



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

## **Förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav vid myndigheters inköp av bilar, samt upphandling av transporter**

### **Inledning**

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken. Vi bedömer att de miljökrav staten ställt för sina egna fordonsinköp har haft en mycket stor betydelse för omställningen till mer hållbar bilism, och ser därför den slutliga utformningen av detta förslag som långt mer betydelsefullt än vad själva omfattningen av statens inköp antyder.

Vi ser det hittillsvarande arbetet med att ställa krav på de egna fordonsvalen som klart framgångsrika. År 2007 uppnådde myndigheterna 87 % miljöbilar (40 % för specialfordon).

Gröna Bilister har under en följd av år följt och kommenterat såväl statliga som lokala myndigheters val av fordon, och har bl.a. med handboken "Utmaning 2010" lämnat en lång rad förslag på hur offentlig sektor kan utforma sina fordons- och transportval. Vidare har vi arbetat aktivt med mer avgränsade delar av samma fråga, t.ex. gällande polisens och säkerhetstjänstens möjligheter att välja miljöfordon. Dessa synpunkter finns i ett flertal remissvar, pressmeddelanden etc., samlade på vår hemsida.

### **Bakgrund**

Hittills har statliga myndigheters inköp och leasing reglerats i SFS 2004:1364, i vilken kraven successivt skärpts under åren. Nu föreslås en ändring så att miljökrav och trafiksäkerhetskrav skall gälla för fler kategorier än miljöbilar - och dessutom att motsvarande krav skall ställas när myndigheter upphandlar transporter. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2009, i form av en ny förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav vid myndigheters inköp av bilar samt upphandling av vägtransporter. Förändringarna förväntas inte öka myndigheternas kostnader, utan i normalfallet leda till besparingar.

### **Förslaget – personbilars miljöpåverkan**

Det föreslås att "Minst 95 procent av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar". Kravet föreslås inte gälla 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. Vidare föreslås att "Minst 60 procent av det totala antalet personbilar som är utryckningsfordon som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår ska vara miljöbilar" samt att "De personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om och som inte är miljöbilar får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, släppa ut högst 225 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning". Också från detta krav undantas dock utryckningsfordon, fordon som används i spaningsverksamhet inom Polisen, Tullverket eller Kustbevakningen, och personbilar som är särskilt anpassade för personskydd. Dessa fordon är också undantagna från kravet på, i det fall det handlar om ett

fordon med dieselmotor, partikelfilter eller likvärdig utrustning. Vidare anges generellt att ”Om det finns särskilda skäl får en myndighet även i andra fall köpa in eller ingå leasingavtal om en personbil som inte uppfyller kraven i första och andra stycket”. Respektive myndighet får då motivera varför.

Miljöbilsdefinitionen föreslås vara oförändrad, dock med en justering för Mk 2009 (Euro 5) och Mk 2014 (Euro 6) när dessa införs.

## Förslaget – lätta lastbilars miljöpåverkan

De lätta lastbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om och som inte är miljöbilar får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, släppa ut högst 225 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, med samma undantag som för personbilar.

## Förslaget – tillkommande aspekter

Bilar som är utrustade med teknik för förnybara bränslen ska drivas med dessa. Minst 75 procent av de bilar som en myndighet äger eller leasar ska, senast den 31 december 2011, vara utrustade med alkoholås. Personbilarna ska ha erhållit minst 32,5 poäng i Euro-NCAP:s krocktest, ha fått minst 9,5 poäng för fotgängarskydd. Samtliga fordon ska vara utrustade med antisladdsystem.

## Övergripande synpunkter

Förslaget är i huvudsak positivt i och med att det innebär en viss skärpning av befintliga krav, samtidigt som det utvidgas till lätta lastbilar och kompletteras med säkerhetskrav. Vi bedömer att förordningen borde utvidgas och kompletteras enligt följande:

- **Hyrbilar.** Sedan flera år har exempelvis Vägverket särskilda miljökrav för hyrbilar. Sådana särkrav är mindre gynnsamma än samlade, gemensamma krav och vi ser inget skäl till att inte hyrbilar ska ingå på samma villkor som leasingbilar.
- **Statliga bolag.** Regeringen bör i sina ägardirektiv klargöra att förordningen i dess helhet också gäller de statliga bolagen.
- **Bränslekrav.** Förordningen är detaljerad när det gäller bilars bränsleförbrukning, men ställer inte några som helst krav på vilka bränslena bör vara (utom ur aspekten att bilar gjorda för etanol eller biogas verkligen ska tankas med dessa bränslen). Statliga myndigheter bör, i likhet med bl.a. Göteborgs stad och Stockholms läns landsting, ställa tydliga och långtgående hållbarhetskrav på de bränslen man köper in, såväl fossila som förnybara. Då detta helt saknas i förordningen bör en särskild förordning med denna inriktning utarbetas.
- **Total transportsträcka.** Att ensidigt fokusera på hur mycket en bil släpper ut per kilometer utan att alls bry sig om hur många kilometer bilen kör eller hur många bilarna är, är att missa en mycket stor del av transporterens totala miljöpåverkan. Förordningen bör kompletteras med mål på dessa områden, inklusive ett uppdrag åt myndigheterna att successivt helt avveckla sina förmånsbilar.
- **Bilpool.** För att säkerställa att förordningen får avsedd effekt, är det viktigt att myndighetsanställda så lite som möjligt använder egen bil i tjänsten (som ju inte omfattas av förordningen). Därför bör förordningen kompletteras med ett uppdrag att säkerställa en

