



PM 2008:222 RII (Dnr 001-2183/2008)

Förordning om miljö- och säkerhetskrav vid myndigheters inköp av bilar samt upphandling av transporter

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Statliga myndigheters inköp och leasing har hittills reglerats i SFS 2004:1364. I den föreslagna förordningen föreslår Näringsdepartementet en ändring så att miljökrav och trafiksäkerhetskrav ska gälla för fler kategorier än miljöbilar och dessutom att motsvarande krav ska ställas när myndigheter upphandlar transporter.

Förordningen föreslås gälla för myndigheter under regeringen och är med andra ord inte styrande för kommuner och kommunala bolag.

I och med denna förordning höjs kraven på myndigheterna från att minst 85 % av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar till 95 %. Undantag från kravet gäller för

- Personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen
- Utryckningsfordon
- Fordon som används i spaningsverksamhet inom Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen, eller
- Personbilar som är särskilt anpassade för personskydd.

Motsvarande krav för personbilar som är utryckningsfordon är 60 %.

Av Stockholms stads miljöprogram för perioden 2008-2011 framgår stadens mål att stadens bilpark ska bestå till 100 % av miljöbilar som till 85 % körs på förnybart drivmedel.

Det förslag till ny miljöbilsdefinition som nu är ute på remiss innefattar i huvudsak ingen ändring av gällande avgas- och bränsleförbrukningsvillkor för att klassas som miljöbilar. Förändringen avser i stället tillägg med trafiksäkerhetskrav på alkolås, antisladdsystem och krockskydd.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig till den av Vägverket föreslagna definitionen av miljöbil, denna definition är också den som tillämpas i den föreslagna förordningen. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som Vägverkets förslag gällande personbilarna eftersom dessa saknas i den statliga förordningen. Framledes så kommer miljöbilsdefinitionen, för Stockholms stads del,

endast ha betydelse vid upphandling och inköp av de fordon som används i stadens egen organisation.

Trafiksäkerhetskraven i förslaget till förordning följer till stor del de ”Råd för miljö- och trafiksäkra resor” som tagits fram av miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden gemensamt.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. De två senare har avgett ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret har inget att erinra mot Näringsdepartementets förslag. Kontoret vill dock framhålla behovet av att ha en långsiktig plan för hur kraven i förordningen kommer att skärpas i framtiden. En tydlig och välkänd plan ger marknaden en chans att anpassa sin produktutveckling för att kunna erbjuda fordon i enlighet med myndigheternas önskemål.

Miljöförvaltningen och *trafikkontoret* anser att det är en brist att förslaget från Näringsdepartementet saknar miljöbilsdefinition för andra fordon än personbilar med max fyra sittplatser utöver förarplatsen. Vidare saknas en skärpning av vad som är en miljöbil. Kontoren finner detta olyckligt och framhåller att det krävs en långsiktig plan för när och hur miljöbilsdefinitionen ska skärpas. Detta bör ske ex. vart tredje eller femte år med i långt förväg kända gränser. Skärpningarna måste ta hänsyn till nya bilar, begagnade bilar samt även konverterade bilar. Det måste vara klart vad som gäller för alla typer av fordon om det är miljöfordon eller inte.

Det är bra att trafiksäkerhetskraven i förslaget ställs separat utanför begreppet ”miljöbil”. Trafiksäkerhetskraven bör kompletteras avseende: krockskyddsegenskaper, wiplashskydd, ISA - Intelligent Speed Adaptation samt varningssystem till föraren om hinder i samband med backning av bil. Dessutom bör en maximal åldersgräns för fordonen införas för att tillförsäkra att inte äldre och mindre miljö- och trafiksäkra bilar ingår i fordonsflottan.

Mina synpunkter

Det finns många miljöbilsdefinitioner i Sverige. Stockholm, Göteborg och Malmö m.fl. har länge efterlyst en enhetlig nationell definition som omfattar alla typer av fordon - personbilar, lätta lastbilar och bussar samt tunga fordon.

