



MILJÖ- OCH
HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde
2012-10-23, § 16

Tid Tisdagen den 23 oktober 2012 kl 17.00 – 18.45
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Måndagen den 29 oktober 2012

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
Registraturet	
Ink.	2012 -10- 30
Dnr:	303-1566/2012
Till:	R.V.

Per Ankersjö

Katarina Luhr

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Per Ankersjö (C), ordföranden
Katarina Luhr (MP), vice ordföranden
Jonas Nilsson (M)
Torbjörn Erbe (M)
Per Ola Bosson (M)
Nils Ingelström (M)
Karin Karlsbro (FP)
Mikael Magnusson (S)
Mats E. P. Lindqvist (MP)
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Anders Thureson (M)
Fredrik Canerstam (S)
Måns Lönnroth (S)

för Helena Levy (M)
för Åsa Wester (S)
för Rana Carlstedt (S)

Ersättare:

Eva Runvald (M)
Viktor Strååt (M)
Andreas Lundin (M)
Frida Johansson Metso (FP) §§ 12-23
Per Johansson (FP)
Simon Palme (C)
Kristina von Engeström (S)
Charles Berkow (MP)
Belinda Hellberg (MP) §§ 14-23

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Anna Edström, Daniel Persson, Daniel Selin, Ellinor Fiebranz Andersson, Emelie Winemark, Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Ingrid Mårtenson, Karolina Ekman, Luis Lopez, Maria Pettersson, Maria Svanholm, Pia Winbladh Högfors, Tonie Wickman samt biträdande borgarråds-sekreteraren Markus Berensson.

§ 16

Ny miljöbilsdefinition och justerade miljöbils mål

Dnr 2012-13684

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens förslag samt uppmanar kommunfullmäktige att besluta att:
 - a. anta den skärpta miljöbilsdefinition som föreslås i bilaga 1 till förvaltningens tjänsteutlåtande.
 - b. alla nya personbilar och lätta lastbilar som införskaffas eller leasas till stadens verksamheter ska från den 2013-xx-xx uppfylla den nya miljöbilsdefinitionen. Undantaget specialfordon.
 - c. när staden följer upp sitt mål 100 procent miljöbilar i den egna flottan gäller för äldre fordon att om de klarade den vid nyregistreringstillfället rådande miljöbilsdefinitionen betraktas de alltså som miljöfordon.
 - d. "Reviderade riktlinjer för specialfordon" som föreslås i bilaga 2 till förvaltningens tjänsteutlåtande, godkänns.
 - e. Stockholms stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i staden i uppdrag att besluta enligt punkt 1-4 ovan.
 - f. justera Stockholms Miljöprogram 2012-2015 i enlighet med förslaget i bilaga 3 till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 5 oktober 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och Karin Karlsbro (FP) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att återremittera förslaget på ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad samt anför i övrigt följande:

Den nya miljöbilsdefinitionen är till stor del en skärpning av den gamla definitionen vilket är positivt. Det finns dock specifika delar av definitionen som Stockholms stad borde skärpa i en egen miljöbilsdefinition. T.ex. anser vi att det måste finnas ett maxvärde för utsläpp som inte relaterar till bilens vikt, då vi inte tycker att det är acceptabelt att en miljöbil får ha höga utsläpp bara den är tung nog. Användningen av dieslbilar i staden bör styras mot en minskning då de bidrar till höga halter av kväveoxider i stockholmsluften, och separata regler bör därför gälla för dieslbilar. Då Stockholm, med flera större svenska städer, har problem att klara miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider anser vi att detta kan

vara en anledning till att ha en lokal miljöbilsdefinition. För att det inte ska bli för många olika definitioner tycker vi att det är en fördel om flera svenska städer beslutar om en gemensam stärkt miljöbilsdefinition och att dessa städer därmed kan gå främst och dra teknikutvecklingen framåt.

Vi anser att uppföljningen av stadens mål-100 % miljöbilar i den egna fordonsflottan ska ta hänsyn till en förändrad miljöbilsdefinition då målet kan bli svårt att uppnå med den nya definitionen. Enbart bilar som uppfyller den nya miljöbilsdefinitionen ska dock kunna räknas som miljöbilar och staden ska fortsätta sträva mot målet 100 % miljöbilar i den egna flottan. Staden måste hela tiden sträva mot en bättre och renare bilflotta.

I övrigt anser vi att förslaget till sänkning av miljöprogrammets mål- 50% av nya sålda personbilar ska vara miljöbilar- pekar på svårigheten att snabbt byta ut en existerande bilflotta mot en bränslesnål sådan och därmed också problemen med att använda miljöbilar som argument för att främst satsa på infrastruktur för biltrafik.

- 3) Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

1. Att avstyrka förslaget att sänka ambitionen till 20 procents nybilsförsäljning.
2. I övrigt anföra följande:

Vi anser att det är bra att Stockholms stads miljöbilsdefinition anpassas efter den nationella definitionen. En enhetlig definition är nödvändig för att privatpersoner och inte minst företag ska våga satsa på miljöbilar. Den borgliga regeringens senfärdighet när det gäller att ta fram den nya nationella definitionen, har resulterat i att miljöbilsförsäljningen pga. osäkerhet kring framtida regelverk sjunkit kraftigt till förmån för fossildrivna bilar.

