

Utlåtande 2013:14 RVI (Dnr 303-871/2012)

Definition av tunga miljöfordon med totalvikt över 3,5 ton och riktlinjer för alternativa drivmedel

Förslag från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Definition av tunga miljöfordon med totalvikt över 3,5 ton och riktlinjer för alternativa drivmedel, bilaga 2, godkänns.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Staden har antagit ett mål om att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2050. Under år 2013 ska staden därutöver utreda hur den egna organisationen ska vara fossilbränsleoberoende senast år 2030. Samtidigt har regeringen beslutat att Sverige ska ha en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030. Den nationella definitionen av vad som är en miljöbil är föremål för successiv skärpning. För tunga fordon finns dock ännu ingen nationell definition. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har därför tagit fram ett förslag till definition av miljöfordon med vidhängande riktlinjer för alternativa drivmedel som inkluderar fordon över 3,5 ton som helt eller delvis drivs med elektricitet eller kan drivas med ett annat drivmedel än dieselolja, bensin eller gasol. Göteborgs stad har likaså antagit en definition av tunga miljöfordon och de båda städernas förslag är samstämmiga. Utgångspunkterna för förslaget är

teknikneutralitet, en tydlig skillnad i miljöpresentanda, inkluderande av förnyelsebar energi och eldrift.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, kyrkogårdsnämnden, servicenämnden och trafik- och renhållningsnämnden. På grund av tidsbrist har kyrkogårdsnämnden svarat i form av ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att en definition av tunga miljöfordon behövs för att implementera stadens styrdokument inom miljö- och klimatområdet fullt ut. En gemensam hållning med Göteborg ger dessutom en tydlig signal till transportbranschen.

Kyrkogårdsförvaltningen är positiv till att gemensamma definitioner och riktlinjer för tunga miljöfordon tas fram. Förvaltningen menar dock att fordon i kategori C behöver en tydligare definition för att kategorin ska vara uppföljningsbar.

Servicenämnden anser att förslagen i ärendet är väl avvägda och verklighetsförankrade och har inget att invända.

Trafik- och renhållningsnämnden anser att förslaget med en gemensam definition i Stockholm och Göteborg kan utgöra ett bra underlag för en nationell definition på tunga miljöfordon. Definitionen kan driva på utvecklingen mot fossiloberoende och minskade miljöstörningar och det är viktigt att definitionen uppdateras kontinuerligt för att hållas aktuell.

Mina synpunkter

Sverige har precis skärpt den nationella miljöbilsdefinitionen, men det finns ännu ingen nationell definition av tunga miljöfordon. Det är därför glädjande att Stockholm och Göteborg har tagit fram lika definitioner eftersom landets två största städer utgör en betydande marknad för transportbranschen och tillsammans kan driva utvecklingen mot en fossiloberoende framtid. Detta är särskilt viktigt eftersom transportsektorn idag är mycket fossilberoende.

Precis som stadsledningskontoret påpekar behövs därför en definition för att minska stadens klimatpåverkan då Stockholm har som målsättning att vara fossilbränslefri år 2050. En definition kan utgöra vägledning för stadens egna verksamheter när det kommer till upphandling av fordon och transporttjänster, vilket möjliggör för stadens egen verksamhet att bli fossiloberoende år 2030.

För att minska vårt fossilberoende krävs många samverkande insatser på området och att Stockholm och Göteborg tar fram en definition medför goda

möjligheter att påverka andra kommuner samtidigt som det ger ett bra underlag för att ta fram en nationell definition av tunga miljöfordon. I likhet med trafik- och renhållningsnämnden anser jag även att definitionen bör uppdateras kontinuerligt utifrån vad som sker med bränslen och certifieringar så att den kan hålla jämna steg med teknikutvecklingen.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets och trafik- och renhållningsnämndens utlåtanden.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Stockholm stads definition för miljöfordon med totalvikt över 3,5 ton

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, (S) och Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. att delvis bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. att därutöver anförda följande

Det finns ett stort behov att driva på den tekniska utvecklingen av miljöanpassade tunga fordon. I avsaknad av nationell definition är det bra att de stora städerna har en gemensam definition. Att välja en definition i linje med den som Göteborg beslutat kan därför anses rimligt. Men i Göteborg genomförs en översyn av stadens arbete med miljöfordon och drivmedel som Stockholm bör följa.