Regeringen har ännu inte hört sammat denna önskan och idag har staten hela fyra olika definitioner.

Aktuella miljöbilsdefinitioner:

Statlig nivå:

- Inkomstskattelagen (61 kap. 19 a §) – reglerar nedsättning av förmånsvärdet för ”miljöbilar”
- Trängselskattelagen (5 §) – reglerar vilka ”miljöbilar” som är undantagna från trängselskatt i Stockholm
- SFS 2004:1364 senare uppdaterad i 2005:1228 och 2006:1572 (2-7 §§) – reglerar statliga verk och myndigheters inköp av ”miljöbilar”
- SFS 2007:380 (3 §) – reglerar vilka ”miljöbilar” som får den s.k. miljöbilspremiem om 10 000 kr vid nybilsinköp av privatperson.

Regeringen har emellertid aviserat förändringar i undantaget i trängselskattelagen samt den s.k. miljöbilspremierna, vilket gör att dessa två definitioner inom kort endast får en marginell betydelse.

Incitament och styrmedel

Enligt en proposition från regeringen ska miljöbilsundantaget i trängselskattelagen upphöra från och med den 1 januari 2009 för nyregistrerade bilar. Nyinköpta miljöbilar som registreras efter det datumet kommer därmed inte att vara undantagna från trängselskatt. Befintliga miljöbilar och miljöbilar som registreras före årsskiftet berörs inte av förslaget. För dessa bilar fortsätter undantaget att gälla fram till och med juli 2012. Motiveringen är att trängselskatten även i framtiden ska fylla sitt huvudsyfte att minska trängseln.

Miljöbilspremierna kommer endast att betalas ut till nya bilar köpta av privatpersoner fram till halvårsskiftet 2009. Premierna upphör därmed sex månader tidigare än vad som ursprungligen sagts.

Vägverket fick under 2004 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på en miljöbilsdefinition som skulle kunna användas av statliga verk och myndigheter vid inköp och leasing av fordon. Definitionen skulle enligt uppdraget även på sikt kunna användas som en nationell miljöbilsdefinition.

Det förslag till ny miljöbilsdefinition som nu är ute på remiss innefattar i huvudsak ingen ändring av gällande avgas- och bränsleförbrukningsvillkor för att klassas som miljöbilar. Förändringen avser i stället tillägg med trafiksäkerhetskrav på alkohol, antisladdsystem och krockskydd.

Jag föreslår i enlighet med kontoren att miljöbilskrav/miljöbilsdefinition även ska gälla för personbilar med fler än fyra sittplatser. Dessutom är det en brist att lätta lastbilar och bussar fortfarande inte innefattas i definitionen.

Antalet miljöbilar med dagens definition har ökat stort i antal. Ökningen har skett mycket tack vare de incitament för miljöbilar som finns på såväl lokal som nationell nivå. Det är angeläget att med jämna mellanrum strama åt och skärpa miljöbilsdefinitionen så att utvecklingen mot bättre och bättre bilar hela tiden drivs framåt av efterfrågan. Det är också viktigt att utveckla incitamentsstrukturerna. De nu kvarstående incitamenten är:

- Ingen skatt på biodrivmedel
- Lägre förmånsbeskattning av miljöbilar
- Lägre fordonsskatt för miljöbilar

Regeringen bör överväga om och hur dessa styrmedel kan utvecklas och kanske kompletteras med ytterligare styrmedel, där livscykelperspektivet beaktas.

Angeläget att skärpa kraven på vad som är en miljöbil

Miljöbilsdefinitionen i tidigare förordningen 2006:1572 samt i det nya förslaget gynnar små snåla bensin- och dieselbilar vilket är bra. Snåla bilar blir emellertid ”miljöbilar” relativt enkelt. Därför tar bilindustrin inte fram små snåla hybrider eller små snåla bilar på förnybara drivmedel. De hybrider samt bilar med förnybara drivmedel som finns i Sverige idag är alla mellanklassbilar eller större. Bilar med en bensinförbrukning under 0,5 l/mil (120 g CO₂/km) eller en dieselförbrukning under 0,45 l/mil blir ju ”miljöbilar” i alla fall. Risken är att teknikerna inte kombineras utan att utvecklingen fortsätter i den inriktningen den idag har där små och medelstora miljöbilar drivs med fossila drivmedel och att större miljöbilar är hybrider eller drivs med förnybara drivmedel.