Även om definitionen nu ytterligare har skärpts är det problematiskt miljömässigt inte minst för den tekniska utvecklingen att fossildrivna bilar kan miljöklassas. Fossildrivna fordon förutom specialfordon borde så snart som möjligt mista möjligheten att vara ett miljöbil.

- 4) Stellan F Hamrin (V) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt följande:

Tillstyrka punkt 1-5 enligt förvaltningens förslag.

Vad gäller punkt 6 ändra målet beträffande nybilsförsäljning till 30 %. I övrigt tillstyrka förvaltningens förslag.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) ställer övriga förslag mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M) och

Karin Karlsbro (FP).

Reservationer

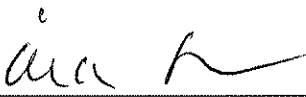
Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Mikael Magnusson m.fl. (S) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Stellan F Hamrin (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Vid protokollet
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:





Handläggare: Helene Carlsson samt
Eva Sunnerstedt
Telefon: 08-508 28 915, 508 28 913

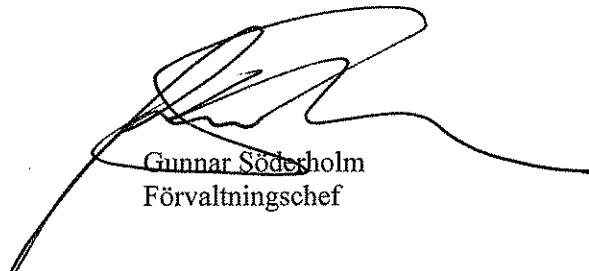
Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-10-23 p 16

Ny miljöbilsdefinition och justerade miljöbils mål

Förvaltningens förslag till beslut

Miljöförvaltningen föreslår att MHN godkänner förvaltningens förslag samt uppmanar Kommunfullmäktige att besluta att:

- 1) anta den skärpta miljöbilsdefinition som föreslås i bilaga 1
- 2) alla nya personbilar och lätta lastbilar som införskaffas eller leasas till stadens verksamheter ska från den 2013-xx-xx uppfylla den nya miljöbilsdefinitionen. Undantaget specialfordon.
- 3) när staden följer upp sitt mål 100 procent miljöbilar i den egna flottan gäller för äldre fordon att om de klarade den vid nyregistreringstillfället rådande miljöbilsdefinitionen betraktas de alltjämt som miljöfordon.
- 4) "Reviderade riktlinjer för specialfordon" som föreslås i bilaga 2, godkänns.
- 5) Stockholms stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i staden i uppdrag att besluta enligt punkt 1-4 ovan.
- 6) justera Stockholms Miljöprogram 2012-2015 i enlighet med förslaget i bilaga 3.



Gunnar Söderholm
Förvaltningschef



Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Regeringen har i budgetpropositionen för 2013 föreslagit en ny miljöbilsdefinition. Stockholms stad föreslås använda samma definition.

Den nya definitionen skärper kraven på miljöbilar. Staden förväntas klara sina interna miljöbils mål även med en skärpt miljöbilsdefinition. För det mål som rör andelen miljöbilar nybilsförsäljningen i länet kommer det bli väldigt svårt att nå

målet, därför föreslås en justering av detta mål till en nivå som utgör en rejäl utmaning, men inte är helt orealistiskt.

För de behov av fordon i stadens verksamhet som inte kan tillgodoses av miljöbilar på marknaden krävs klassning som specialfordon och beslut i nämnd/bolagsstyrelse för avsteg från miljöbilsprincipen. I samband med skärpning av miljöbilsdefinitionen föreslås även en skärpning av miljökraven på specialfordon. Dessa är dock mildare än såväl nuvarande som föreslagen ny miljöbilsdefinition.

Miljöförvaltningen har samrått med stadsledningskontoret i samband med utformningen av detta tjänsteutlåtande.

Justerad miljöbilsdefinition i Stockholms stad

Miljöförvaltningen föreslår att MHN godkänner förvaltningens förslag samt uppmanar Kommunfullmäktige att besluta att:

- 1. anta den skärpta miljöbilsdefinition som föreslås i bilaga 1**
- 2. alla nya personbilar och lätta lastbilar som införskaffas eller leasas till stadens verksamheter ska från 2013-xx-xx uppfylla den nya miljöbilsdefinitionen. Undantaget specialfordon.**
- 3. när staden följer upp sitt mål 100 procent miljöbilar i den egna flottan gäller för äldre fordon att om de klarade den vid nyregistreringstillfället rådande miljöbilsdefinitionen betraktas de alltjämt som miljöfordon.**

Bakgrund miljöbilsdefinition

Regeringen har i budgetpropositionen för 2013 föreslagit en ny miljöbilsdefinition. Fordon som uppfyller den nya miljöbilsdefinitionen föreslås få befrielse från fordonsskatt i fem år. Den nya miljöbilsdefinitionen kopplad den tillåtna utsläppsnivån av koldioxid till fordonets vikt och omfattar förutom personbilar även minibussar och lätta lastbilar.