Att ett fordon kan köras på ett förnybart drivmedel behöver inte innebära att det faktiskt kommer att köras på förnybart. Det är problematiskt om fördelar som miljöfordonsdefinitionen medför ges till fordon som sedan inte körs på förnybara drivmedel. Det är önskvärt att införa kriterier för energieffektivitet. Med nuvarande utformning kan även ineffektiva fordon bli miljöklassade.

Det är avgörande att staden påskyndar arbetet med att öka andelen förnybara drivmedel, bland annat genom ökad produktion av biogas. I upphandlingar är det viktigt att ställa krav på val av drivmedel och att optimera distributionskedjor och fyllnadsgrad i transporter. Det behövs kontinuerlig uppföljning av ställda krav i upphandlingar och fortlöpande teknisk omvärldsbevakning.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Definition av tunga miljöfordon med totalvikt över 3,5 ton och riktlinjer för alternativa drivmedel, bilaga 2, godkänns.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 16 januari 2013

På kommunstyrelsens vägnar:

STEN NORDIN

Per Ankersjö

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård och Maria Östberg Svanellind (båda S) och Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (S) och (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Margarethe Livh och Karin Rågsjö (båda V) enligt följande.

Det är olyckligt att man inte tagit fram en nationell definition för tunga miljöfordon. I avvaktan på detta hade det varit önskvärt att man åtminstone försökt samordna detta arbete tillsammans med de större städerna i Sverige. Det bästa vore om Stockholm tar initiativ till att få till stånd en sådan samordning. Om detta inte låter sig göras är det i och för sig inget som hindrar att Stockholm tills vidare går före med en egen definition. Vilket genomslag detta får återstår att se.

ÄRENDE

Staden har antagit ett mål om att Stockholm ska vara fossilbränslefritt år 2050. Under år 2013 ska staden därutöver utreda hur den egna organisationen ska vara fossilbränsleoberoende senast år 2030. Samtidigt har regeringen beslutat att Sverige ska ha en fossilbränsleoberoende fordonsflotta år 2030. Den nationella definitionen av vad som är en miljöbil är föremål för successiv skärpning. För tunga fordon finns dock ännu ingen nationell definition. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har därför tagit fram ett förslag till definition av miljöfordon med vidhängande riktlinjer för alternativa drivmedel som inkluderar fordon över 3,5 ton som helt eller delvis drivs med elektricitet eller kan drivas med ett annat drivmedel än dieselolja, bensin eller gasol. Göteborgs stad har likaså antagit en definition av tunga miljöfordon och de båda städernas förslag är samstämmiga. Utgångspunkterna för förslaget är teknikneutralitet, en tydlig skillnad i miljöpresentanda, inkluderande av förnyelsebar energi och eldrift.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 maj 2012 följande.

Hemställa att Kommunfullmäktige antar föreslagen definition för tunga miljöfordon enligt bilaga 1 (*bilaga 2 till detta ärende*).

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund – miljöbilar och tunga fordon

Den utveckling som skett med minskande utsläpp från personbilar har inte skett i samma utsträckning för tunga fordon. Godstrafiken på väg fortsätter att öka och i Stockholm bidrar den tunga trafiken till mer än hälften av utsläppen av NOx och partiklar, luftföroreningar som skadar hälsa och miljö. Tungta fordon har inte heller inlett övergången till förnybara bränslen på motsvarande sätt som personbilar.

Lastbilar som säljs inom EU måste följa EUs utsläppsnormer, sk. Euro-klasser. Reglerna innehåller krav på t.ex. utsläpp av NOx och partiklar. Nya fordon som säljs idag måste klara Euro V och från 31 december 2012 gäller kraven i Euro VI för alla

nya fordon. Men Euro-klassningen omfattar inte krav på energieffektivitet eller förnybarhet. Idag finns flera koncept framme för kommersiell introduktion med fordon som drivs av gas, etanol eller hybridteknik, men den ekonomiska konkurrensen med fossil diesel är svår att klara. Här kan och bör en aktivt använd definition för tunga miljöfordon spela en viktig roll.

