

Synpunkter från Gröna Bilister på Vägverkets preliminära miljöbilsdefinition

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation, vill Gröna Bilister aktivt bidra till att minska bilismens negativa påverkan på hälsa och miljö. Utifrån detta medverkar organisationen gärna aktivt till såväl framtagandet av en nationell miljöbilsdefinition som i att tillse att definitionen används brett – givet att vi kan ställa oss bakom vad som blir den slutliga definitionen.

I samband med Gröna Bilisters granskningar av landets kommuner ur miljöbilsperspektiv, har vi funnit och granskat en mängd olika lokala miljöbilsdefinitioner. Våra åsikter om dessa finns att läsa i respektive kommungranskning, som finns publicerade på vår webbplats, www.gronabilister.se.

Generella synpunkter

Gröna Bilister är starkt positiva till att det nu finns definition f, liksom till det arbete Vägverket nu gör för att revidera definitionen. Vi är också mycket positiva till det sätt som Vägverket genomför detta arbete, med en öppen och bred dialog med många intressenter. Vår enda kritik gällande processen är att det måhända hade varit mer fruktbart och intressant att blanda biltillverkarnas representanter med miljö- och konsumentrörelsens istället för att hålla dem åtskilda.

Det har från skilda håll uttryckts att den statliga upphandlingen i sig skulle vara teknikdrivande. Det menar vi är felaktigt, men tror att definitionen kan få följande konsekvenser, som också är utgångspunkt för våra synpunkter på vad definitionen bör innehålla:

- Marknadsdrivande – modeller presenteras som annars inte skulle komma på marknaden (gäller t.ex. etanol- och gasversioner, särskilt snåla motoralternativ och hybridversioner).
- Kravdrivande – utöver statliga myndigheter som åläggs att använda sig av definitionen, kan andra aktörer komma att använda sig av den.
- Kravstimulerande – andra länder kan stimuleras av den svenska definitionen och anta liknande definitioner. På så vis kan en kritisk massa uppnås, så att definitionen faktiskt kan bli teknikdrivande.

Nedan redovisar vi våra synpunkter utifrån de rubriker som Vägverket presenterat.

Kännetecken för en miljöbil

Gröna Bilister har inget att invända mot de kännetecken Vägverket har identifierat, utom kriteriet att ”vara tyst”, som antingen är för intetsägande eller tvärtom för långtgående. Inget motordrivet fordon uppfyller vår definition på att vara tyst, varför detta kännetecken bör strykas.

Kriterier - allmänt

Vi ställer oss i huvudsak bakom kriterierna, men menar att konverterade fordon bör ingå i Vägverkets definition och inte behandlas separat. Detta då det ofta är en grad- snarare än artskillnad mellan en bil som är miljöbil ”från start” och en ny bil som är efterhandskonverterad innan den lämnat bilhandeln.

Kriterierna bör givetvis gälla såväl köpta som leasade fordon och även omfatta de förmåns- och tjänstebilar som finns inom de statliga myndigheterna. Kriterierna bör också gälla statliga bolag och affärsdrivande verk. Därutöver bör lokala myndigheter i görligaste mån använda sig av definitionen.

Storleksklasser

I Vägverkets första förslag fanns flera storleksklasser på fordon. Detta har nu ersatts av endast en personbils- och en minibussklass. Vi ser det som ett klart steg bakåt, eftersom samma utsläppsgräns för små som stora bilar innebär att praktiskt taget alla småbilar kan klara Vägverkets förslag. Därmed stimuleras inte en ökad försäljning av de bästa fordonen i denna klass. Vi föreslår att de minsta fordonen, som exempelvis bara har fyra sittplatser, åläggs högre krav på bränsleeffektivitet, med t.ex. 100 gram Co₂/km.

Specialfordon

Enligt Vägverkets uppgifter består drygt hälften av de statliga myndigheternas fordonsinköp av specialfordon, som i dagsläget inte omfattas av miljöbilsdefinitionen. Exempelvis ställs inga krav alls på polisens utryckningsfordon, tullens bilar eller militärens fordon. Utifrån detta är Vägverkets förslag att dessa fordon fortsatt inte ska omfattas av kravet på att köpa miljöbilar inte acceptabelt. Vi föreslår istället att all statlig upphandling av fordon omfattas av kravet, och att myndigheterna särskilt får motivera när de gör avsteg från upphandlingskravet. På så vis blir det ” normalt ” att följa upphandlingsreglerna och ” onormalt ” att inte göra det. I denna motivering kan de också ange vilken lösning de istället valt, vilket stimulerar dem att t.ex. välja en hybrid-SUV istället för en konventionell stadsjeep, med 40 procent minskade koldioxidutsläpp som följd.

Polisens och Tullverkets egna uppgifter visar att den kravspecifikation de ställer på sina specialfordon – snabb och med automatlåda – kan uppfyllas inom några månader, t.ex. med en Saab 9-5 Biopower automat. Därför är inte Vägverkets förslag på att avvakta i två år med att införa krav också på specialfordonen nödvändigt, och Gröna Bilister avvisar det. Vi ser inte heller någon vits med att ha lägre ställda miljökrav för specialfordonen, så som aviserats muntligt av Vägverket.