Regeringen utgår från att en bil av genomsnittlig europeisk tjänstevikt får släppa ut högst 95 gram koldioxid per kilometer för att betecknas som miljöbil. Men lättare bilar får lägre gräns och tyngre bilar högre, eftersom man nu också ska ta hänsyn till bilens vikt, se räkneexempel nedan.

Miljöbilar som går på etanol eller fordonsgas får speciella regler ytterligare en tid. Enligt förslaget får dessa bilar från 2013 släppa ut högst 150 gram koldioxid per kilometer. Detta speglar att koldioxidsläppen från dessa bilar är av förnybart ursprung. Samtidigt slår regeringen fast att de generösare utsläppskraven för alternativbränslebilarna ska bort på sikt, men något datum anges inte.

Den nya definitionen föreslås träda i kraft för alla personbilar registrerade fr o m 1 januari 2013. När budgetproppen presenterades 20 september uppfyllde knappt 50 personbilsmodeller och 6 lätta transportbilsmodeller kraven för miljöbil 2013. Se vilka de är på www.miljofordon.se. Regeringen räknar med att skärpa kraven i den nya miljöbilsdefinitionen ytterligare fram till år 2020. Det ska ske i två kontrollstationer 2016 och 2019. Regeringen nämner inga konkreta siffror för skärpningarna.

Regeringens skärpta miljöbilskrav fr o m 2013 i korthet:

Den nya miljöbilsgränsen blir beroende av bilens vikt. Max tillåtet utsläpp av CO₂ g/km ur avgasröret vid blandad körning, bensin och dieslbilar:

$95 \text{ g/km} + 0,0457 \times (\text{Tjänstevikt} - 1372).$

För bilar som drivs med biodrivmedel är formeln istället

$150 \text{ g/km} + 0,0457 \times (\text{Tjänstevikt} - 1372).$

Om tillverkarens siffra för CO₂ utsläpp vid blandad körning ligger under detta så är bilen en miljöbil. Elbilar och laddhybrider får ha en förbrukning på max 37 kWh/100 km.

Förslaget gäller både personbilar och lätta lastbilar och lätta bussar.

Stockholm stad anpassar regelbundet miljöbilsdefinitionen

Miljöbilsdefinitionen har idag, för Stockholms del, betydelse för stadens egna och leasade fordon samt vid upphandling av transporttjänster. Därutöver är den vägledande vid stadens arbete för att främja ökad användning och ökade marknadsandelar för miljöfordon.



Stockholms stad har sedan tidigare anpassat sin syn på vad som är en miljöbil efter regeringens miljöbilsdefinitioner. Staden har vid sammanlagt tre tidigare tillfällen 2005, 2007 och 2010 anpassat miljöbilsdefinitionen efter regeringens ändringar.

Den nu gällande miljöbilsdefinitionen för Stockholm antogs av Kommunfullmäktige i början av år 2010 efter förslag från miljö- och hälsoskyddsnämnden (dnr 2009-005639-211). Den följde när det gäller personbilar den vid behandlingen i MNH aktuella definitionen i vägtrafikskattelagen. För lätta transportbilar fanns vid det tillfället ingen nationell miljöbilsdefinition att ansluta sig till och därför antog Stockholm en egen definition.

Den skärpta definitionen kommer att gälla för statliga myndigheters bilinköp. Det är rimligt att Stockholm, som vill ha en frontposition i miljöbilsarbetet, har lika höga krav.

Att undvika lokala, varierande miljöbilsdefinitioner och i möjligaste mån använda nationella, enhetliga miljökrav är eftersträfvansvärt. Det ger såväl billeverantörer som användare enhetligare spelregler och ökar kraften i miljökraven när många kräver samma sak.

Den nu beslutade förändringen har förberetts i flera år inom regeringskansliet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat synpunkter och kommit med inspel för att definitionen skulle bli så bra som möjligt (april 2011, Dnr 2011-4014). Flera av miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter har arbetats in i regelverket som föreslås börja gälla från den 1 januari 2013.

Miljöförvaltningen bedömer det inte som sannolikt att regeringens förslag till ny nationell miljöbilsdefinition, som en del av budgetpropositionen, kommer att ändras innan den godtas i riksdagen, och tar därför upp detta till beslut för att inte försena stadens övergång till samma definition. Skulle riksdagen ändra regeringens förslag finns möjlighet att korrigera detta inför behandling i Kommunfullmäktige.

Förslag till skärpt Miljöbilsdefinition i Stockholms stad, som i allt faktiskt baserar sig på regeringens förslag i bilaga till detta tjänsteutlåtande (bilaga 1).

Konsekvenser för Stockholms stads fordonsflotta

Med en ny definition för stadens inköp av fordon gäller att alla nya fordon (personbilar och lätta lastbilar och bussar) som köps eller leasas till staden ska klara den nya definitionen.