En definition av lätta miljöfordon har funnits inom Stockholms stad sedan 2002. Definitionen harmoniserades år 2008 med reglerna i Göteborgs stad, Malmö stad och de statliga reglerna för inköp av fordon. Många av Sveriges kommuner, landsting och privata organisationer använder samma definition, och miljöbilar är idag ett tämligen enhetligt begrepp i Sverige. Stockholms stad har även preciserat krav på lätta transportfordon och minibussar, initialt inkluderande enbart drift med alternativa drivmedel men sedan 2010 även snåla bensin- och dieseldrivna fordon (Utlåtande 2010:20 RII (Dnr 303-1466/2009)).

Nuvarande regler för miljözoner¹ omfattar tunga dieseldrivna fordon. Reglerna bygger på lastbilens ålder och Euro-klass, och ska minska miljöbelastningen i city genom att stänga ute äldre lastbilar med sämre miljöprestanda. Fordon som körs med förnybara drivmedel får köras inom miljözon oavsett ålder på fordonet.

Göteborgs stad har haft en beslutad definition av tunga miljöfordon sedan 2007, vilken uppdaterades 2011 på grund av skärpta emissionsregler inom EU och för att stimulera nyutvecklad teknik. Göteborg planerar att använda definitionen främst för att styra inköp av fordon och/eller transporttjänster, för att koppla till användarförmåner, t.ex. bonussystem, och för att bidra till en nationell definition.

Sveriges regering har antagit visionen om en fossiloberoende fordonsflotta 2030, ett mål som Stockholms Stad stöder. EUs mål är att varje medlemsstat ska uppnå minst 20% förnybart i energisektorn år 2020 och minst 10% förnybart inom transportsektorn år 2020. I Sverige har andelen förnybara drivmedel i vägtrafiken stadigt ökat de senaste åren. Energimyndighetens statistik för år 2010² visar att andelen förnybara drivmedel under året uppgick till 5,7 %. Andelen beräknas här som användningen av biodrivmedel dividerat med användningen av biodrivmedel, bensin och diesel. Det är framför allt ökad användning av biogas samt FAME till låginblandning i diesel som står för ökningen.

Energimyndigheten har även gjort preliminära beräkningar enligt förnybarhetsdirektivets³ beräkningsmetod, som också omfattar förnybar el till bantrafik. Enligt dessa beräkningar är andelen förnybar energi 7,9 % för år 2010.

EU-direktivet om upphandling av fordon (Direktiv 2009/33/EC), det så kallade ”Hel-och-ren-direktivet”, driver mot renare och energieffektivare fordon. Upphandlande myndighet ska enligt direktivet ställa krav på energianvändning och utsläpp av NO_x, partiklar, kolväten (NMHC) och koldioxid. I Stockholm använder vi miljöbilsdefinitionen eller Miljöstyrningsrådets krav för att uppfylla direktivet. Detta

¹ SFS 1998:1276 kapitel 10, med uppdateringar tom SFS 2011:1220

² Energimyndigheten. *Transportsektorns energianvändning 2010*.

³ Förnybarhetsdirektivet, 2009/28/EG

har fungerat för lätta fordon, men har inte haft samma styrande effekt för tunga fordon, bl.a. för att det saknas bra mätmetoder för tunga fordon.

Genom att definiera kraven för tunga miljöfordon kan Stockholm ange riktningen för utvecklingen av tunga transporter på väg inom staden. En definition på tunga miljöfordon skulle bidra till det förutsägbara och långsiktiga regelverk som efterfrågas av såväl drivmedels- och fordonsbranschen som transportsäljare, och den skulle underlätta miljöanpassning av stadens egna inköp och upphandlingar.

Mål och syfte - för mer miljöeffektiva transporter

Stockholms Stad ska aktivt driva utvecklingen mot mer miljöeffektiva transporter. Detta anges bl.a. i stadens miljöprogram och i budgeten för 2012. En definition av tunga miljöfordon anger vilka typer av fordon och drivmedel som Stockholm avser att premiera för att få mer miljöeffektiva transporter i staden.