Kriterier – energi för alternativbränslefordon

Vi ställer oss bakom definitionen, inklusive att automatlåde-försedda bilar under en övergångsperiod bör tillåtas förbruka mer energi än de nivåer som Vägverket anger som maxnivåer. Vi godtar detta inte som en eftergift för något visst bilmärke, utan för att det är av stor betydelse att taxis omställning till miljöbilar inte stannar av. Då åtskilliga tillverkare redan i dag levererar automatlådebilar utan högre förbrukning än motsvarande manuell modell, bör dock övergångsperioden vara kort och viljan att fasa ut detta undantag vara tydlig.

Ordvalet ”alternativbränslefordon” är dubbelt olyckligt. ”Alternativ” signalerar inte att de förnybara drivmedlen i framtiden bör betraktas som det normala, och ”bränsle” utesluter drivmedel som inte förbränns, så som el, tryckluft och bränslecellsteknik. ”Fordon drivna med förnybara drivmedel” är mer lämpligt.

Kriterier – fossil koldioxid

En småbil som förbrukar 4,9 liter bensin per 100 km är inte ”extremt bränslesnål” utan vad man kan förvänta sig för storleksklassen. Därför bör utsläppskraven för bilar drivna med fossila drivmedel kompletteras med en klass för småbilar enligt resonemanget ovan.

Kriterier – eldrift

Vi ger gärna våra synpunkter på denna del när Vägverket har ett konkret förslag. För att hålla miljöbilsdefinitionen enkel, föreslår vi att kriterierna inte omfattar t.ex. batterityp.

Kriterier – hälsoskydd

Vägverket har sedan sitt ursprungliga förslag förändrat högsta tillåtna NO_x-utsläpp från 2,5 mg till 5,0 mg/km. Denna fördubbling anser vi vara omotiverad och vi föreslår Vägverket att återgå till sitt ursprungliga förslag. Kväveoxidhalterna överskrider enligt uppgift från Naturvårdsverket miljökvalitetsnormerna i ett sextiotal svenska kommuner och är därmed ett mycket större problem än vad Vägverket anger att Sveriges Kommuner och Landsting uppgett till dem. Utifrån detta bör kraven på kväveoxidutsläpp ställas så att endast de dieselfordon med lägst utsläpp klarar dem. Naturskyddsföreningens granskning visar att var tionde dieselbil som såldes 2004 klarar NO_x-krav på 1 mg/km, varför 2,5 mg bör vara en rimlig gräns.

Kriterier – trafiksäkerhet

Vi delar Vägverkets bedömning av formella krav på trafiksäkerhet utöver det som är lagstadgat inte ska finnas i miljöbilsdefinitionen. Det är lätt att skriva in alla de krav på en ”god bil” som man kan önska sig, men definitionen bör hållas enkel och lätt att kommunicera. Därför föreslår vi att respektive myndighet själv kan komplettera med de säkerhetskrav som den anser vara relevant. Vägverket kan ge förslag på hur detta ska utformas.

Vi ställer oss tveksamma till Vägverkets ensidiga fokusering på Euro-NCAP som grund för säkerhetsklassning av fordon. Motivet att ”tillverkarna gillar det, med stjärnor och så” (framfört på Vägverkets seminarium) anser vi inte vara en tillräckligt god grund för urvalet. Detta särskilt som Vägverket i andra sammanhang kritiserat Euro-NCAP, bl.a. för att fotgängarsäkerhet ligger utanför poängbedömningen och barnsäkerhet värderas på ett enligt svenska trafiksäkerhetsexperter helt felaktigt sätt.

Kriterier – buller

Bullerkraven på personbilar bör skärpas, i linje med vad det holländska ordförandeskapet i EU föreslagit. Denna skärpning bör dock avse alla fordon, inte med särskilda regler för miljöbilar.

Säkerställande

Åtskilliga kommuner, bland annat Göteborg, Kristianstad och Umeå, kräver att bifuel/flexifuelbilar till minst 50 procent ska tankas med det förnybara bränslet för att komma i åtnjutande av den stimulans som ges miljöbilar i form av gratis parkering etc. Vi delar dock Vägverkets bedömning att detta inte ska ligga i själva den nationella miljöbilsdefinitionen, som rör fordon och inte förare eller tankvanor – annars skulle man också kunna tänka sig t.ex. att en miljöbil ska framföras enligt principerna för sparsam körning.

Däremot menar vi att det ska åläggas respektive myndighet att redovisa att man till minst 50 procent använt sig av förnybara drivmedel. Detta kan av administrativa skäl knappast bli på bilbas, utan blir i första hand på myndighetsbas. De myndigheter som inte uppfyller kravet på 50 procent förnybara bränslen bör betala någon form av koldioxidavgift för detta, baserat på hur långt ifrån målet de befinner sig.

Utveckling av definition

Det är olyckligt att miljöbilsdefinitionen förändras redan efter ett år, och någon ny förändring bör inte ske på minst tre år. Vägverket kan däremot efter ett-två år avisera inom vilka områden man avser göra förändringar. I den första förändringsomgången bör det bl.a. gälla specialfordon (om inte Gröna Bilisters förslag antas i dess helhet), utsläpp av kväveoxider (dito), utsläpp från fossilbränsle drivna fordon (dito) samt utsläpp från automatlåde försedda fordon.

En bil som godkänts som miljöbil bör behålla denna klassning så länge att köparen kan känna att spelreglerna är långsiktiga och bilens värde inte plötsligt kan förändras på andrahandsmarknaden. Troligen innebär detta cirka tio år.

Stockholm den 29 april 2005

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann