

**Utlåtande 2015:125 RV (Dnr 135-1148/2015)**

## **Uppdaterad miljölastbilsdefinition för Stockholms stad**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.  
Förslag till Uppdaterad miljölastbilsdefinition för Stockholms stad godkänns.

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

### Ärendet

Det saknas en enhetlig definition av miljölastbil på nationell nivå. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i samråd med Göteborgs stad och Trafikverket arbetat fram ett förslag till uppdaterad definition av miljölastbil för Stockholms stad. Uppdateringen innebär förtydliganden av innevarande definition där de tekniska kraven på hybridisering har visat sig omöjliga att kontrollera och därför behöver förenklas. Det finns även en del oklarheter i formuleringarna om drivmedel som behöver förtydligas.

### Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden och har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB som i sin tur har remitterat ärendet vidare till dotterbolaget Stockholm Vatten AB. Exploateringsnämnden och Stockholms Stadshus AB har inga synpunkter på remissen.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på förslaget om uppdaterad miljölastbilsdefinition. Stadens mandat att minska transportsektorns klimatpåverkan är begränsad men ett viktigt verktyg utgörs av kravställande i upphandling. Genom att ställa höga och enhetliga krav vid upphandling av transporttjänster kan staden driva på utvecklingen mot fossilfrihet. I avsaknad av nationell definition går staden före och bidrar till att påskynda och bana väg för den nationella målsättningen om fossilfrihet på väg.

*Servicenämnden* stödjer förslaget till uppdaterad miljölastbilsdefinition för staden. Detta för att staden ska kunna använda definitionen vid upphandlingar och avtalsuppföljning. En ökad andel miljöbilar ger en mer miljömässigt hållbar vägtrafik. Nämnden konstaterar också att miljölastbilsdefinitionen i sig inte kan säkerställa vilket drivmedel som används och att den avsedda effekten när det gäller minskad miljöbelastning uppnås oftast genom en kombination av krav på fordon och drivmedel.

*Trafiknämnden* anser att arbetet med att förenkla och förtydliga regelverket för miljölastbilsdefinitionen är ett steg i rätt riktning, då såväl åkeribranschen som tjänstemän inom staden får ett enklare och tydligare regelverk att arbeta efter, vid till exempel upphandlingar och kontroll av ett fordonets miljöstandard. Kontoret tillstyrker sammanfattningsvis förslaget till reviderad miljölastbilsdefinition för Stockholms stad.

## Mina synpunkter

Miljölastbilsdefinitionen behöver uppdateras på grund av att vissa krav i dagens definition visat sig omöjliga att kontrollera. Att förenkla definitionen innebär att den kan få bättre genomslag i exempelvis upphandlingar.

Definitionen av miljöfordon ska användas för att stimulera användningen av miljöfordon och pekar ut fordonstekniker som är särskilt miljöanpassade. En del miljöfordon kan drivas med olika drivmedel, exempelvis lastbilar som kan köras på både fordonsgas och diesel. För andra fordon som endast körs på ett bränsle, kan bränslet i sin tur ha mycket olika miljöprestanda beroende på hur det framställs.

Det är därför viktigt att skilja på fordonskrav och drivmedelskrav. Oftast krävs en kombination av dessa krav för att säkerställa miljönyttan. Vilken typ av drivmedel som används kan inte kontrolleras i vägtrafikregistret, där miljöfordonets teknik kontrolleras, och kan därmed inte säkerställas i en miljölastbilsdefinition.

De förslag till miljölastbilsdefinition som miljöförvaltningen nu föreslår innehåller därför endast tekniska specifikationer av fordonet. Krav på

drivmedel är viktigt och bör inkluderas i upphandlingskrav, uppföljningar och internkontroller.

Jag anser också att det är önskvärt att även fortsättningsvis ha en gemensam definition för tunga fordon med Göteborg, och gärna med ytterligare städer. Det ökar tydligheten för branschen och ger möjlighet till ökad tillämpning och bättre genomslag. För tunga fordon finns inte heller någon nationell miljödefinition varför ett regionalt samarbete är extra värdefullt.

#### Bilaga

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande ”Uppdaterad miljölastbilsdefinition för Stockholm stad” (Dnr 2015/8376).

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Förslag till Uppdaterad miljölastbilsdefinition för Stockholms stad godkänns.