Tänkta användningsområden för definitionen är:

- i stadens styrdokument som miljöprogram, strategier och åtgärdsplaner – definitionen kan t.ex. användas i uppföljningen av miljöprogrammet, ÅKE eller miljö- och hälsoskyddsnämndens nämndmål
- vid upphandlingar av fordon och transporttjänster, i synnerhet i stadens miljöprofilområden – förslaget har stämts av med Trafikkontoret som välkomnar ytterligare stöd i sitt arbete med miljöanpassade transporter
- i projekt som CleanTruck – projektet stöttar åkerier som vill gå före och miljöanpassa sin fordonsflott och sitt körsätt. En definition skulle tydliggöra staden vision för utvecklingen av tunga fordon i Stockholm.
- koppla till incitament och förmåner – på sikt kan man tänka sig utveckla ytterligare incitament eller förmåner för att främja omställningen till en renare lastbilsflotta. Exempel som nämnts är utökade eller särskilda leveranstider för miljöfordon, tillträde till vissa körfält, tillträde till vissa lastning/lossning-zoner, differentierad trängselskatt etc.

Genom att anta en definition av tunga miljöfordon vill Stockholms stad även bidra till utvecklingen av en nationell definition, gärna tillsammans med andra städer. Göteborgs stad har gått före och antog den 13 oktober 2011 en uppdaterad definition⁴.

Avgränsningar och val

Arbetet med att ta fram en definition av tunga miljöfordon för Stockholms stad har utgått från stadens mål att minska användningen av fossila bränslen. Utgångspunkter för förslaget till definition är följande:

- definitionen ska vara teknikneutral
- utpekade fordon ska ha bättre miljöprestanda än konventionell teknik
- definitionen ska inkludera förnybara drivmedel och olika typer av eldrift

⁴ Göteborgs stad, Trafiknämnden. Protokoll nr 9/11. Mötesdatum 2011-10-13.

- definitionen ska inte lägga till några ytterligare emissionskrav än gällande Euro-klass
- användningskrav ska inte ingå i definitionen

Euroklasserna reglerar utsläpp av NOx och partiklar. Att förbättra stadens luftkvalitet med avseende på NOx och partiklar är viktigt för invånarnas hälsa och för att vi ska klara de lagstadgade miljökvalitetsnormerna för luft⁵. Flera förnybara drivmedel ger lägre utsläpp av NOx och partiklar jämfört med diesel (t.ex. biogas, etanol), men det finns också förnybara drivmedel som ökar utsläppen av NOx och partiklar (t.ex. RME)⁶. En definition för tunga miljöfordon i Stockholm ska leda till bättre luftkvalitet och därför är Euroklass viktigt.

Definitionen omfattar inte fordon som drivs av diesel, bensin eller gasol. Det saknas ett standardiserat sätt att redovisa utsläpp för hela tunga fordon, vilket gör det svårt att driva utvecklingen mot snåla fordon så som man gjort för personbilar.

Definitionen bygger inte på användningskrav gällande vilken typ av drivmedel som tankas, vilket gör kontrollen lättare. Detta är särskilt viktigt för tunga fordon eftersom många lastbilar och bussar kan tanka förnybar dieselolja utan att i övrigt ändra fordonet. Det är mycket svårt att i fält kontrollera vilken typ av drivmedel som finns i tanken. I en upphandlingssituation kan definitionen kombineras med användarkrav, så att tjänsten kan utföras med miljölastbil enligt definitionen eller med lastbil som tankas med biodrivmedel.

Förslaget på definition innehåller inga särskilda hållbarhetskrav för förnybara drivmedel. Detta regleras redan enligt lag⁷ så att förnybara drivmedel som säljs inom EU måste ge minst 35% lägre CO₂-utsläpp än fossila bränslen. Kraven kommer successivt att skärpas: 1 jan 2017 ska CO₂-utsläppet minska med minst 50%, från 1 jan 2018 med minst 60%, jämfört fossila bränslen. Samma regelverk ställer också krav för att skydda biologisk mångfald.

Sammanfattningsvis ska de fordon som inkluderas i förslaget drivas helt eller delvis av elektricitet, eller av drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Ett förslag till ny EU-standard för mätning av fordonsbuller är för närvarande på remiss (211/0409 EU testnormer för buller). Föreliggande förslag till definition omfattar därför inte några specifika bullerkrav.

⁵ Stockholm har stora problem att klara miljökvalitetsnormerna för luft (PM10 och NO₂). Staden är därför ålagd att vidta åtgärder för att minska utsläppen av partiklar och NO₂. Tung transporter bidrar med ca 50% av utsläppen från trafik, trots att de bara utgör 5-10% av antalet fordon (SLB).