Det fanns i slutet av september knappt 50 personbilsmodeller och 6 modeller av lätta transportfordon som klarar den nya definitionen.

Det bör inte vara några problem att hitta personbilar som klarar kraven i den nya definitionen och samtidigt klarar de krav som ställs i Stockholms stads verksamheter. Men miljöförvaltningen gör bedömningen att flera av fordonen är något dyrare än vad den genomsnittliga miljöbilen varit tidigare. Detta för att en större andel av bilarna som klarar den nya strängare miljöbilsdefinitionen är etanol och gasbilar, som kostar något mer än de många av de hittills miljöbilsklassade, snåla bensin och dieslbilarna som med den nya definitionen minster sin miljöbilsstatus. Miljöförvaltningen gör bedömningen att merkostnaden som det innebär för förvaltningarna att köpa miljöbilar jämfört med konventionella bilar kommer att öka från 4,5 till 5, 5 miljoner kr per år.

De lätta lastbilar som klarar definitionen är förhållandevis små. Staden har även ett visst behov av något större lätta lastbilar. För denna kategori kan det inledningsvis bli problem att hitta miljöbilsklassade fordon.

För tunga lastbilar har miljö- och hälsoskyddsnämnden tidigare i år ställt dig bakom en definition som är på väg för antagande i kommunfullmäktige hösten 2012 (Dnr 2008-13575). Den är tänkt att gälla för stadens inköp/leasing av tunga lastbilar samt inköp av transporttjänster med tunga fordon

Specialfordon

Miljöförvaltningen föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår KF att besluta följande:

- 4. "Reviderade riktlinjer för specialfordon" som föreslås i bilaga 2 godkänns.**

Bakgrund:

Kommunfullmäktige antog 2008 definition av uttrycknings och specialfordon (Dnr 314-1064/2008)". I korthet lyder den som nedan:

Med stadens bilpark avses "de fordon som framförs i det allmänna trafiknätet och som är registrerade som personbil, lättlastbil eller lastbil". Detta innebär att t ex ismaskiner och andra arbetsmaskiner inte berörs.

Utryckningsfordon: För att klassas som utryckningsfordon skall fordonet i bilregistret vara registrerat som UTRYCK under rubriken yrkesfordon.

Specialfordon: Miljöförvaltningen anser att ett specialfordon är ett fordon som inte finns tillgängligt i miljöbilsutförande på marknaden och/eller när användandet av ett konventionellt fordon är befogat. Ett specialfordon bör uppfylla avgaskraven för personbilar enligt Miljöklass 2005, alt miljöklass 2005PM för dieselfordon.

Vid varje inköp av ett fordon som inte ryms inom miljöbilsdefinitionen skall ärendet tas upp och prövas i respektive nämnd/bolagsstyrelse för beslut. Det är upp till varje enskild nämnd/bolagsstyrelse att avgöra vad som avses med specialfordon men följande vägledande principer ges:

Arbetssituationsskäl

Stadens verksamhet kan innefatta arbetssituationer där utbudet av miljöbilar inte är tillräckligt. I dagsläget saknas till exempel miljöbilar med fyrhjulsdrift vilket kan krävas i vissa situationer.

Medicinska skäl

Utbudet av miljöbilar med automatväxellåda ökar men finns inte i alla modeller. I vissa fall finns det medicinska skäl till att automatlåda behövs. Detta bör i sådana fall styrkas med läkarintyg från berörda förare.

Övriga krav på specialfordon

Avgasemissioner enligt senaste beslutande avgasnivån, de nu rådande för tex. personbilar är Miljöklass 2005, alt miljöklass 2005PM för dieselfordon.

- Personbilar med de egenskaper som krävs skall väljas framför lätta lastbilar med tanke på miljöpåverkan och trafiksäkerhet.

Nytt i de reviderade riktlinjerna

Bland de vägledande principer för vad som kan utgöra grund till att klassas som specialfordon har lagts till att arbetssituationen kan kräva ett större lätt transportfordon. Detta eftersom det i dagsläget endast finns ett enda fordon i denna kategori som klarar nya miljöbilsdefinitionen

Vidare har miljökraven skärpts. Specialfordon på förnybara drivmedel bör prioriteras i första hand, eftersom de netto ger lägre klimatpåverkan. En gräns för högsta tillåtna avgasutsläpp CO₂ föreslås, denna fungerar indirekt även som ett



krav på energieffektivitet. Det är rimligt att staden även ställer vissa miljökrav på specialfordon. Dessa är mildare än miljöbilskraven. På snarligt sätt gör t ex trafikverket i sina interna inköpsriktlinjer.

"Reviderade riktlinjer för specialfordon" i bilaga till detta tjänsteutlåtande (bilaga 2).

JUSTERING AV STOCKHOLMS MILJÖPROGRAM 2012-2015, MED ANLEDNING AV SKÄRPT MILJÖBILSDEFINITION

Miljöförvaltningen föreslår att MHN godkänner förvaltningens förslag samt uppmanar Kommunfullmäktige att besluta att:

5. justera Stockholms Miljöprogram 2012-2015 i enlighet med förslaget i bilaga 3.