Stockholm den 11 november 2015

På kommunstyrelsens vägnar:  
K A R I N W A N N G Å R D

Katarina Luhr

*Ulrika Gunnarsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Stockholms stad har idag en miljödefinition för tunga fordon som togs fram av miljöförvaltningen år 2012 och som fastställdes av kommunfullmäktige år 2013 (Utl. 2013:14 Dnr 303-871/2012). Arbetet med att ta fram kravspecifikationen samordnades då med Göteborg stad som också antog samma miljölastbilsdefinition i Göteborgs kommunfullmäktige. Det finns idag ingen nationell miljölastbilsdefinition.

Tunga lastbilar räknas idag som miljöfordon om de i vägtrafikregistret är registrerade för drift med något av följande drivmedel:

a) Enbart drivmedel ”el”.

*Denna kategori omfattar elfordon.*

b) Drivmedel ”el” i kombination med annat drivmedel.

*Denna kategori omfattar elhybrider och laddhybrider.*

c) Minst ett annat drivmedel utöver ”diesel”, ”bensin”, ”gasol”/”LPG” och ”el”.

*Denna kategori omfattar fordon som är certifierade för alternativa drivmedel som tex. biodiesel (RME/FAME), HVO-diesel (Hydrogenererad vegetabilisk olja), biogas/fordonsgas/metan etanol samt vätgas.*

Om fordonet är utrustat med förbränningsmotor ska den vara certifierad i enlighet med den EURO-klass som var lagkrav när fordonet typgodkändes om fordonet är utrustat med förbränningsmotor ska den vara certifierad i enlighet med den EURO-klass som var lagkrav när fordonet typgodkändes.

Dessutom kan i t ex upphandlingssituationer fordon utrustade med förbränningsmotor klassas som miljölastbil förutsatt att intyg finns från fordonstillverkaren, eller dennes ombud, att motorn uppfyller motsvarande emissionsnivåer som var lagkrav i gällande EURO-klass när fordonet typgodkändes, vid drift av fordonet med därför avsett förnyelsebart drivmedel.

I dessa situationer ska dessutom krav på användning av det förnyelsebara bränslet anges till minst X %. Siffran X kan variera exempel:

- Fordon som kan drivas med förnyelsebart drivmedel ska till minst 80 % köras på sådant bränsle.
- Fordonsgas om minst 50 % biogas

Miljölastbilsdefinitionen behöver uppdateras på grund av att de tekniska kraven på hybridisering har visat sig omöjliga att kontrollera och den därför behöver förenklas. Det finns även en del oklarheter i formuleringarna om drivmedel som behöver förtydligas. För att miljölastbilsdefinitionen ska kunna få ett bättre genomslag vid upphandlingar är det viktigt att förenkla den.

Arbetet med att uppdatera miljölastbilsdefinitionen har skett i samråd med Göteborg och synpunkter har inhämtats från Trafikverket. Det ses som önskvärt att fortsätta ha en gemensam definition för tunga fordon med Göteborg då det ökar tydligheten för branschen, ger möjlighet till ökad tillämpning och därmed bättre genomslag samtidigt som det visar på värdet av nationella krav.

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2015 att hemställa kommunfullmäktige att godkänna miljöförvaltningens förslag till uppdatering av definition för miljölastbilar över 3,5 ton.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2015 har i huvudsak följande lydelse.

I förslaget till reviderad definition för tunga fordon finns två förändringar jämfört med nuvarande krav från 2013.

Den ena ändringen är enbart ett förtydligande. Nuvarande definition godkänner fordon som är registrerat för minst ett drivmedel utöver diesel, bensin eller gasol. Kravet är likadant i den reviderade definitionen, men har förtydligats för att kunna kontrolleras enklare i vägtrafikregistret. Euro VI kravet stipulerar en certifiering mot det drivmedel som fordonet är avsett för. I den gamla definitionen så var fordonet endast typgodkänt som till exempel ett miljöfordon.

Den andra ändringen rör definitionen av elhybridrift. Nuvarande krav är hämtade från svenska skattekrav för elhybridbussar där det ställs krav på att energilagret under minst 4 timmar ska kunna belastas med en medeleffekt om minst 10 kW ta emot 60 kW i medeleffekt under minst 18 sekunder från bussens rörelseenergi.

Dessa krav går dock inte att kontrollera. Det krävs intyg från tillverkare eller importör av lastbilar. De omfattas inte av skattereglerna för bussar, och det är oftast lastbilar som kommer i fråga för miljöfordonskrav i stadens upphandlingar. Det har visat sig vara svårt att få fram sådana uppgifter.

Tanken med kraven på hybridisering var att fordon med mycket mild hybridisering och därmed utebliven bränslebesparing inte skulle godkännas. Det finns dock inga indikationer på att detta är ett problem. De modeller som finns på marknaden idag ger

alla bränslebesparingar.

Med de nya kraven räcker det att elhybridfordon är registrerade för både el och något annat drivmedel, exempelvis diesel, i vägtrafikregistret. Det underlättar betydligt i upphandlingar, kontroller etc.

Inom EU utreds möjligheten att bränsledeklarera tunga fordon. När det finns sådana regler i framtiden kan kraven istället baseras på bränsleförbrukningsnivåer.

## Beredning

Ärendet har beretts av miljö- och hälsoskyddsnämnden och har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB som i sin tur har remitterat ärendet vidare till dotterbolaget Stockholm Vatten AB. Exploateringsnämnden och Stockholms Stadshus AB har inga synpunkter på remissen.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 oktober 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige har beslutat att staden skall vara fossilbränslefri 2040. Målsättningen är ambitiös och utgör en stor utmaning inom transportsektorn. Stadens mandat att minska transportsektorns klimatpåverkan är begränsad men ett viktigt verktyg utgörs av kravställande i upphandling. Genom att ställa höga och enhetliga krav vid upphandling av transporttjänster kan staden driva på utvecklingen mot fossilfrihet. Stadsledningskontoret ser därför positivt på förslaget om uppdaterad miljölastbilsdefinition. I avsaknad av nationell definition går staden före och bidrar till att påskynda och bana väg för den nationella målsättningen om fossilfrihet på väg.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att godkänna "Uppdaterad miljölastbilsdefinition för Stockholms stad".

## Servicenämnden

**Servicenämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 september 2015 följande.

1. Servicenämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Servicenämnden beslutar om omedelbar justering.

**Serviceförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 4 september 2015 har i

huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen stödjer förslaget till uppdaterad miljölastbilsdefinition för staden. Den tekniska utvecklingen på området har gjort denna uppdatering nödvändig. Detta för att staden ska kunna använda definitionen vid upphandlingar och avtalsuppföljning.

En ökad andel miljöbilar ger en mer miljömässigt hållbar vägtrafik. Som konstateras i remissen kan dock inte miljölastbilsdefinitionen säkerställa vilket drivmedel som används. Den avsedda effekten när det gäller minskad miljöbelastning uppnås oftast först genom en kombination av krav på fordon och drivmedel.

## **Trafiknämnden**

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 24 september 2015 följande.

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Trafiknämnden beslutar om omedelbar justering.

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Att förenkla och förtydliga regelverket för miljölastbilsdefinitionen är ett steg i rätt riktning, då såväl åkeribranschen som tjänstemän inom staden får ett enklare och tydligare regelverk att arbeta efter, vid t.ex. upphandlingar och kontroll av ett fordon's miljöstandard.

Tunga lastbilar räknas som miljöfordon om de i vägtrafikregistret är registrerade för drift med något av följande drivmedel enligt den nu gällande miljölastbilsdefinitionen:

- a) Fordon som drivs helt med elektricitet.
- b) Fordon som drivs delvis med elektricitet.
- c) Fordon som är godkända för drift med minst ett annat drivmedel än dieselolja, bensin eller gasol.

Den nya miljölastbilsdefinitionen föreslås bli:

- a) Enbart drivmedel "el".
- b) Drivmedel "el" i kombination med annat drivmedel.

c) Minst ett annat drivmedel utöver ”diesel”, ”bensin”, ”gasol”/”LPG” och ”el”.

Liksom tidigare finns kravet i definitionen kvar att fordon i kategori b) och c) som har förbränningsmotor ska uppfylla gällande miljözonskrav. Detta är ett bra styrmedel för att ett visst fordon håller en godkänd miljöklass (euroklass) samt att de upphandlade fordon som gör arbeten åt staden inte är av för hög ålder.

Miljözonskraven har en inbyggd skärpning i regelverket med jämna mellanrum till och med euro-5 fordon (Miljöklass 2008) och som är den sista klassningen som regleras. Euro-6, den nu bästa klassningen av tunga fordon, regleras inte av miljözonskraven.

Kontoret tillstyrker sammanfattningsvis förslaget till reviderad miljölastbilsdefinition för Stockholm stad.