⁶ Detta har bl.a. visats i studier inom projektet BEST och BioGasMax.

⁷ Lag om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen (SFS 2010:589) och EU-direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (2009/28/EG)

Nuvarande marknadsläge

För tunga fordon över 3,5 ton finns det idag inga kommersiellt lanserade elfordon i Sverige, men några modeller erbjuds på vissa andra marknader, tex Newton Smith i Storbritannien eller Renault Maxity i Frankrike. Tekniken lämpar sig för korta transporter i stadsmiljö och nya tekniker kan komma att utvecklas där t.ex. bussar snabbladdas vid varje hållplats. Hybridfordon utvecklas av ett stort antal fordonstillverkare både för bussar och för lastbilar, men det finns fortfarande bara ett fåtal fordon på marknaden. Tekniken är mest effektiv i stadsmiljöer med mycket start, stopp och tomgångskörning och bedöms vara särskilt intressant för stadsbussar.

Fordon med förnybara drivmedel finns på marknaden men säljs fortfarande i små volymer. Bussar som drivs med fordonsgas erbjuds av flera tillverkare, medan lastbilar på fordonsgas främst säljs av Mercedes och Scania. Volvo erbjuder metan/diesel-fordon som blandar diesel och fordonsgas. Etanol, ED95, erbjuds för både bussar och lastbilar av Scania. DME-fordon testas av Volvo.

Vilka fordonstekniker och drivmedel som kommer omfattas respektive uteslutas av förslaget till definition visas i tabellerna nedan.

Tekniker som omfattas av föreslagen definition

Teknik	Undergrupp av teknik	Kommentar
Eldrift	Batterifordon (BEV)	Är godkända oberoende av batterityp
Elhybrid	Buss	Gällande definition av SFS 2009:1467 används
	Lastbil	Definition av elhybrid för buss SFS 2009:1467 ska fungera på lastbil. Ingen indikation från tillverkare att viktgränserna gör att annan teknisk specifikation av gränsvärdena behöver användas.
	Laddhybrid	Går under samma kategori som elhybridfordon. Inget specifikt krav har satts på vilken körsträcka som ett fordon ska ha innan förbränningsmotorn startas. Anledningen är att mätmetoder saknas samt att laddhybridfordon med korta körsträckor kan ge stor miljönytta beroende på hur fordonet används.
	Lastbilar med elektrifierad påbyggnad (sopbilar)	Fordonets påbyggnad ingår inte i definitionen av elhybridfordon t.ex. sopbilar med eldrift av komprimator och kranbil med elektrifierad kran. Fordonets drivkälla måste alltså uppfylla definitionen. En sopbil med konventionell dieselmotor och eldriven komprimator klassas därmed inte som

		miljöfordon. Med ett fordon för fordonsgas eller ED95 med elektrifierad överbyggnad är alltså godkänt under kategori c.
Bränslecells-fordon	Bränslecellsfordon utan kapacitet för energilagring	Inte bedömt som ett troligt produkt erbjudande, men skulle i så fall godkännas utifrån använd energibärare/drivmedel.
	Bränslecellsfordon med kapacitet för energilagring (FCEV)	Klassas som miljöfordon såvida inte energibäraren/drivmedlet är diesel, bensin eller gasol. Om så är fallet bedöms fordonet utifrån energilagringssystemets kapacitet i enlighet med kategori b. Uppfylls definitionen av elhybridfordon klassas fordonet som miljöfordon.
Metan/diesel-fordon	Dual-fuel eller liknande koncept	Ingår som fordon drivet av förnybart drivmedel så länge den övervägande andelen av energin kommer från fordonsgas. Om fordonet körs med förnybar eller fossil diesel respektive metangas påverkar inte bedömningen.