Erfarenheterna från tidigare arbete med miljöbilsdefinitioner visar att det tar tid att ta fram ett beslut om en ny definition. Regeringskansliet bör därför omgående initiera ett sådant arbete. Ett mål bör vara att ha en skärpt definition till år 2010.

Trafiksäkerhetskrav inkluderas i förordningen men inte i begreppet miljöbil

Särskilda krav på bilarnas trafiksäkerhet införs i förordningen enligt förslaget. Trafiksäkerhetskraven ställs emellertid frikopplat till miljökraven och ingår inte i begreppet "miljöbil" vilket är bra.

Trafiksäkerhetskraven i förslaget till förordning följer i mycket de "Råd för miljö- och trafiksäkra resor" som tidigare tagits fram av miljöförvaltningen och trafikkontoret gemensamt och som även andra förvaltningar till viss del redan anslutit sig till. Trafiksäkerhetskraven i förslaget är generellt sätt bra men jag har i likhet med kontoren några kommentarer:

Krockskyddsegenskaper föreslås inte gälla för lätta lastbilar och för personbilar med fler än fyra sittplatser exklusive förare. Begränsningen till fyra sittplatser plus förare är alltför snäv då det finns personbilar registrerade både för sex och sju passagerare. Personbilar kan även registreras som lätta lastbilar. Även dessa fordon bör innefattas med krav på krockskyddsegenskaper. Antisladdsystem finns för tunga fordon vilket bör införas som ett krav även för detta fordonsslag.

ISA - Intelligent Speed Adaptation (ISA - hastighetsanpassning) är ett krav som bidrar till ökad efterlevnad av hastighetsgränserna på våra vägar. Krav på ISA-utrustning i fordonen bör övervägas. Stockholms stad planerar att införa ISA-utrustning i alla sina egna fordon. Samordning bör ske.

Åldersgräns. För miljözonen i Stockholm finns en åldersgräns på åtta år för att tillförsäkra att äldre och kanske mindre funktionsdugliga bilar inte ingår i fordonsflottan. Motsvarande krav bör gälla för miljö- och trafiksäkra bilar.

Jag anser att, tillsammans med de förslag som berörs i mina synpunkter, kommer utvecklingen av miljöbilar att fortgå med effektivare användning av fordonsbränslen och därmed mindre utsläpp av CO₂ samtidigt som trafiksäkerheten gynnas i högre grad.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 30 oktober 2008

ULLA HAMILTON

Bilaga

Remiss från Näringsdepartementet.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen

Det antecknades till protokollet att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Statliga myndigheters inköp och leasing har hittills reglerats i SFS 2004:1364. I den föreslagna förordningen föreslår Näringsdepartementet en ändring så att miljökrav och trafiksäkerhetskrav ska gälla för fler kategorier än miljöbilar och dessutom att motsvarande krav ska ställas när myndigheter upphandlar transporter.

Förordningen föreslås gälla för myndigheter under regeringen och är med andra ord inte styrande för kommuner och kommunala bolag.

I och med denna förordning höjs kraven på myndigheterna från att minst 85 % av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar till 95 %. Undantag från kravet gäller för

- Personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen
- Utryckningsfordon
- Fordon som används i spaningsverksamhet inom Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen, eller
- Personbilar som är särskilt anpassade för personskydd.

Motsvarande krav för personbilar som är utryckningsfordon är 60 %.

Av Stockholms stads miljöprogram för perioden 2008-2011 framgår stadens mål att stadens bilpark ska bestå till 100 % av miljöbilar som till 85 % körs på förnybart drivmedel.