Bakgrund

I stadens miljöprogram 2012 – 2015 (beslutat av KF den 31 januari 2012, Dnr 303-1207/2010), anges följande mål:

1.2 Stadens egna fordon skall vara miljöbilsklassade och köras på miljöbränsle, och av stadens upphandlade transporttjänster ska miljöfordonsandelen öka.

Vidare preciseras att delmålet innebär att:

Motorfordon som stadens nämnder och styrelser själva äger eller leasar ska vara av miljöbilar enligt den definition som antagits av kommunfullmäktige. Antalet elbilar i stadens fordonsflotta ska öka.

Utrycknings- och specialfordon är undantagna.

- Tankningsgraden av miljöbränsle bör vara minst 85 % och delmålet avser de miljöbilar som kan gå på miljöbränsle (E85-bilar, fordonsgasbilar, laddhybridbilar).

- Upphandlade transporttjänster bör till minst 55 % utföras med miljöfordon.

Delmålet berör alla stadens nämnder och styrelser som införskaffar fordon eller äger eller leasar fordon under programperioden, samt alla nämnder och styrelser som nyttjar upphandlade transporttjänster under programperioden.

Vid uppföljning av stadens bilinnehav tillämpas sedan 2010 principen att de bilar som vid inköpstillfället uppfyllde den då i staden gällande miljöbilsdefinition fortsatt betraktas som miljöbil av staden. Detta för att undvika förtida utbyte av relativt nya bilar.

1.6 Nya personbilar som säljs ska till minst 50 procent vara miljöbilar. 10 procent av nyregistrerade tunga fordon ska vara miljölastbilsklassade. Försäljningen av miljöbränsle ska uppgå till 16 procent.

Vidare preciseras att delmålet innebär att:

Målet avser försäljning i Stockholms län. Staden ska verka för att

minska trafikens negativa påverkan genom att öka andelen miljöklassade fordon och miljöbränsle. Verktygen som staden kan använda är många: staden kan arbeta med miljözoner, förenkla laddning för elbilar, ställa krav i vår egen upphandling av transporttjänster med mera. Stadens elbilsstrategi lägger grunden för en utbyggnad av laddinfrastrukturen och incitamentsprogram för supermiljöbilar.

Behov av förändring - analys av möjligheten att uppfylla miljöprogrammets mål för miljöbilar

Konsekvensen av att staden byter miljöbilsdefinition blir att även mål 1.2 och 1.6 i miljöprogrammet påverkas.

1.2 kan kvarstå oförändrat. För uppföljning av stadens eget bilinnehav föreslås att staden även framledes tillämpar principen att det som var miljöbil vid nyregistreringstillfället fortsatt betraktas som det. Detta för att undvika att stadens verksamheter tvingas till förtida utbyte av relativt nya bilar, som fram tills nu ansetts som miljöbilar, som följd av skärpt definition. (se även avsnittet konsekvenser för Stockholms stads fordonsflotta, under justerad miljöbilsdefinition i Stockholms stad)

Det bedöms mycket svårt att nå målsättningen 50 procent miljöbilar i nybilsförsäljningen i länet med en skärpt miljöbilsdefinition. Inte minst eftersom staten aviserat att man avser skärpa miljöbilsdefinitionen i takt med att försäljningen ökar. Därför föreslås målnivån justeras ned till 20 procent.

Regeringen anger att miljöbilsdefinitionen (2a kap, vägtrafikskattelagen, 11a§§) ska skärpas ännu mer framgent, att arbete med detta kan påbörjas 2014 och att den tidigast förväntas börja gälla 1 januari 2016. I samband med en skärpning av miljöbilsdefinition på nationell nivå bör Stockholms stad åter se över hur stadens målsättningar och definitioner ska förhålla sig till detta.

Slut.

Bilaga 1 Miljöbilsdefinition för Stockholms stad

Bilaga 2 Reviderade riktlinjer för specialfordon och utryckningsfordon

Bilaga 3 Förslag till justering av Stockholms Miljöprogram 2012 - 2015 med anledning av skärpt miljöbilsdefinition



(

(

(

(



MILJÖBILSDEFINITION FÖR STOCKHOLMS STAD

Definitionen gäller för personbil, lätt lastbil och lätt buss som har klassificerats i utsläppsklass enligt 30 eller 32 §§ avgasreningslagen (2011:318), och

1. bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning enligt uppgift i vägtrafikregistret inte överstiger det i andra stycket angivna högsta tillåtna koldioxidutsläppet i förhållande till bilens vikt, och
2. bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer om bilen är klassificerad i utsläppsklass Laddhybrid, enligt 32 § punkten 3 avgasreningslagen, eller
3. bilen vid framdrivning inte förbrukar mer elektrisk energi än vad som anges i styckets andra punkt, om bilen är klassificerad i utsläppsklass El, enligt 32 § punkten 1 avgasreningslagen.

