

## 100/60 gram CO<sub>2</sub>/km– Förslag till skärpt miljöbilsdefinition

Gröna Bilister presenterar idag förslag till skärpt miljöbilsdefinition, att gälla från 1 januari 2010. Bilar som framförs på fossila bränslen bör maximalt tillåtas släppa ut 100 gram fossil koldioxid per kilometer för att klassas som miljöbilar, medan bilar som framförs på förnybara bränslen maximalt bör tillåtas släppa ut 60 gram fossil koldioxid per kilometer för att klassas som miljöbilar. Därtill bör krav på säkerhet och rätt tankning ställas.

– Miljöbilsdefinitionen har varit helt avgörande för den miljöbilsboom vi upplevt 2008, och för den tätposition i omställning till grönare bilism som Sverige fått. Nu är det dags att ta nästa steg, precis som regeringen och Vägverket sade när den nuvarande definitionen antogs. Genom att höja ribban får vi en allt grönare bilism och behåller initiativet, säger Kristina Birath, styrelseledamot i Gröna Bilister. Kraven ska sedan ytterligare skärpas 2013 för att fortsätta driva på utvecklingen.

Minst 70 procent rätt bränsle bör krävas för att få tillgång till miljöbilspremier och andra förmåner, anser Gröna Bilister, vilket skulle innebära att etanol- och biogasbilar inte skulle kunna välja att tanka bensin när den tillfälligt är billigare utan att bli av med förmånerna.

– En etanol- eller biogasbil som tankas med bensin gör ingen klimatnytta. Det är rimligt att begära att den som får förmåner också lever upp till ett eget åtagande. Liksom med självdeklarationen är avsikten inte att alla ständigt ska redovisa hur man tankat, utan att man vid en eventuell kontroll ska kunna göra troligt att man faktiskt gjort det. Flera kommuner har redan en sådan regel, och vi vill se det på statlig nivå, säger Kristina Birath, styrelseledamot i Gröna Bilister.

Staten ska från årsskiftet köpa och leasa 95 procent miljöbilar, som måste uppfylla långtgående säkerhetskrav. Dessa krav bör också ingå i den allmänna miljöbilsdefinitionen, anser Gröna Bilister.

– Ingen ska någonsin behöva välja mellan säkerhet och miljö, och vi vill täppa igen möjligheten att få statlig stimulans för att sälja osäkra bilar. De flesta miljöbilarna är säkrare än genomsnittet, men det finns en del nisch tillverkare som inte ens brytt sig om att krocktesta sina bilar och de ska inte ha någon gräddfil, säger Kristina Birath, styrelseledamot i Gröna Bilister.

Den skärpta definitionen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010, innebärande att nuvarande definition gäller hela 2009, ett år då marknadens parter kan diskutera fram den slutliga utformningen. Definitionen kompletterar EU:s nyligen antagna beslut om maximala genomsnittliga utsläpp på 130 gram koldioxid per kilometer för nya bilar, som införs åren 2012-2015 och som Gröna Bilister bedömer som för snälla och för långsamma.

Nedan förslaget i dess helhet. Finns även på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) under Om Gröna Bilister - Remisser och rapporter.

**För ytterligare information:** Kontakta Kristina Birath, 070-51 57 220 (presskontakt Mattias Goldmann 070-309 00 45)

## Bakgrund

Den nuvarande miljöbilsdefinitionen har legat till grund för såväl statliga inköp som nationella och lokala förmåner. Vi bedömer det som dags att förnya och skärpa definitionen, med följande huvudinriktning:

- **Skärpta utsläppskrav** för såväl bilar som framförs på fossila bränslen som fordon som framförs på förnybara drivmedel. 100 respektive 60 gram fossil koldioxid bedöms som en rimlig gräns.
- **Säkerhetskrav** i linje med de nya kraven för statlig fordonsupphandling; fem stjärnor i Euro-NCAP, två stjärnor för fotgängarsäkerhet och antisladdsystem som standardutrustning (samma krav som Gröna Bilister redan ställer för Miljöbästa Bil). När Euro-NCAP under våren 2009 reviderar sina kriterier, så att bilarna får ett samlat betyg, krävs högsta betyg
- **Tankningsbenägenhet** för förnybara bränslen, där minst 70 procent rätt bränsle krävs för att få tillgång till miljöbilspremier och andra förmåner. Liksom med självdeklarationen är avsikten inte att alla ständigt ska redovisa hur man tankat, utan att man vid en eventuell kontroll ska kunna göra troligt att man faktiskt gjort det. Flera kommuner har redan en sådan regel.