Drivmedel som omfattas respektive utesluts av föreslagen definition

Drivmedel	Typ av drivmedel	Konsekvens
Diesel	Diesel (MK1)	Ingår inte inom ramen för definitionen för tunga miljöfordon.
	Palmolja	Ingår inte inom ramen för definitionen för tunga miljöfordon. Etiskt och hållbart framtagen palmoljediesel och FAME bör stimuleras på andra sätt.
	RME	Ingår inte inom ramen för definitionen för tunga miljöfordon. Etiskt och hållbart framtagen palmoljediesel och FAME bör stimuleras på andra sätt.
	Syntetisk diesel	Ingår inte inom ramen för definitionen för tunga miljöfordon. Syntetisk diesel av förnybar råvara bör stimuleras på andra sätt.
	Talloljediesel	Ingår inte inom ramen för definitionen för tunga miljöfordon. Syntetisk diesel av förnybar råvara bör stimuleras på andra sätt.
Fordonsgas	Biogas	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon
	Naturgas (fossilt)	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon

	ursprung)	
	Fordonsgas, komprimerad eller flytande	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon. Fordonsgas är en blandning av biogas och naturgas. Drivmedlet kan säljas som komprimerad gas eller i flytande form.
Vätgas	Vätgas, förnybar	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon. Vätgas gjort av förnybara råvaror.
	Vätgas, fossil	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon. Vätgas gjort av fossila bränslen.
DME	DME, förnybar	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon. DME gjort av förnybara råvaror.
	DME, fossil	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon. DME gjort av fossila bränslen.
Etanol	ED95	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon. Gjort av förnybara råvaror.

Synpunkter från samarbetspartners och aktörer

Miljöförvaltningen bygger sitt förslag på Göteborgs Stads definition. Dialog med aktörer i branschen har lett till följande mottagna synpunkter:

ABC-åkarna som muntligt kommenterar att de helst ser en nationell definition och att det är viktigt att lyssna på fordonstillverkarna och på leverantörer och försäljare av drivmedel.

AB Volvo som muntligt kommenterar att de anser det viktigt att definitionen är teknikneutral, och att de gärna ser att definitionen går i linje med den definition som Göteborgs Stad tagit fram.

Miljödepartementet respektive *Näringsdepartementet* som muntligt på tjänstemannanivå meddelar att det finns en förståelse för behovet av en lokal definition, att den föreslagna utformningen av definitionen inte utgör några hinder för arbete på nationell nivå eller inom EU, att det är positivt att Stockholm och Göteborg samordnar definitionen, samt att det är viktigt att definitionen inte kommer användas till lokala trafikregler.

Miljöstyrningsrådet har fått förslaget för synpunkter, men valt att inte lämna något yttrande. Muntligt har man dock meddelat att de är positiva till initiativet och det är i linje med Miljöstyrningsrådets intentioner.

Serviceförvaltningen Stockholm som muntligt kommenterar att de inte har några synpunkter i sak vad gäller definitionen, men att det är viktigt att krav i upphandling utformas på ett sätt som är realistiskt och som möjliggör uppföljning.

Scania-bilar i Sverige AB som meddelar att de inte har något emot den föreslagna definitionen.

Trafikkontoret Stockholm som muntligt kommenterar att en nationell definition vore bäst men att i avsaknad av sådan vore en lokal definition för tunga miljöfordon bra att ha. Trafikkontoret skulle använda sig av en definition på tunga miljöfordon i

upphandlingar för exv entreprenader för avfallsinsamling och snöröjning, och att förslaget till definition bör skrivas med enkelt språk.

Trafikkontoret Göteborg som muntligt kommenterar att i avsaknad av körcykel för tunga fordon blir teknikdefinition enda vägen framåt, att en nationell definition vore bäst, och att det är positivt att Stockholm tar fram en definition i linje med vad Göteborg beslutat.

Trafikverket som via mejl kommenterar att de kommentarer de tidigare gett Göteborgs Stad med anledning av deras uppdaterade definition fortfarande gäller, dvs. att de är positiva till förslaget, men att det kan behöva uppdateras när/om regelverket ändras på EU-nivå.

Framtida revidering och kommande regleringar

Miljöförvaltningen instämmer självklart i önskemålet om en nationell definition av tunga miljöfordon. Efter vad förvaltningen har kunnat inhämta pågår dock inget arbete för att på nationell nivå inför en motsvarighet till vad som nu föreslås. Förvaltningen föreslår därför att nämnden hemställer att Kommunfullmäktige beslutar om en definition av tunga miljöfordon enligt vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

Förändringar under kommande år kan göra det aktuellt att se över en definition.

