdefinition**

Miljöförvaltningen föreslår ett schabloniserat sätt att kvantifiera biodrivmedelsbilars klimatpåverkan i relation till fossildrivna bilar som tar hänsyn till utsläppen under drivmedlens hela livscykel men samtidigt utgår från de avgasvärden för CO<sub>2</sub> som måste mätas och anges för alla bilar som säljs i EU.

**För bensinbilar, dieslbilar och elhybridbilar används det certifierade avgasvärdet utan omräkning. För elbilar och laddhybrider används klimatgasvärdena för svensk elmix.**

**Etanolbilar tillskriva 60 % av det certifierade avgasvärdet för CO<sub>2</sub> utsläpp/km och biogasbilarna 50% av det certifierade avgasvärdet för CO<sub>2</sub> utsläpp/km.**

Miljöförvaltningens utvecklade förslag till inspel till ny nationell miljöbilsdefinition inkl. supermiljöbilsdefinition finns i bilaga 1.

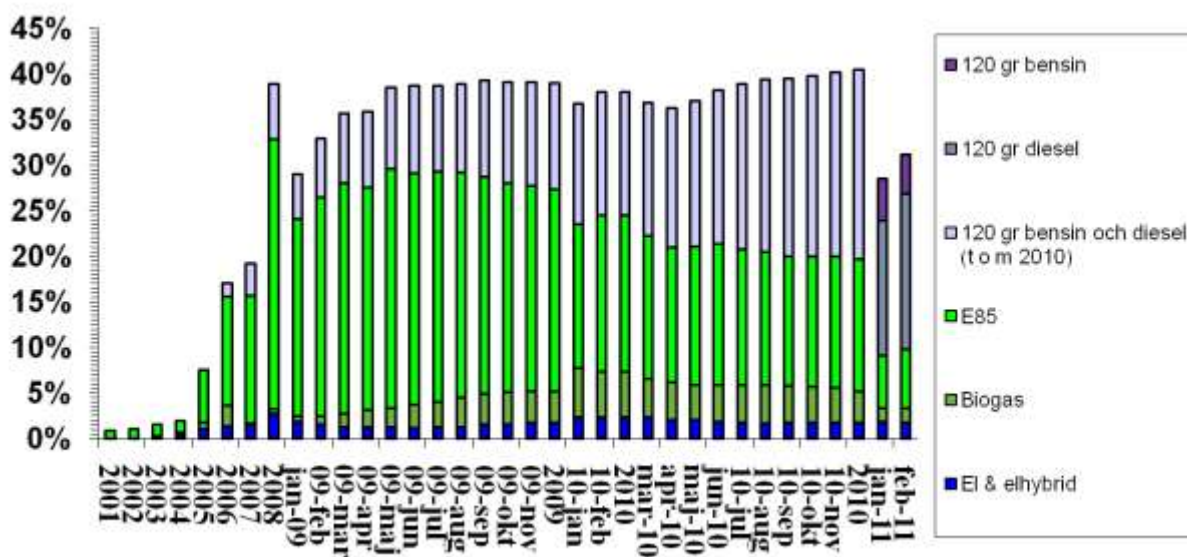
Idagsläget finns ett 30-tal bilar som klarar miljöförvaltningens förslag till ny nationell miljöbilsdefinition och under år 2009 stod dessa för ca 20 procent av nybilsförsäljningen.

## **Rapport om miljöbilsförsäljningen tom februari 2011**

Miljöbilarna tappar marknadsandelar

Nya miljöbilars marknadsandel i Stockholm och Sverige har sjunkit kraftigt under januari och februari 2011 i förhållande till samma tidsperiod år 2010 och i förhållande till de genomsnittliga marknadsandelarna under förra året. För Stockholms län har andelen sjunkit från 40,5 procent år 2010 till 31,3 procent i januari och februari 2011. Etanol- och biogasbilarnas marknadsandelar har halverats under samma tidsperiod medan andelen elhybridbilar samt snåla bensin- och dieslbilar var konstant. Totalt var det framförallt stora, ej miljöklassade dieslbilar som tog marknadsandelar från etanol- och biogasbilarna.

I Sverigestatistiken för mars månad 2011 framgår att miljöbilandelen går uppåt igen och att det är snåla dieslbilar som står för denna ökning. Etanolbilarna och gasbilarna tappar ytterligare i marknadsandelar. Någon länsstatistik för mars 2011 finns inte tillgänglig ännu.