Den nya miljöbilsdefinitionen föreslås träda i kraft 1 januari 2010. Den föreslås kompletteras med ekonomiska styrmedel som styr mot en minskad klimatpåverkan också mellan miljöbilar och mellan bilar som inte uppfyller definitionen.

Detta är ett förslag som kommer när bilindustrin är i en av sina djupaste kriser. Samtidigt, det är endast genom tydliga och långsiktigt hållbara krav som den rätta industrin, med de rätta modellerna, kan komma. Därför är det än viktigare att just i dessa tider lägga fast en riktning med tydliga och starka miljökrav.

## Beräkningsgrund

Den kommande miljöbilsdefinitionen bör utgå ifrån att:

- Bilar som kör på bensin och diesel har utsläppsnivåer enligt officiell förbrukningsstatistik.
- Utsläppen från respektive bränsle är i enlighet med Naturvårdsverkets, Vägverkets och Konsumentverkets "Bilindex", för närvarande i upplagan från hösten 2008.<sup>1</sup>
- Bilarna beräknas alltid tankas med E85 respektive fordonsgas, vilket blir rimligt när man säkerställer tankningsnivån.

## Fossilbränslebilar under 100 g fossil CO<sub>2</sub>/km

I nuläget finns följande fossilbränslebilar med utsläpp på under 100 g/CO<sub>2</sub>:

| Modell                        | CO <sub>2</sub> /km | Bränsle |
|-------------------------------|---------------------|---------|
| Ford Fiesta Econetic 1,6 TDCi | 98                  | Diesel  |
| Seat Ibiza Ecomotive          | 99                  | Diesel  |
| Smart Fortwo CDI              | 88                  | Diesel  |
| Volkswagen Polo Blue Motion   | 99                  | Diesel  |

<sup>1</sup> [http://www.vv.se/filer/53096/pm\\_uppdaterade\\_reduktionsvarden3.doc](http://www.vv.se/filer/53096/pm_uppdaterade_reduktionsvarden3.doc)

## Tillkommande modeller

Nedan är de vi bedömer som sannolika för den svenska marknaden 2009-2010, med reservation för att ytterligare modeller lanseras utan att vi idag känner till dem. Troligen kommer åtskilliga modeller att i framtiden släppa ut mindre än 100 gram fossil koldioxid per kilometer.

| Modell                     | CO2/km | Bränsle | Anmärkning                              |
|----------------------------|--------|---------|---|
| Fiat 500 Start-stop        | < 100  | Bensin  | Aviserad för 2010                       |
| Ford Ka Start-stop         | < 100  | Bensin  | Aviserad för 2010                       |
| Honda Jazz Hybrid          | < 100  | Bensin  | Aviserad för 2010                       |
| Honda Insight              | < 100  | Bensin  | Aviserad för 2009                       |
| Toyota Prius III           | < 100  | Bensin  | Aviserad för 2009                       |
| Toyota Prius Laddhybrid    | < 100  | Bensin  | Aviserad för 2009                       |
| Volkswagen Up/Chico        | < 100  | Diesel  | Aviserad för 2010/2011, flera versioner |
| Volkswagen Golf BlueMotion | 99     | Diesel  | Aviserad för 2009                       |
| Volvo C30 Drive Start-stop | < 100  | Diesel  | Aviserad för 2010                       |
| Volvo C30 Drive Start-stop | < 100  | Diesel  | Aviserad för 2010                       |
| Volvo C30 Drive Start-stop | < 100  | Diesel  | Aviserad för 2010                       |

Det finns också ett antal modeller som är mycket nära att klara gränsen på 100 g CO2/km och där man kan tänka sig förbättringar som innebär att modellen klarar gränsen. Mini D och Mini Clubman D är sådana exempel (idag 104 g CO2/km).