Redan nu vet vi att Euro IV kommer bli obligatoriskt för alla nya tunga fordon år 2014. Sannolikt kommer också EUs avgaslagstiftning förändras och nya körcykler tas fram som siktar på helbils-godkännande också för tunga fordon (istället för motorgodkännande som nu är fallet). När/om detta sker, bör definitionen ses över med avseende på exempelvis följande möjligheter:

- inkludera gränsvärden för energieffektivitet och/eller koldioxidutsläpp
- inkludera dieselfordon som drivs med biodiesel

Om en nationell definition för tunga miljöfordon tas fram bör Stockholms Stad övergå till att använda denna, givetvis under förutsättning att en sådan nationell definition håller samma ambitionsnivå som stadens definition ger uttryck åt. Det är dock en fråga som staden får ta ställning till om och i så fall när en nationell definition är beslutad.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, kyrkogårdsnämnden, servicenämnden och trafik- och renhållningsnämnden. På grund av tidsbrist har kyrkogårdsnämnden svarat i form av ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 24 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad har ambitiösa mål för att minska stadens klimatpåverkan så långt det är möjligt och har som målsättning att bli fossilbränslefritt 2050. Då transportsektorn är den mest fossilbränsleberoende är det viktigt att många samverkande insatser görs på just det området. Avsaknaden av en nationell definition av tunga miljöfordon får till följd att staden och transportbranschen ges oklara ramar för hur framtidens tunga fordonsflotta skall utformas.

Stadsledningskontoret anser att en definition av tunga miljöfordon behövs för att implementera stadens styrdokument inom miljö- och klimatområdet fullt ut. En fastslagen definition fungerar därtill som ett värdefullt underlag i stadens upphandlingar av transportfordon och tjänster.

Stadsledningskontoret ser positivt på att miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag bygger på den definition som Göteborgs stad antagit. Det bra att de två största städerna är eniga i den här frågan. Vidare ger den gemensamma hållningen med Göteborg en tydlig och bra signal till transportbranschen.

Stadsledningskontoret tillstyrker föreslagen miljöbilsdefinition enligt bilaga 1.

Kyrkogårdsnämnden

Kyrkogårdsförvaltningens kontorsyttrande daterat den 15 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Kyrkogårdsförvaltningen är positiv till att gemensamma definitioner och riktlinjer tas fram. I Kyrkogårdsförvaltningens verksamhet används flera tyngre fordon, företrädesvis traktorer. Gemensamma definitioner av sådana fordon skulle underlätta hanteringen av vilka krav som kan ställas på sådana fordon vid olika slag av upphandling.

Men eftersom frågan kräver stor kontinuerlig kompetens, så vill Kyrkogårdsförvaltningen särskilt framhålla behovet av att sådan kompetens fortlöpande finns att tillgå inom Stockholms stad. Detta avser främst uppföljning av ställda krav i upphandlingar, men även fortlöpande teknisk omvärldsbevakning.

Rörande fordon i kategori C så menar vi att denna kategori behöver än tydligare definieras för att vara uppföljningsbart, samt kompletteras med en strategi för hur denna uppföljning ska gå till rent praktiskt.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2012 att besvara remissen med serviceförvaltningens tjänsteutlåtande.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 5 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att ärendet gällande en definition för tunga miljöfordon är betydelsefullt och viktigt då den syftar till att styra utvecklingen mot fossiloberoende och ökad energieffektivitet och därmed mot bättre luftkvalitet. Så vitt förvaltningen kan bedöma är förslagen i ärendet väl avvägda och verklighetsförankrade och förvaltningen har i övrigt inget att tillägga. Förvaltningen föreslår att nämnden som sitt yttrande tillstyrker de förslag som redovisas i remissen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 november 2012 att besvara remissen med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.

”Definition av tunga miljöfordon och alternativa drivmedel” för Stockholm har utformats så att den är samma som den definition som gäller för Göteborg. Genom att definitionen för Stockholm och Göteborg är lika kan detta vara ett bra underlag för att få en nationell definition på tunga miljöfordon.