Det förslag till ny miljöbilsdefinition som nu är ute på remiss innefattar i huvudsak ingen ändring av gällande avgas- och bränsleförbrukningsvillkor för att klassas som miljöbilar. Förändringen avser i stället tillägg med trafiksäkerhetskrav på alkohol-ås, antisladdsystem och krockskydd.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig till den av Vägverket föreslagna definitionen av miljöbil, denna definition är också den som tillämpas i den föreslagna förordningen. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som Vägverkets förslag gällande personbilarna eftersom dessa saknas i den statliga förordningen. Framledes så kommer miljöbilsdefinitionen, för Stockholms stads del, endast ha betydelse vid upphandling och inköp av de fordon som används i stadens egen organisation.

Trafiksäkerhetskraven i förslaget till förordning följer till stor del de ”Råd för miljö- och trafiksäkra resor” som tagits fram av miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden gemensamt.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. De två senare har avgett ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Statliga myndigheters inköp och leasing har hittills reglerats i SFS 2004:1364. I den föreslagna förordningen föreslår Näringsdepartementet en ändring så att miljökrav och trafiksäkerhetskrav ska gälla för fler kategorier än miljöbilar och dessutom att motsvarande krav ska ställas när myndigheter upphandlar transporter.

Förordningen föreslås gälla för myndigheter under regeringen och är med andra ord inte styrande för kommuner och kommunala bolag.

I och med denna förordning höjs kraven på myndigheterna från att minst 85 % av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar till 95 %. Undantag från kravet gäller för

- Personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen
- Utryckningsfordon
- Fordon som används i spaningsverksamhet inom Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen, eller
- Personbilar som är särskilt anpassade för personskydd.

Motsvarande krav för personbilar som är utryckningsfordon är 60 %.

Av Stockholms stads miljöprogram för perioden 2008-2011 framgår stadens mål att stadens bilpark ska bestå till 100 % av miljöbilar som till 85 % körs på förnybart drivmedel.

Det förslag till ny miljöbilsdefinition som nu är ute på remiss innefattar i huvudsak ingen ändring av gällande avgas- och bränsleförbrukningsvillkor för att klassas som miljöbilar. Förändringen avser i stället tillägg med trafiksäkerhetskrav på alkoholås, antisladdsystem och krockskydd.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig till den av Vägverket föreslagna definitionen av miljöbil, denna definition är också den som tillämpas i den föreslagna förordningen. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som Vägverkets förslag gällande personbilarna eftersom dessa saknas i den statliga förordningen. Framledes så kommer miljöbilsdefinitionen, för Stockholms stads del, endast ha betydelse vid upphandling och inköp av de fordon som används i stadens egen organisation.

Trafiksäkerhetskraven i förslaget till förordning följer till stor del de ”Råd för miljö- och trafiksäkra resor” som tagits fram av Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden gemensamt.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret har inget att erinra mot Näringsdepartementets förslag. Kontoret vill dock framhålla behovet av att ha en långsiktig plan för hur kraven i förordningen kommer att skärpas i framtiden. En tydlig och välkänd plan ger marknaden en chans att anpassa sin produktutveckling för att kunna erbjuda fordon i enlighet med myndigheternas önskemål.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret

Miljöförvaltningens och trafikkontorets förvaltningsyttrande daterat den 20 oktober 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Näringsdepartementet översände 2008-09-09 på remiss till bl.a. Stockholms stad förslag till ny förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav vid myndigheters inköp av bilar samt upphandling av vägtransporter. Remissen har inom staden översänts till Stadsledningskontoret, Miljöförvaltningen och Trafikkontoret för förvaltningsyttrande senast 2008-10-21. Trafikkontoret och Miljöförvaltningen avger ett gemensamt yttrande i ärendet.