## Bilar med förnybara bränslen under 60 g fossil CO2/km

Av dagens miljöbilsklassade biogas- och etanolbilar klarar de grönmarkerade 60-gramsgränsen. Därtill kommer en lång rad modeller som missar gränsen med mindre än tio procents marginal och bedöms klara gränsen med mindre modifieringar. Observera att miljöbilsgränsen avser närmaste hela gram, varför också de som har utsläpp upp till 60,5 g godkänns.

| Modell                   | CO2/km | Förbrukning/mil   | Bränsle |
|--------------------------|--------|-------------------|---------|
| Audi A3 E-Power          | 54,1   | 0,68 (bensin)     | Etanol  |
| Citroën C3 Bivalent      | 50,0   | 0,72 Nm3 (biogas) | Biogas  |
| Citroën C4 Bioflex       | 56,5   | 0,71 (bensin)     | Etanol  |
| Dacia Sandero            | 57,8   | 0,72 (bensin)     | Etanol  |
| Fiat Punto BiPower       | 48,3   | 0,70 Nm3 (biogas) | Biogas  |
| Ford C-Max 1,8 Flexifuel | 57,5   | 0,71 (bensin)     | Etanol  |
| Ford Focus 1,8 Flexifuel | 56,8   | 0,70 (bensin)     | Etanol  |
| Mercedes B170 NGT        | 48,3   | 0,71 Nm3 (biogas) | Biogas  |
| Opel Combo CNG           | 55,9   | 0,71 Nm3 (biogas) | Biogas  |
| Opel Zafira CNG          | 58,0   | 0,72 Nm3 (biogas) | Biogas  |
| Peugeot 307 1,6 BioFlex  | 59,2   | 0,74 (bensin)     | Etanol  |

| Modell                                | CO2/km              | Förbrukning/mil      | Bränsle |
|---------------------------------------|---------------------|----------------------|---------|
| Peugeot 307 1,6 SW BioFlex            | 60,5                | 0,77 (bensin)        | Etanol  |
| Peugeot 308 1,6 BioFlex               | 56,1                | 0,70 (bensin)        | Etanol  |
| Renault Clio 1,2 FlexFuel             | 47,3                | 0,59 (bensin)        | Etanol  |
| Renault Megane 1,6 FlexFuel           | 57,8                | 0,72 (bensin)        | Etanol  |
| Renault Megane 1,6 kombi FlexFuel     | 58,5                | 0,73 (bensin)        | Etanol  |
| Saab 9-3 1,8 t                        | 60,5 (automat 69,7) | 0,75 (0,85) (bensin) | Etanol  |
| Skoda Octavia (även kombi)            | 58,8                | 0,72 (bensin)        | Etanol  |
| Volkswagen Golf 1.6 Multifuel         | 59,8                | 0,74 (bensin)        | Etanol  |
| Volkswagen Golf 1.6 Variant Multifuel | 59,8                | 0,74 (bensin)        | Etanol  |
| Volkswagen Jetta 1.6 Multifuel        | 60,5                | 0,74 (bensin)        | Etanol  |
| Volkswagen Passat EcoFuel             | 50,0                | 0,72 Nm3 (biogas)    | Biogas  |
| Volvo C30 F                           | 59,2                | 0,73 (bensin)        | Etanol  |
| Volvo S40 F                           | 60,2                | 0,74 (bensin)        | Etanol  |
| Volvo V50 F                           | 60,2                | 0,74 (bensin)        | Etanol  |

## Tillkommande bilar – förnybara bränslen

Samtliga kända tillkommande elbilar och laddhybridbilar klarar gränsvärdet. Tillverkarna av såväl biogas som etanolbilar har hittills inte haft särskilt mycket press på sig att minska förbrukningen. Det ses bl.a. i att de utsläppsminskande tekniker som åtskilliga tillverkare använder på dieselmodeller (t.ex. höjd utväxling, sänkt kaross, lätttrullande däck med höjt tryck, förbättrad aerodynamik) sällan återfinns på gas- och etanolbilarna. Det innebär att flera av de gas- och etanolbilar som ligger strax över 60 gram fossil CO2/km bedöms relativt lätt kunna få sänkta utsläpp.

## Kommande steg

År 2013 bör det vara rimligt att ta nästa steg, och då sänka nivån till 90 gram fossil CO2 för de fossilbränsle drivna bilarna respektive 50 gram fossil CO2 för bilar som framförs med förnybara drivmedel, inklusive elbilar.

Till år 2015 års utgång har centerpartiet och kristdemokraterna aviserat att nybilsförsäljningen av fossilbränsle bilar helt ska upphöra, vilket också socialdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiet i olika sammanhang ställt sig bakom. Ett sådant försäljningsstopp innebär givetvis att miljöbilsdefinitioner efter detta datum enbart gäller bilar framförda med förnybara drivmedel, men det är i nuläget inte rimligt att fastställa vilken utsläppsnivå som bör gälla då.