



Kontaktperson

Göran Westberg
Avdelningen för trafikplanering
Telefon: 08-508 273 61
goran.westberg@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-12-13

Definition av stadsjeepar, "SUV" (Sports utility vehicles).

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet.

Per Aronson

Anette Scheibe

Sammanfattning

Tjänsteutlåtandet redovisar kontorets uppdrag att undersöka möjligheterna att utforma en definition av biltypen SUV. I uppdraget ingår även att återkomma med förslag till begränsningar av denna biltyp. För att kartlägga möjligheten till definition och undersöka andra städers politiska beslut och regelverk som påverkar användningen av biltypen SUV, har kontoret anlitat Institutet för tillväxtpolitiska studier. Storstadsregioner i Frankrike, Storbritannien, Italien, Japan och USA har studerats.

I tjänsteutlåtandet konstaterar kontoret att det knappast går att definiera vad en SUV är. Nya typer av fordon tillkommer, med nya egenskaper som gör det än svårare lägga fast en definition. Incitament för att öka andelen miljöbilar i staden är avgiftsbefrielse för boendeparkering och befrielse från avgift under Stockholmsförsöket. På nationell nivå finns ett förslag om att förändra fordonsskatten som kan gynna bilar med lägre utsläpp. Med det arbete som pågår inom ramen för stadens trafiksäkerhetsprogram, t.ex. införandet av 30-zoner, skapas mer trafiksäkra miljöer för såväl skyddade som oskyddade trafikanter.

Bakgrund

Vid nämndens sammanträde den 26 april 2005 (dnr. T05-300-294) fick kontoret i uppdrag att utforma en definition av biltypen stadsjeepar, även kallade *Sports Utility Vehicles*, SUV. Kontoret fick även i uppdrag att återkomma till nämnden med förslag till åtgärder för att begränsa användandet av stadsjeepar i Stockholm. I det följande används benämningen SUV för denna biltyp.

Frågan om att införa begränsningar för SUV:ar har tidigare behandlats i nämnden i februari 2005. I svaret på en skrivelse från Ann-Marie Strömberg (v) konstaterade kontoret i ett tjänsteutlåtande daterat 2005-02-28 att det saknas en definition för att avgöra vad som är en SUV.

De senaste åren har SUV:ar diskuterats i massmedia. Diskussionen har främst handlat om fordonens utsläpp av växthusgaser, ökad trängsel samt om biltypen orsakar fler allvarliga olyckor och är mindre säker än vad andra bilar är.

Utredningen

När utredningsarbetet påbörjades konstaterade kontoret att Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS) hade ett utredningsuppdrag som kunskapsmässigt låg nära kontorets uppdrag. Som en del i ITPS uppdrag ingick att kartlägga åtgärder som storstadsregioner använt för att begränsa utvecklingen mot tyngre personbilar med ökade koldioxidutsläpp. ITPS övergripande syfte var att studera hur utvecklingen inom den del av transportpolitiken som gäller personbilar kan påverka utvecklingen av personbilsparken och svensk bilindustri.

För att nå samordningsfördelar anlätade kontoret ITPS. Kontorets uppdrag till ITPS bestod i att kartlägga möjliga definitioner och klassindelningar av SUV:ar. I uppdraget ingick också att undersöka andra städers politiska beslut och regelverk som påverkar användningen av SUV:ar. Institutets utredning genomfördes under perioden juni till november 2005. Utredningen redovisas i rapporten *Stor, tung och svårstyrd. Om restriktioner i syfte att påverka bilparkens struktur* (se bilaga 1).

Sammanfattade resultat från utredningen

Av utredningen framgår att det inte någonstans har varit möjligt att lägga fast en definition av biltypen SUV. Det saknas gemensamma egenskaper för de bilar som benämns SUV. De egenskaper som främst nämns är biltypens storlek och vikt, bränsleåtgång och koldioxidutsläpp. Dessa egenskaper är inte generella för alla bilar. SUV är främst en kommersiell benämning. I de länder där begränsningar har införts eller diskuterats utgår man istället från olika egenskaper hos fordonstypen.

När det gäller storleken finns det konventionella personbilar som har en större bottenarea än bilar som benämns SUV. I Frankrike kallas SUV:arna för 4x4 vilket associerar till att bilarna är fyrhjulsdrivna, något som inte

stämmer för samtliga bilar som kallas för SUV:ar. Hög frigång är en annan egenskap. Det finns fordon där markfrigången justeras med luftfjädring. Någon gemensam bild för bränsleåtgången finns inte heller. Miljöbilar av biltypen SUV har utvecklats. Vissa dieselvarianter har lägre koldioxidutsläpp än personbilar av större modell.

Exempel från andra storstadsregioner

Frankrike, Storbritannien, Italien, Japan och USA har studerats.

På nationell nivå rekommenderar EU koldioxiddifferentierade skatter som styrmedel. Storbritannien har en sådan skatt. Sverige är på väg att införa en liknande skatt. I Frankrike finns en försäljningsskatt för bilar som släpper ut koldioxid över en viss nivå. I Italien diskuteras en miljöskatt

ITPS rapport visar att endast begränsade försök att minska användningen av stora och tunga personbilar har genomförts på olika håll i världen. Åtgärderna har främst inriktats på att begränsa användningen i stadernas centrala och kultur känsliga områden. I *Florens*, Italien har staden infört en bestämmelse om att inga bilar med större hjuldiameter än 73 cm får framföras i stadens centrala delar. Motivet till begränsningen är hänsyn till den gamla och känsliga stadsmiljön med trånga och smala gator. I flera italienska städer diskuteras liknande bestämmelser. I *Rom* krävs tillstånd för att köra i de centrala delarna. Avgiften för tillståndet varierar. För bilar av typen SUV finns förslag om en extra hög avgift. I *Paris* diskuteras ett förbud för större fordon. Utgångspunkter är fordonets hjuldiameter, koldioxidutsläpp, axelavstånd och fordonsbredd. I *London* fanns förslag om en högre trängselavgift för SUV:ar. Förslaget avfördes eftersom det saknas en definition av vilka fordon som kan klassas som SUV:ar.