Det högsta tillåtna koldioxidutsläppet angivet i gram koldioxid per kilometer i förhållande till bilens vikt bestäms av följande beräkning;

1. bilens tjänstevikt enligt uppgift i vägtrafikregistret angivet i kilogram minskas med 1372,
2. differensen enligt punkten 1 multipliceras med 0,0457 och
3. produkten enligt punkten 2 adderas med 95, eller med 150 om bilen är utrustad med teknik för drift med etanolbränsle eller annat gasbränsle än gasol.

Om det i vägtrafikregistret finns flera uppgifter om bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning ska vid tillämpning av första stycket användas den uppgift som anges för drift med etanolbränsle eller gasbränsle.

Denna definition baserar sig i allt faktiskt på regeringens budgetproposition 20 september 2013 (PROP. 2012/13:1) BILAGA 5, s 18-20 ändringstext till 2a kap, vägtrafikskattelagen, 11a §§, som där anges börja gälla 1 januari 2013)

(

(

(

(



REVIDERADE RIKTLINJER FÖR SPECIALFORDON OCH UTRYCKNINGSFORDON

Utryckningsfordon

Utryckningsfordon behöver inte vara miljöbilsklassade. För att klassas som utryckningsfordon skall fordonet i bilregistret vara registrerat som UTRYCK under rubriken yrkesfordon.

Specialfordon

Specialfordon är ett fordon som inte finns tillgängligt i miljöbilsutförande på marknaden och/eller när användandet av ett konventionellt fordon är befogat.

Alla avsteg från att välja miljöbil ska prövas i nämnd/styrelse

Vid varje inköp av ett fordon som inte rymms inom miljöbilsdefinitionen skall ärendet tas upp och prövas i respektive nämnd/bolagsstyrelse för beslut. Det är upp till varje enskild nämnd/bolagsstyrelse att avgöra vad som avses med specialfordon men följande vägledande principer ges

Arbetssituation:

Stadens verksamhet kan innefatta arbetssituationer där utbudet av miljöbilar inte är tillräckligt. I dagsläget finns ett fåtal miljöbilar med fyrhjulsdrift vilket kan krävas i vissa situationer. Det finns hittills även bara en modell av större lätt transportfordon som klarar den nya skärpta miljöbilsdefinitionen.

Medicinska skäl:

Utbudet av miljöbilar med automatväxellåda ökar men finns inte i alla modeller. I vissa fall finns det medicinska skäl till att automatlåda behövs. Detta bör i sådana fall styrkas med läkarintyg från berörda förare.

Miljökrav på specialfordon

Även om specialfordonen inte klarar miljöbilsdefinitionen bör miljökrav ställas också på dem

- I första hand skall fordon väljas som kan drivas med förnybara drivmedel, därefter fordon som drivs med fossila drivmedel.
- Fordonen ska vara så bränslesnåla som möjligt. För lätta lastbilar och minibussar med 8 personer utöver förarplatsen gäller att CO₂ utsläppen inte

ska överstiga: 215 CO₂/km för fossilt drivmedel eller 340 CO₂/km för förnybart drivmedel¹.

- Avgasemissionerna ska vara enligt senaste beslutade avgasnivån (idag gäller ex Euro 5 för personbilar)
- Personbilar bör väljas framför lätta lastbilar med tanke på miljöpåverkan och trafiksäkerhet.

¹ Följer miljöstyrningsrådets nyligen uppdaterade baskrav för persontransporter.



FÖRSLAG TILL JUSTERING AV STOCKHOLMS MILJÖPROGAM 2012 – 2015 MED ANLEDNING AV SKÄRPT MILJÖBILSDEFINITION

Mål 1.2

Nuvarande lydelse	Förslag till justering
1.2 Stadens egna fordon ska vara miljöbilsklassade och köras på miljöbränsle, och av stadens upphandlade transporttjänster ska miljöfordonsandelen öka En övergång till miljöklassade fordon och miljöbränslen är ett sätt av flera att anpassa trafiksystemet i rätt riktning. En ökad andel miljöbilar ger en mer miljömässigt hållbar vägtrafik. Minskade utsläpp kan också uppnås genom att ha rätt lufttryck i däcken, att ha en bränslesnål körstil och att spara bilen till de längre resorna. Delmålet innebär att: • Motorfordon som stadens nämnder och styrelser själva äger eller leasar ska vara av miljöbilar enligt den definition som antagits av kommunfullmäktige. Antalet elbilar i stadens fordonsflotta ska öka. Utrycknings- och specialfordon är undantagna. • Tankningsgraden av miljöbränsle bör vara minst 85 % och delmålet avser de miljöbilar som kan gå på miljöbränsle (E85-bilar, fordonsgasbilar, laddhybridbilar). • Upphandlade transporttjänster bör till minst 55 % utföras med miljöfordon. Delmålet berör alla stadens nämnder och styrelser som införskaffar fordon eller äger eller leasar fordon under programperioden, samt alla nämnder och styrelser som nyttjar upphandlade transporttjänster under programperioden.	1.2 Stadens egna fordon ska vara miljöbilsklassade och köras på miljöbränsle, och av stadens upphandlade transporttjänster ska miljöfordonsandelen öka En övergång till miljöklassade fordon och miljöbränslen är ett sätt av flera att anpassa trafiksystemet i rätt riktning. En ökad andel miljöbilar ger en mer miljömässigt hållbar vägtrafik. Minskade utsläpp kan också uppnås genom att ha rätt lufttryck i däcken, att ha en bränslesnål körstil och att spara bilen till de längre resorna. Delmålet innebär att: • Motorfordon som stadens nämnder och styrelser själva äger köper eller leasar ska vara av miljöbilar enligt den definition som antagits av kommunfullmäktige. Antalet elbilar i stadens fordonsflotta ska öka. Utrycknings- och specialfordon är undantagna. • Tankningsgraden av miljöbränsle bör vara minst 85 % och delmålet avser de miljöbilar som kan gå på miljöbränsle (E85-bilar, fordonsgasbilar, laddhybridbilar). • Upphandlade transporttjänster bör till minst 55 % utföras med miljöfordon. Delmålet berör alla stadens nämnder och styrelser som införskaffar fordon eller äger eller leasar fordon under programperioden, samt alla nämnder och styrelser som nyttjar upphandlade transporttjänster under

Uppföljningsansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för uppföljning av delmålet.	programperioden. Uppföljningsansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för uppföljning av delmålet.
---	---

Indikatorer till mål 1.2

Indikatorer som påverkas av måljusteringen och ny miljöbilsdefinition är 1.2.1 och 1.2.3 och 1.2.4. Endast 1.2.1 föreslås förtydligas.

Nuvarande lydelse	Förslag till justering
1.2.1 Andel miljöbilar i stadens bilflotta Beskrivning: Indikatorn visar andel miljöbilar i stadens egen fordonspark inkl. leasade fordon exkl. utrycknings- och specialfordon. En hög miljöbilsandel av stadens bilflotta ger minskade utsläpp av växthusgaser och andra miljöpåverkande utsläpp till luft. Datakälla: Miljöförvaltningen sammanställer data från Leaseplan, St Eriks försäkring, stadsledningskontoret samt från nämnder och styrelser Mätmetod:	1.2.1 Andel miljöbilar i stadens bilflotta Beskrivning: Indikatorn visar andel miljöbilar i stadens egen fordonspark inkl. leasade fordon exkl. utrycknings- och specialfordon. En hög miljöbilsandel av stadens bilflotta ger minskade utsläpp av växthusgaser och andra miljöpåverkande utsläpp till luft. Datakälla: Miljöförvaltningen sammanställer data från Leaseplan, St Eriks försäkring, stadsledningskontoret, vägtrafikregister, leasinggivare samt från nämnder och styrelser Mätmetod: När staden följer upp sitt mål 100 procent miljöbilar i den egna flottan gäller för äldre fordon att om de klarade den vid nyregistreringstillfället råddande miljöbilsdefinitionen betraktas de alltså som miljöfordon.
1.2.3 Andel av stadens inköp som är miljöbilar Beskrivning: Indikatorn anger hur stor del av de bilar staden köpt under året som varit miljöbilar. Utrycknings- och specialfordon är undantagna. De allra flesta bilar som köpts in under 2010 har varit miljöbilar. Andelen miljöbilar av de nya bilarna är 99 procent men ännu görs inköp som inte är miljöbilar varför indikatorn är viktig. Datakälla: Miljöförvaltningen sammanställer data från Leaseplan samt från nämnder och styrelser. Mätmetod:	1.2.3 Andel av stadens inköp som är miljöbilar Beskrivning: Indikatorn anger hur stor del av de bilar staden köpt under året som varit miljöbilar. Utrycknings- och specialfordon är undantagna. De allra flesta bilar som köpts in under 2010 har varit miljöbilar. Andelen miljöbilar av de nya bilarna är 99 procent men ännu görs inköp som inte är miljöbilar varför indikatorn är viktig. Datakälla: Miljöförvaltningen sammanställer data från Leaseplan samt från nämnder och styrelser. Mätmetod:

1.2.4 Andel av stadens upphandlade transporter som är miljöbilsklassade Beskrivning: Indikatorn anger hur stor andel av stadens upphandlade transporter (lätta och tunga fordon) som är miljöbilsklassade. Utrycknings- och specialfordon är undantagna. Datakälla: Mätmetod:	1.2.4 Andel av stadens upphandlade transporter som är miljöbilsklassade Beskrivning: Indikatorn anger hur stor andel av stadens upphandlade transporter (lätta och tunga fordon) som är miljöbilsklassade. Utrycknings- och specialfordon är undantagna. Datakälla: Mätmetod:
---	---

