



## 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 klimateffektivare 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 biobränsle drivna bilar på marknaden och att få fram energieffektivare modeller av främst fossilbränsle drivna, men även biobränsle drivna modeller.

Även när incitamenten har tagits bort har miljöbilsdefinitionen varit mycket viktig i miljöpolicys 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 klimateffektiva 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 klimateffekt, 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 CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km.
- Reglerna bör vara långsiktiga men samtidigt inte orsaka inlåsnings 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 CO<sub>2</sub> ur avgasröret/km.*

*Bensin och dieslbilar ska alltså klara ett certifierat avgasvärde på max 95 g CO<sub>2</sub>/km*

*Etanolbilar* tillskrivs 60 % av avgasvärdet för CO<sub>2</sub> utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,6\*.

*Biogasbilar* tillskrivs 50 % av avgasvärdet för CO<sub>2</sub> 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<sub>2e</sub>/kWh) och med detta som grund accepterar en utsläppsnivå på max 95 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> ur avgasröret/km.*

*Bensin och dieslbilar ska alltså klara ett certifierat avgasvärde på max 50 g CO<sub>2</sub>/km*

*Etanolbilar tillskrivs 60 % av avgasvärdet för CO<sub>2</sub> utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,6\*.*

*Biogasbilar tillskrivs 50 % av avgasvärdet för CO<sub>2</sub> utsläpp/km. Det certifierade avgasvärdet ska alltså multipliceras med 0,5\*.*

*Elbilar* För rena elbilar används i enlighet med förnybartdirektivet 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:

<b>Fabrikat/modell</b>	<b>Bränsle</b>	<b>WTW schablon g CO2/km</b>	<b>Energi kWh/km</b>
Mitsubishi iMiev	el	4	0,14
Citroen C-Zero	el	4	0,14
Peugeot iOn	el	4	0,14
Fiat 500 EVadapt	el	6	0,23
Fiat Punto Evo 1.4 8V Active Biogas S/S	Gas	58	0,58
Fiat Qubo 1.4 8V Biogas Dynamic	Gas	60	0,60
VW Passat 1.4 Tsi 150 EcoFuel Variant	Gas	62	0,64
VW Touran 1.4 TSI EcoFuel. Man	Gas	64	0,65
Opel Combo 1.6 CNG TOUR	Gas	67	0,67
Opel Combo skåp 1.6 CNG	Gas	67	0,67
Fiat Dublo 1.4 T-Jet Natural Power	Gas	67	0,65
MB B-Klass 180 NGT CST Blue. Man	Gas	68	0,67
Opel Zafira 1.6 CNG ecoFLEX	Gas	69	0,69
Opel Zafira 1.6 CNG Turbo ecoFL.	Gas	70	0,70
Ford Focus 2.0 CNG	Gas	71	0,77
Ford Focus 2.0 CNG C-MAX	Gas	71	0,77
VW Caddy 2.0 EcoFuel	Gas	78	0,95
VW Caddy 2.0 EcoFuel Maxi Life	Gas	78	0,95
Renault Clio 1.2 16V Eco2 Flex Fuel	Etanol	83	0,54
Renault Modus Grand 1.2 16V eco <sup>2</sup> FlexFuel	Etanol	83	0,54
Volvo V70 II 2.5t AFV Bi-Fuel CNG R-Design	Gas	84	0,91
Mitsubishi Colt 1.3 FFV	Etanol	86	0,55
Smart Fortwo CDI	Diesel	86	0,32
Skoda Fabia 1.2 TDI/75 DPF Greenline II S/S	Diesel	89	0,33
Toyota Auris 1.8 HSD	Hybrid	89	0,35
Toyota Prius 1.8 HSD	Hybrid	89	0,36
VW Polo 1.2 BlueMotion	Diesel	89	0,33
Audi A4 2.0 TFSI	Etanol	89	0,58
Audi A4 2.0 TFSI Avant	Etanol	92	0,60
Opel Corsa 1.3 CDTI DPF ecoFLEX S/S Enjoy	Diesel	95	0,35