I *USA* klassificeras fordon av typen SUV som lätta lastbilar, vilket ger skattelättnader för ägaren. Det finns förslag på skatteförändringar som troligen införs efter år 2010. Syftet är att minska bensinförbrukningen och utsläppen av växthusgaser. I Kalifornien pågår en diskussion om regelförändringar som kan skapa förutsättningar för teknikutveckling. I *Japan* pågår en utveckling mot bilar med lägre bensinförbrukning med hjälp av bland annat hybridteknik. Regler för att begränsa vissa biltyper planeras inte.

Trafiksäkerhet

SUV:arnas högre höjd sätter de vanliga personbilarnas säkerhetssystem ur spel. Amerikansk olycksstatistik visar att risken för dödsolyckor ökar med tre till fyra gånger för personer i en konventionell personbil om de krockar med en SUV. SUV:ar har enligt statistik lättare att välta än konventionella fordon.

Kontorets synpunkter

Definition saknas

Kontoret konstaterar att det saknas en entydig definition av vad en SUV är. Benämningen är en kommersiell benämning. Nya typer av fordon tillkommer, med nya egenskaper som gör det än svårare att avgränsa eller definiera en viss kategori. Det finns exempelvis bilar av typen SUV som väger 1 100 kilo, och det finns konventionella personbilar som väger cirka 50 % mer. Flera biltillverkare satsar nu på olika typer av fordon som drivs med alternativa bränslen, till exempel hybridbilar och andra miljöbilar. Gränsdragningen mellan SUV:ar, familjebussar och andra personbilar blir allt mer flytande. Eftersom det saknas en definition menar kontoret att det inte går att begränsa användningen av SUV:ar med en sådan utgångspunkt.

Kontoret menar att de egenskaper hos fordon som främst är intressanta att diskutera är bränsleåtgång, utsläpp av växthusgaser, samt trafiksäkerhet.

Skattelagstiftning

Förändrad skattelagstiftning kan påverka utvecklingen så att försäljningen av miljöanpassade fordon ökar. Erfarenheterna från Storbritannien visar att skattesystemets potential som styrmedel är betydande. Som framgår av ITPS-studien finns förslag om att förändra både fordonsskatt och bränsleskatt på flera håll i världen. Åtgärden kan ge återverkningar när det gäller utformning och utveckling av fordonsegenskaper och olika slag av hybridfordon. Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:08) har överlämnat sitt slutbetänkande *Skatt på väg* (SOU 2004:63) till regeringen med förslag om fordonsskatt. Förslaget innebär att fordonsskatten för nya fordon ska beräknas på fordonets koldioxidutsläpp per kilometer, i stället för på fordonsvikt.

Ökad försäljning av miljöbilar

Försäljningen av SUV:ar har under 2005 inte ökat andelsmässigt i Sverige, kanske främst till följd av det ökade bensinpriset. Samtidigt har miljöbilar blivit mer eftertraktade av flera skäl. Befrielse från kommande miljöavgift under Stockholmsförsöket och befrielse från avgift för boendeparkering för miljöbilar är åtgärder som kan förändra bilparken i Stockholm. Under 2004 var andelen miljöbilar i Sverige 2 % och beräknas under 2005 uppgå till ca 7 %. Någon specifik uppgift om försäljningen i Stockholm län finns för närvarande inte.

Trafiksäkerhet

Ur säkerhetssynpunkt är SUV:ar mer tveksamma på riksväg- och länsvägnäten än i tätorter. Det är främst vid höga hastigheter som risken ökar för dödsolyckor när en konventionell personbil krockar med en SUV. SUV:ar ger också större skador på fotgängare vid påkörning.

EU har beslutat att förbjuda fordon med hårda frontbågar. Trafikkontoret bedriver och medverkar i olika projekt för att höja trafiksäkerheten. I februari infördes 30-zoner på stadens lokalgator. För närvarande pågår en

uppföljning av zonernas omfattning samt om reglerna följs. Dessutom pågår ett utvecklingsarbete om trafiksäkerhetshöjande åtgärder på stadens huvudgator. Ett försök med automatisk hastighetskontroll kommer att genomföras på Drottningholmsvägen. För stadens egna bilar ställs upphandlingskrav på såväl miljöanpassning som trafiksäkerhet.

Kontorets förslag

Med tanke på utvecklingen av nya fordonstyper, med olika egenskaper och alternativa drivmedel, bedömer kontoret att det knappast är möjligt att definiera vad en SUV är. För att uppnå de miljöförbättringar som staden eftersträvar, föreslår kontoret istället att arbetet med andra, mer framkomliga, metoder fortsätter. Ett incitament för att öka antalet miljöbilar har redan införts; den fria boendeparkeringen. Befrielse från kommande avgift under Stockholmsförsöket är ett annat incitament för att ytterligare öka antalet miljöbilar i Stockholm.

För att uppnå trafiksäkra miljöer i tätort vill kontoret framhålla det arbete som genomförs inom ramen för stadens trafiksäkerhetsprogram. Införandet av 30-zoner, åtgärder på huvudgator, försök med hastighetskontroll samt upphandlingskrav syftar till att skapa trafiksäkra miljöer i tätort för såväl skyddade som oskyddade trafikanter.

Kontoret följer noga förslaget om ny fordonsskatt samt utvecklingen av personbilsparken.

Kontoret förslår att nämnden godkänner tjänsteutlåtandet.

SLUT