Mål 1.6

Nuvarande lydelse	Förslag till ny lydelse
1.6 Nya personbilar som säljs ska till minst 50 procent vara miljöbilar. 10 procent av nyregistrerade tunga fordon ska vara miljölastbilsklassade. Försäljningen av miljöbränsle ska uppgå till 16 procent. Målet avser försäljning i Stockholms län. Staden ska verka för att minska trafikens negativa påverkan genom att öka andelen miljöklassade fordon och miljöbränsle. Verktygen som staden kan använda är många: staden kan arbeta med miljözoner, förenkla laddning för elbilar, ställa krav i vår egen upphandling av transporttjänster med mera. Stadens elbilsstrategi lägger grunden för en utbyggnad av laddinfrastrukturen och incitamentsprogram för supermiljöbilar. Delmålet innebär att: • Staden ska verka för att det ska bli enklare att köpa och ladda elbilar. Stadens arbete har lagt en grund för utvecklingen av en infrastruktur för miljöbränsle och laddstolpar och ett utbud av miljöbilar. • Försäljningen av förnyelsebara drivmedel ska	1.6 Nya personbilar som säljs ska till minst <u>50-20</u> procent vara miljöbilar. 10 procent av nyregistrerade tunga fordon ska vara miljölastbilsklassade. Försäljningen av miljöbränsle ska uppgå till 16 procent. Målet avser försäljning i Stockholms län. Staden ska verka för att minska trafikens negativa påverkan genom att öka andelen miljöklassade fordon och miljöbränsle. Verktygen som staden kan använda är många: staden kan arbeta med miljözoner, förenkla laddning för elbilar, ställa krav i vår egen upphandling av transporttjänster med mera. Stadens elbilsstrategi lägger grunden för en utbyggnad av laddinfrastrukturen och incitamentsprogram för supermiljöbilar. Delmålet innebär att: • Staden ska verka för att det ska bli enklare att köpa och ladda elbilar. Stadens arbete har lagt en grund för utvecklingen av en infrastruktur för miljöbränsle och laddstolpar och ett utbud av miljöbilar. • Försäljningen av förnyelsebara drivmedel ska

öka och insatser för att öka antalet tankstationer med alternativa bränslen ska prioriteras. Delmålet berör särskilt Trafik- och renhållningsnämnden, Exploateringsnämnden, Miljö- och Hälsoskyddsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden. Uppföljningsansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för uppföljning av delmålet.	öka och insatser för att öka antalet tankstationer med alternativa bränslen ska prioriteras. Delmålet berör särskilt Trafik- och renhållningsnämnden, Exploateringsnämnden, Miljö- och Hälsoskyddsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden. Uppföljningsansvar: Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för uppföljning av delmålet.
--	--

Indikatorer till mål 1.6

Indikatorer till mål 1.6 som påverkas av förändrad miljöbilsdefinition är 1.6.1, 1.6.3, nedan föreslås förtydliganden.

1.6.1 Andel miljöbilar i nybilsförsäljningen Stockholms län Beskrivning: Indikatorn mäter hur stor andel av de nya bilar som säljs i Stockholms län som är miljöbilar. Statistik över miljöbilarnas andel av nybilsförsäljningen visar på en förändring av fordonsflottans sammansättning. Datakälla: Miljöförvaltningen, Miljöbilar i Stockholm. Sammanställning baserad på uppgifter ur Vägtrafikregistret samt branschstatistik från Bilsweden. Mätmetod:	1.6.1 Andel miljöbilar i nybilsförsäljningen Stockholms län Beskrivning: Indikatorn mäter hur stor andel av de nya bilar som säljs i Stockholms län som är miljöbilar. Statistik över miljöbilarnas andel av nybilsförsäljningen visar på en förändring av fordonsflottans sammansättning. <u>Uppföljningen görs fr o m 2013 utifrån gällande av KF antagen miljöbilsdefinition respektive miljölastbilsdefinition.</u> Datakälla: Miljöförvaltningen, Miljöbilar i Stockholm. Sammanställning baserad på uppgifter ur Vägtrafikregistret samt branschstatistik från bl a Bilsweden. Mätmetod:
1.6.3 Antal miljöbilar i stockholmstrafiken Beskrivning: Indikatorn visar antalet bilar i Stockholms län som är registrerade som	1.6.3 Antal miljöbilar i stockholmstrafiken Beskrivning: Indikatorn visar antalet bilar i Stockholms län som är registrerade som miljöbilar i vägtrafikregistret. Antalet miljöbilar i

miljöbilar i vägtrafikregistret. Antalet miljöbilar i stockholmstrafiken ökar och det är viktigt att se denna förändring över tid. Datakälla: Miljöförvaltningen, Miljöbilar i Stockholm. Sammanställning baserad på uppgifter ur vägtrafikregistret samt branschstatistik från Bilsweden. Mätmetod:	stockholmstrafiken ökar och det är viktigt att se denna förändring över tid. <u>Uppföljningen görs fr o m 2013 utifrån gällande av KF antagen miljöbilsdefinition respektive miljölastbilsdefinition.</u> Miljöförvaltningen bör initialt om möjligt följa trenden i länet både utifrån den miljöbilsdefinition som gällde 2012, och utifrån fr o m 2013 gällande definition, för att möjliggöra analys av utvecklingen över tid. Datakälla: Miljöförvaltningen, Miljöbilar i Stockholm. Sammanställning baserad på uppgifter ur vägtrafikregistret. Mätmetod:
--	--

I samband med en skärpning av miljöbilsdefinition på nationell nivå ska Stockholms stad åter se över hur stadens målsättningar och definitioner ska förhålla sig till detta.