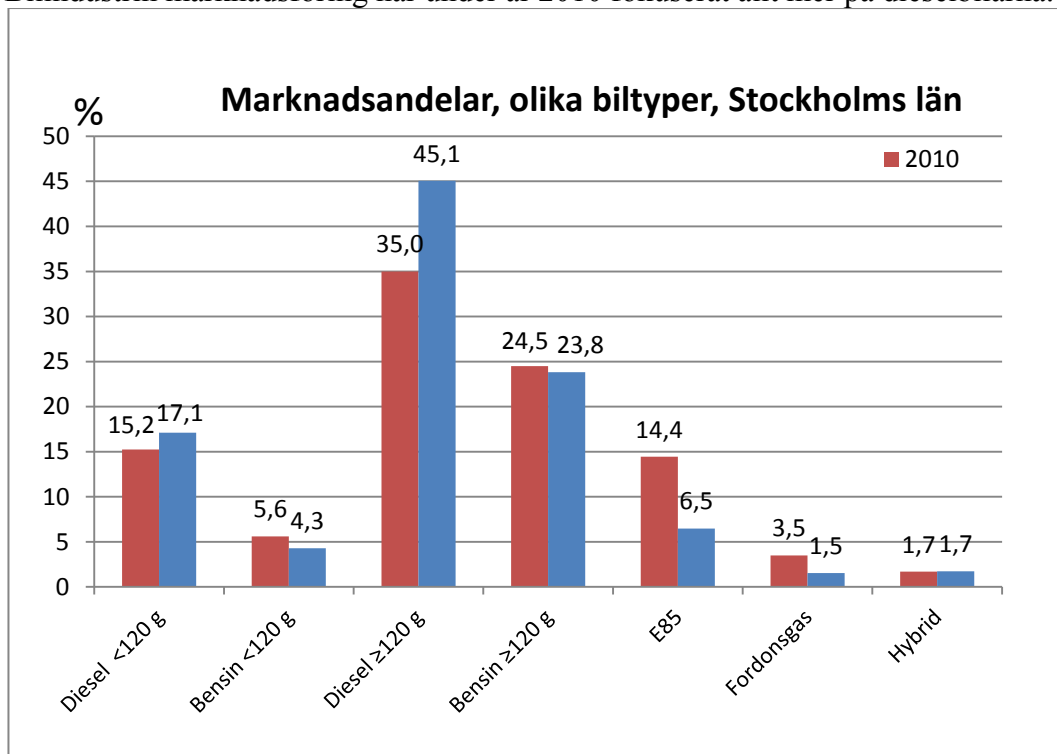


Figur 3) Andel miljöbilar av olika slag i nybilsförsäljningen 2001 – feb 2011 i Stockholms län

Minskningen i Stockholms län var större än för landet i övrigt, från 40,5 procent år 2010 till 31,3 procent i januari och februari 2011, se figur 3. Andelen elhybridbilar var oförändrad och snåla bensin och dieslbilar har ökat med en halv procentenhet. Andelen gasbilar har gått ner med två procentenheter vilket är mer än en halvering mot år 2010. Även etanolbilarnas marknadsandel har mer än halverats och redovisar en minskning med åtta procentenheter från föregående år. Sammanfattningsvis innebär detta att miljöbilarnas marknadsandel sjunkit närmare tio procent i Stockholms län (jmf med sju procent för landet totalt). Att minskningen i Stockholms län är större än för landet i övrigt kan ha sin förklaring i att andelen etanolbilar länge varit högre i Stockholm än landet som helhet och att minskningen i nybilsförsäljningen är särskilt markant för just etanolbilarna.

Tänkbara orsaker till minskade försäljningsandelar för etanol och biogasbilar är den problematiska biogassituationen i Stockholm med periodvis gasbrist som fått många kunder att fundera på om verkligen vill fortsätta köra gasbil. Parallellt med detta finns fortfarande den negativa mediebilden om etanol som kan ha gjort många kunder tveksamma till etanolens verkliga miljönytta. Under sommaren 2010 orsakade dålig etanol motorhaverier och kunderna rekommenderades tanka bensin. Vidare har regeringen vid flera tidpunkter under år 2010 aviserat att etanolbilarna inte ska få fortsatt nedsatt förmånsskatt. Samtidigt ökar

diesebilarnas popularitet och i media beskrivs ofta diesel som ett bra miljöval. Bilindustrin marknadsföring har under år 2010 fokuserat allt mer på diesebilarna.



Figur 4) Nybilsförsäljningen i procent av totala marknaden i Stockholms län uppdelat på alla olika biltyper (miljöbilar och icke miljöbilar) dels för helåret 2010, dels för januari och februari 2011.  
Källa: BIL Sweden.

Figur 4 visar andelen i nybilsförsäljningen för alla biltyper i Stockholms län. Figuren visar att stora dieserbilar har ökat med hela tio procentenheter under januari och februari 2010, samtidigt som stora bensinbilar minskat lite i marknadsandelar.

Antalet miljöbilar i Stockholms län fortsätter att öka

Ser man till **antalet** miljöbilar som säljs i Stockholms län så var det ungefär oförändrat i januari och februari 2011 jämfört med år 2010. Men eftersom försäljningen av totala antalet bilar i länet går upp så har miljöbilarna tappat marknadsandelar. I fordonsparken i Stockholms län fanns totalt i februari 2011 cirka 125 000 miljöbilar vilket är ca 12 procent av alla bilar som finns i regionen. Fortfarande dominerar etanolbilar bland miljöbilarna totalt sett men statistiken visar att en förskjutning sker mot allt större andel snåla bensin- och dieserbilar.



**Bilaga:** 1) PM Förslag till nationell nya miljöbilsregler, ny miljöbilsdefinition