Den framtagna definitionen kan användas av staden vid upphandling av fordon och transporttjänster för att styra utvecklingen mot fossiloberoende och ökad energieffektivitet, bättre luftkvalitet och mindre buller. Erfarenheterna från bl.a. trafikkontoret/avfalls upphandlingar av transporttjänster för avfall med fordon som uppfyller den föreslagna definitionen har visat att merkostnader är marginella och beroende på hur definitionens krav används.

Staden har tillsammans med Göteborg, Malmö och Trafikverket tagit fram ”Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader”. I dessa gemensamma

miljökrav är Stockholm definierat som känsligt område och har skärpta krav bl.a. då det gäller Euroklass för fordon som används inom miljözon. Dessa krav skärps vid vissa tidpunkter och för att stadens miljödefinition skall överensstämma med dessa krav bör kravet i bilaga 1 att fordon med förbränningsmotor skall uppfylla kraven i miljözon förtydligas med att det är vid varje tidpunkt gällande krav för miljözonen som skall uppfyllas.

Trafikkontorets uppfattning är att definitionen är utformad så att den kan användas där det är relevant i samband med upphandlingar som t.ex. avfallstransporter och snöröjning. Definitionen kommer att driva utvecklingen mot fossiloberoende och mindre miljöstörningar. Trafikkontoret skulle dock helst se att det fanns en nationell definition men tills den finns är denna definition relevant och användbar.

Definitionen bör kontinuerligt hållas aktuell utifrån den utveckling som sker för bränslen och certifieringar så att definitionen följer utvecklingen av alternativa bränslen och att ett bränsle inte utesluts när det är baserat på förnyelsefria råvaror samt uppfyller de miljökrav som ställs för andra ickefossila bränslen.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande till Kommunstyrelsen som svar på remissen avseende ”Definition av tunga miljöfordon och alternativa bränslen”.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att ärendet bordläggs samt anför därutöver följande:

I brist på nationell definition är det en fördel att stora städer har samma definition. Vi har erfarit att Göteborg ser över sin definition just nu och föreslår därför en bordläggning för att kunna samordna definitionen mellan städerna.

Vi har i sak följande funderingar kring förslaget till definition. Dessa rör Kategori C.

- 1) Att ett fordon KAN köras på ett förnybart drivmedel behöver inte betyda att det faktiskt kommer att köras med förnybart drivmedel. Det är inte meningsfullt att ge fordon fördelarna som miljöbilsdefinitionen medför om de inte körs på förnybara drivmedel. Man kan inte utesluta att politiska beslut i Sverige och EU driver upp priset på förnybara drivmedel, jämfört med prisen på fossila drivmedel. I så fall körs flera fordon på fossila drivmedel, trots att de kan köras på förnybara drivmedel.
- 2) Det ställs inga effektivitetskrav för fordon i Kategori C. Det innebär att ineffektiva fordon kan bli miljöklassade. Detta har visat sig vara ett problem på personbilssidan.
- 3) Vi ser inte att man har tagit hänsyn till utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC), vilket kan vara problematiskt lokalt.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Ärendet återremitteras för att samordna definitionen mellan Göteborg och Stockholm.

Att i övrigt anför följande:

Tunga fordon inom den föreslagna definitionen som miljöfordon speglar på ett dåligt sätt bilden av den miljöpåverkan som transporterna i själva verket ger upphov till. Det handlar om en definition på fordon med teknik för lägre grad av negativ miljöpåverkan. Den faktiska miljöpåverkan från de olika fordonen kommer att variera från endast måttligt bättre till en god miljöprestanda. Tillgång på förnyelsebara drivmedel och grön el sätter ramarna för teknikutvecklingens miljöfördelar. Teknikutvecklingen går glädjande nog framåt och det finns ett behov av en samordning kring definitioner.

I brist på en nationell definition är det bra att stora städer har samma definition. Att välja samma definition som Göteborg kan därför ses som rimligt. Men Göteborg ser över sin definition just nu och ärendet bör därför bordläggas för att samordna definitionen mellan städerna.

I övrigt är det helt avgörande att staden påskyndar arbetet med att öka andelen förnyelsebara drivmedel, till exempel genom ökad produktion av biogas och säkerställa att grön el verkligen gör övergången med ökad andel elfordon till ett verkligt koldioxidneutralt alternativ. I upphandlingar är det viktigt att ställa krav på val av drivmedel och att optimera distributionskedjor och fyllnadsgrad i transporter.