Bakgrund

Under andra kvartalet 2008 har mer än var tredje ny bil som sålts varit en miljöbil i Sverige. Det finns många miljöbilsdefinitioner i Sverige. Stockholm, Göteborg och Malmö m.fl. har länge efterlyst en enhetlig nationell definition som omfattar alla typer av fordon - personbilar, lätta lastbilar och bussar samt tunga fordon.

Regeringen har ännu inte hört sammat denna önskan och idag har staten hela fyra olika definitioner.

Aktuella miljöbilsdefinitioner:

Statlig nivå:

- Inkomstskattelagen (61 kap. 19 a §) – reglerar nedsättning av förmånsvärdet för ”miljöbilar”

- Trängselskattelagen (5 §) – reglerar vilka ”miljöbilar” som är undantagna från trängselskatt i Stockholm

- SFS 2004:1364 senare uppdaterad i 2005:1228 och 2006:1572 (2-7 §§) – reglerar statliga verk och myndigheters inköp av ”miljöbilar”

- SFS 2007:380 (3 §) – reglerar vilka ”miljöbilar” som får den s.k. miljöbilspremien om 10 000 kr vid nybilsinköp av privatperson.

Regeringen har emellertid aviserat förändringar i undantaget i trängselskattelagen samt den sk miljöbilspremien, vilket gör att dessa två definitioner inom kort endast får en marginell betydelse.

Enligt en proposition från regeringen ska miljöbilsundantaget i trängselskattelagen upphöra från och med den 1 januari 2009 för nyregistrerade bilar. Nyinköpta miljöbilar som registreras efter det datumet kommer därmed inte att vara undantagna från trängselskatt. Befintliga miljöbilar och miljöbilar som registreras före årsskiftet berörs inte av förslaget. För dessa bilar fortsätter undantaget att gälla fram till och med juli 2012. Motiveringen är att trängselskatten även i framtiden ska fylla sitt huvudsyfte att minska trängseln.

Miljöbilspremien kommer endast att betalas ut till nya bilar köpta av privatpersoner fram till halvårsskiftet 2009. Premien upphör därmed sex månader tidigare än vad som ursprungligen sagts.

Vägverket fick under 2004 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på en miljöbilsdefinition som skulle kunna användas av statliga verk och myndigheter vid inköp och leasing av fordon. Definitionen skulle enligt uppdraget även på sikt kunna användas som en nationell miljöbilsdefinition. Efter återremiss och en bred förankring och diskussion med en rad aktörer i Sverige (däribland Stockholm) redovisade Vägverket sitt förslag under sommaren 2005. Förslaget resulterade ursprungligen i SFS 2004:1364 som reglerar myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Förordningen har uppdaterats två gånger i SFS 2005:1228 samt SFS 2006:1572. I förordningen redovisas vilka kriterier som gäller för att ett fordon ska anses vara en miljöbil. Miljöbilsdefinitionen i förordningen berör emellertid endast personbilar.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig, till SFS 2006:1572. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Detta gäller inköp av fordon, transporttjänster samt möjligheten att få förmånlig parkering på gatumark. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som i SFS 2006:1572 gällande personbilarna eftersom dessa saknas i den statliga förordningen.

Vid ändring av den statliga förordningen ska Stockholms, Göteborgs och Malmös definition av miljöbilar ändras på motsvarande sätt. Miljöbilsdefinitionen har för kommunernas del betydelse vid inköp och leasing av fordon liksom vid beslut om befrielse eller dispens från avgift för boende- och nyttoparkering. Befrielse från boende- och nyttoparkeringsavgifter föreslås i Stockholms förslag till budget för 2009 tas bort från 2009-01-01. Miljöbilsdefinitionen har efter detta datum endast betydelse för stadens egna och leasade fordon samt vid upphandling av transporttjänster.

För personbilar som inte är miljöbilar samt för lätta lastbilar föreslår Näringsdepartementet att fordonet maximalt får släppa ut 225 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning. Märk väl att detta endast är förbrukningskrav/miljökrav men som därmed inte ger fordonet status som miljöbil. I § 4 läggs tydligt fast att förordningen inte gäller för personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen.

Trafikkontorets och Miljöförvaltningens synpunkter

Förslaget innehåller inga skärpta miljökrav men inkluderar trafiksäkerhetskrav

Det förslag till ny miljöbilsdefinition som nu är ute på remiss innefattar i huvudsak ingen ändring av gällande avgas- och bränsleförbrukningsvillkor för att klassas som miljöbil. Förändringen avser i stället tillägg med trafiksäkerhetskrav på alkolås, antisladdsystem och krockskydd.

Kontoren föreslår att miljöbilskrav/miljöbilsdefinition även ska gälla för personbilar med fler än fyra sittplatser. Dessutom är det en brist att lätta lastbilar och bussar fortfarande inte innefattas i definitionen.

Ängeläget att skärpa kraven på vad som är en miljöbil

Antalet miljöbilar med dagens definition (och som i förslaget från Näringsdepartementet föreslås alltså vara densamma) har ökat stort i antal. Ökningen har skett mycket tack vare

de incitament för miljöbilar som finns på såväl lokal som nationell nivå. Fram till halvårsskiftet 2009 kommer nu tre viktiga miljöbilsincitament att försvinna:

- Undantaget från trängselskatt
- Undantaget från boende- och nyttoparkering
- Miljöbilspremie till privatpersoner

Det är nu extra viktigt att de incitament som faktiskt finns kvar behålls om den positiva miljöbilsutvecklingen ska kunna bibehållas. Dessa kvarvarande incitament är:

- Ingen skatt på biodrivmedel
- Lägre förmånsbeskattning av miljöbilar
- Lägre fordonsskatt för miljöbilar

Det är också angeläget att vidareutveckla dessa kvarvarande incitament och kanske tom. skapa nya. Förslag om förändrad fordonsskatt för miljöbilar har framförts i flera forum. Att exempelvis helt befria miljöbilar från fordonsskatt i ex. 3-5 år är i ekonomiska termer jämförbart med miljöbilspremie.

Det är viktigt att med jämna mellanrum strama åt och skärpa miljöbilsdefinitionen så att utvecklingen mot bättre och bättre bilar hela tiden drivs framåt av efterfrågan. Att helt ta bort incitament kan däremot bidra till att den positiva utvecklingen dämpas.

Innan staten började klassa små snåla bensin och dieselbilar som miljöfordon fanns ytterst få bilmodeller som klarade 120 g CO₂/km på den svenska marknaden. Sverige hade och har fortfarande i genomsnitt Europas största bilar. Miljöbilsdefinitionen och de förmåner som är förknippade med en miljöbil har emellertid haft stor betydelse och idag finns en mängd sådana fordonmodeller på marknaden och de står för en ganska stor andel av nybilsförsäljningen. I januari 2008 var dessa bilar ungefär en femtedel av antalet miljöbilar i nybilsförsäljningen i Sverige.

EU föreslår att genomsnittsbilen i Europa år 2012 ska få släppa ut högst 120-130 g CO₂/km och för år 2020 ska gränsen vara 95 g CO₂/km. Det blir då upp till bilindustrin att inte sälja bilar som har en högre förbrukning än att denna gräns klaras. För bilar som överstiger gränsen måste en straffavgift betalas. Det är inte rimligt att en "genomsnittsbil" ska klassas som en miljöbil. Miljöbilarna bör vara de "bästa" på marknaden, inte genomsnittet.

Miljöbilsdefinitionen i tidigare förordningen 2006:1572 samt i det nya förslaget gynnar små snåla bensin och dieselbilar vilket är bra. Snåla bilar blir emellertid "miljöbilar" relativt enkelt. Därför tar bilindustrin inte fram små snåla hybrider eller små snåla bilar på förnybara drivmedel. De hybrider samt bilar med förnybara drivmedel som finns i Sverige idag är alla mellanklassbilar eller större. Bilar med en bensinförbrukning under 0,5 l/mil (120 g CO₂/km) eller en dieselförbrukning under 0,45 l/mil blir ju "miljöbilar" i alla fall.

Flera av de nya miljöbilsmodellerna som presenterats under senare tid är mellanklassbilar på diesel som klarar 120 g CO₂/km, exempelvis Audi A3, Citroën C4, Ford Focus, Peugeot 308 och Volvo V50. Det är således relativt stora bilar som blir klassade som miljöbilar. Hybridbilarna och bilarna på förnybara drivmedel är endast av större modeller. Risken är att teknikerna inte kombineras utan att utvecklingen fortsätter i den inriktningen den idag har där små och medelstora miljöbilar drivs med fossila drivmedel och att större miljöbilar är hybrider eller drivs med förnybara drivmedel.

Genom att sänka CO₂ utsläppen för framförallt fossilt drivna bilar till en lägre nivå skulle bilindustrin uppmuntras att ta fram hybrider (vanliga och plug-in) även för mindre bilar samt även introducera förnybara drivmedel som biogas och etanol i dessa mindre fordon.

Erfarenheterna från tidigare arbete med miljöbilsdefinitioner visar att det tar tid att ta fram ett beslut om en ny definition. Regeringskansliet bör därför omgående initiera ett sådant arbete. Ett mål bör vara att ha en skärpt definition till år 2010.

Trafiksäkerhetskrav inkluderas i förordningen men inte i begreppet miljöbil

Särskilda krav på bilarnas trafiksäkerhet införs i förordningen enligt förslaget. Trafiksäkerhetskraven ställs emellertid frikopplat till miljökraven och ingår inte i begreppet "miljöbil" vilket är bra.

Trafiksäkerhetskraven i förslaget till förordning följer i mycket de "Råd för miljö- och trafiksäkra resor" som tidigare tagits fram av Miljöförvaltningen och Trafikkontoret gemensamt och som även andra förvaltningar till viss del redan anslutit sig till. Trafiksäkerhetskraven i förslaget är generellt sätt bra men kontoren har några kommentarer:

Krockskyddsegenskaper föreslås inte gälla för lätta lastbilar och för personbilar med fler än fyra sittplatser exklusive förare. Begränsningen till fyra sittplatser plus förare är alltför snäv då det finns personbilar registrerade både för sex och sju passagerare. Personbilar kan även registreras som lätta lastbilar. Även dessa fordon bör innefattas med krav på krockskyddsegenskaper. Antisladdsystem finns för tunga fordon vilket bör införas som ett krav även för detta fordonsslag.

Wiplashskydd kommer alltmer i personbilar. Kontoren föreslår att detta trafiksäkerhetskrav införlivas i kravlistan.

ISA - Intelligent Speed Adaptation (ISA - hastighetsanpassning) är ett krav som bidrar till ökad efterlevnad av hastighetsgränserna på våra vägar. Krav på ISA utrustning i fordonen bör vara med om inte direkt så åtminstone från visst år framgent. Stockholms stad planerar att införa ISA-utrustning i alla sina egna fordon. Samordning bör ske.

Åldersgräns. För miljözonen i Stockholm finns en åldersgräns på åtta år för att tillförsäkra att äldre och kanske mindre funktionsdugliga bilar ingår i fordonsflottan. Motsvarande krav bör gälla för miljö- och trafiksäkra bilar.

Varningssystem till föraren om hinder i samband med backning av bil.

För lätta och tunga lastbilar finns behov av information om hinder i sidled eller vid backning av fordon. Video eller akustiska signaler, värmekameror eller dylikt bör finnas om hjälpmedel. Bör infogas som bestämmelse vid viss tidpunkt.

Förvaltningarna anser att tillsammans med de förslag som här visats kommer utvecklingen av miljöbilar att fortgå med effektivare användning av fordonsbränslen och därmed mindre utsläpp av CO₂ samtidigt som trafiksäkerheten gynnas i högre grad.