



Till

Finansminister Anders Borg

Finansdepartementet

Angående gemensam nationell miljöbilsdefinition i Sverige, samt parkeringsförmåner för miljö- och bilpoolsbilar

- ***För att introduktionen av miljöbilar ska underlättas är det angeläget att staten implementerar den definition av miljöbil som finns i SFS 2006:1572 i samtliga delar av den svenska lagstiftningen (nu gällande och kommande).***
- ***Staten bör omgående anta en nationell miljöfordonsdefinition avseende lätta lastbilar och bussar samt tunga fordon.***
- ***Den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar och bilpoolsbilar ska ha differentierad avgift eller ej.***
- ***Den framtida parkeringslagstiftningen bör ge kommunerna möjlighet att ge bilpoolsbilar (enligt nationell definition) tillgång till reserverade parkeringsplatser.***

I Sveriges kommuner pågår ett intensivt arbete för att öka andelen bilar med mindre miljöpåverkan, det vi kallar miljöbilar. Introduktionen av dessa bilar är viktiga inslag i arbetet med att minska koldioxidutsläppen och skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Kommunernas ambition har under det senaste året fått uttalat stöd från både den svenska regeringen och EU-kommissionen.

Inledningsvis koncentrerades insatserna till den egna kommunala fordonsflottan. Efterhand har satsningarna spridit sig till såväl företag som privatpersoner. Enligt Vägverket stod miljöbilarna för närmare 16 procent av nybilsregistreringarna i Sverige under 2007, att jämföra med 12 procent 2006. Dvs miljöbilsförsäljningen ökar, såväl i absoluta siffror som i relativ andel. Antalet tankstationer ökar lavinartat delvis pga. ökad efterfrågan på miljöbränslen men även pga. den s.k. pumplagen. För att olika aktörer skall våga investera i miljöbilar krävs en långsiktighet och förutsägbarhet i skatteregler och andra stimulansåtgärder. Detta gäller för såväl investeringar i fordon och i infrastruktur, som tankstationer och produktionsanläggningar för bränslet.

Miljöbilsdefinition för personbilar

En överhängande fråga just nu är: Vad är en miljöbil? Det finns idag flera olika definitioner, dels på statlig nivå och dels på kommunal.

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.*

Kommunal nivå:

Stockholm, Göteborg och Malmö har var för sig under sommaren och hösten 2007 anpassat sig till SFS 2006:1572. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är nu identisk. Detta gäller avseende inköp av fordon, transporttjänster samt möjligheten att få förmånlig parkering på kommunal mark. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som i SFS 2006:1572 gällande personbilarna.

Stockholm, Göteborg och Malmö har länge efterlyst en gemensam nationell definition i Sverige. Frågan om en gemensam nationell definition har varit med på de uppvaktningar mot miljöminister och finansminister som städerna gemensamt genomfört vid tre olika tillfällen under slutet av 1990-talet och början av 2000-talet.

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 på sikt även kunna användas som en nationell miljöbilsdefinition. Efter återremiss och en bred förankring och diskussion med en rad aktörer i Sverige (däribland Stockholm, Göteborg och Malmö) redovisade Vägverket sitt förslag under sommaren 2005. Förslaget resulterade senare i den första uppdateringen av SFS 2004:1364 dvs 2005:1228 som reglerar myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. I förordningen redovisas vilka kriterier som gäller för att ett fordon ska anses vara en miljöbil.

Stockholm, Göteborg och Malmö är generellt sett positiva till definitionen i SFS 2006:1572. Städerna ifrågasätter den generösa utsläppsnivån avseende NOx för snåla dieslbilar, mot bakgrund av att storstäderna brottas med överskridande miljökvalitetsnormer för NOx. Men behovet av en nationell gemensam definition är angeläget varför städerna antagit definitionen i SFS 2006:1572, utan förändring.

Miljöbilsdefinition för lätt lastbilar och bussar samt för tunga fordon

Det är angeläget att även ha en nationell miljöbilsdefinition för lätta lastbilar (< 3 500 kg) och tunga fordon (> 3 500 kg). Stockholm, Göteborg och Malmö har antagit definitioner för lätta lastbilar och bussar som följer de principer som finns i SFS 2006:1572. Staten bör ta initiativ till att dessa definitioner för lätta lastbilar och bussar även tillämpas på statlig nivå i de olika lagar och förordningar som berör miljöbilar. En liknande definition bör även utarbetas för tunga fordon.

Lokala parkeringsregler

En annan angelägen fråga är kommunernas begränsade inflytande över den lokala parkeringsregleringen. I december 2004 tillsatte regeringen en särskild utredare med uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Huvudsyftet med översynen är att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. Vid sin översyn skulle utredaren bland annat överväga om det bör vara möjligt att differentiera parkeringsavgiften beroende på fordonens miljöegenskaper. I sitt slutbetänkande (SOU 2006:109) den 1 december 2006 skriver utredningen att miljöbilar inte bör kunna erhålla differentierad parkeringsavgift. Detta för att ett sådant undantag riskerar att urholka lagens huvudregel om att en kommun får ta ut parkeringsavgifter i den omfattning som behövs för att ordna trafiken.

I direktiven till parkeringsutredningen stod att utredningen skulle titta på möjligheten att befria

miljöbilar och bilpoolsbilar från parkeringsavgift. Parkeringsutredningen avfärdar denna möjlighet utan någon längre genomgång i frågan. Den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar och bilpoolsbilar ska ha differentierad avgift eller ej och hur bilpoolsbilar ska kunna tilldelas reserverade parkeringsplatser. För bilpoolsbilar är det viktigt att bilarna tilldelas reserverade parkeringsplatser. En ändring i trafikförordningen (1998:1276) är därför önskad, liksom ett tillägg i vägmärkesförordningen (1978:1001) för tilläggstavla "bilpool". I detta sammanhang behövs även en nationell definition av begreppet bilpool.

Stockholm, Göteborg och Malmö är dessutom angelägna om att miljöbilsdefinitionen i SFS 2006:1572 tillämpas i den nya parkeringslagstiftningen som är att vänta.

14 februari 2008



Ulla Hamilton
Miljöborgarråd
Stockholm



Anneli Hultén
Kommunalråd
Ordförande i Trafiknämnden
och Byggnadsnämnden
Göteborg



Emmanuel Morfiadakis
Ordförande Tekniska Nämnden
Malmö



Acko Ankarberg Johansson
Ordförande Samhällsbyggnadsberedningen
Sveriges Kommuner och Landsting

Kopia till:

Miljöminister Andreas Carlgren
Näringsminister Maud Olofsson