snabb minskning av körning i egen bil på arbetstid. Myndigheterna får lösa detta på det sätt de finner bäst, t.ex. genom att inrätta bilpool.

- **Sparsam körning.** Den som tillämpar sparsam körning/ecodriving minskar sin bränsleförbrukning med i genomsnitt tio procent eller mer. Åtskilliga kommuner ställer nu krav på att berörda anställda ska genomgå utbildning i sparsam körning, och det kravet bör ställas också på statliga myndigheter.

Vidare är vi kritiska till de generella undantagen för utryckningsfordon, fordon som används i spaningsverksamhet inom polisen, Tullverket eller Kustbevakningen och personbilar som är särskilt anpassade för personskydd. Det finns exempelvis inget sakskäl till att inte spaningsbilar ska uppfylla rimliga miljökrav eller ha antisladdsystem. Dessa bilar bör omfattas av samma krav som övriga fordon, kombinerat med dispensmöjlighet om det verkligen inte finns något lämpligt fordon som uppfyller dessa krav.

### Synpunkter: Miljökrav

Redan när den nuvarande miljöbilsdefinitionen infördes, diskuterades om inte kraven borde vara tuffare, både för fossila och förnybara bränslen. Det är med besvikelse vi konstaterar att förbrukningskraven inte alls skärpts, att fribrevet för automatväxlade bilar att släppa ut hur mycket som helst finns kvar och att restriktioner för övergödande, försurande och luftvägsstörande kväveoxider fortsatt saknas.

Vi föreslår att skilda utsläppsmål inrättas utifrån bilens storleksklass, med Euro-NCAP:s klassindelning som grund eftersom förordningen redan använder sig av denna för krocksäkerhet. De minsta bilarna bör max få släppa ut 90 gram CO<sub>2</sub>/km eller motsvarande 0,65 liter bensin vid drift på förnybara drivmedel, med en glidande skala upp till dagens högsta nivå på 120 gram CO<sub>2</sub>/km som endast bör gälla de två största storleksklasserna. Motsvarande gränser bör införas för bilar framförda med förnybara drivmedel och el.

Undantaget för fordon med fler än fyra sittplatser bör strykas, eftersom det nu på marknaden finns flera fordon med upp till sju sittplatser som klarar gränsvärdena. Fribrevet för automatlådor var en tillfällig eftergift åt svensk bilindustri och bör strykas, utifrån att det nu finns automatlådor som förbrukar mindre än sina manuella motsvarigheter. Utifrån att kraftfull kväverening nu erbjuds av åtskilliga tillverkare, bör ett tak för kväveutsläpp etableras.

Kraven på 95 % respektive 60 % miljöbilar ställer vi oss bakom, liksom gränsvärdet för icke-miljöbilar. Undantagen för olika typer av specialfordon bör strykas. Kontrollen av att bilar gjorda för förnybara bränslen tankar "rätt" bör konkretiseras.

### Synpunkter: Säkerhet

Vi är mycket positiva till att det nu införs tydliga säkerhetskrav för myndigheternas fordon och bedömer dem som huvudsakligen rimliga. Dock ser vi inget sakskäl till att kravet på fotgängarsäkerhet ska gälla först ett år senare än övriga krav, utan vill att alla krav ska gälla från den dag förordningen träder i kraft.

I förslaget omfattas inte minibussar av bestämmelserna om krockskydd med motivet att de normalt ej är testade enligt Euro-NCAP. Vi föreslår att bestämmelsen om antisladdsystem ska gälla och att prioritet ska ges för de minibussar som testats av Euro-NCAP med godkänt resultat.

Förordningen bör vidare skrivas på ett sådant sätt att den är fortsatt giltig när/om Euro-NCAP förändrar sin poängbedömning. De har exempelvis aviserat ett troligt samlat bedömnings-system där fotgängarsäkerhet arbetas in i den övriga bedömningen, och en sjätte stjärna för antisladdsystem. Sådana förändringar täcks inte in av de nuvarande skrivningarna, vilket är en brist.

## **Slutord**

Gröna Bilister står till myndigheternas, regeringens, Klimatkommitténs och övriga intressenters förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

För Gröna Bilister den 28 oktober 2008

Mattias Goldmann