

Handläggare
Eva Sunnerstedt
Telefon: 08-508 28 913**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2013-09-24 p. 13

Strategi för miljöbilar och drivmedel - för ett fossilfritt Stockholm

Förslag till beslut

- 1) Föreslå Kommunfullmäktige att anta ”Strategi för miljöbilar och drivmedel”
- 2) Verka för att miljöbilsdefinitionen på sikt skärpt till förslaget i strategins bilaga 2
- 3) Godkänna redovisningen av uppdraget i budgeten 2013 om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet
- 4) Översända förslaget till strategi för miljöbilar och drivmedel till utredningen om en fossilfri fordonsflotta

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Stockholm ska ligga i framkant i miljöbilsarbetet. På kort sikt vill staden klara målen i miljöprogrammet till 2015. På lång sikt vill staden klara målet att bli fossilbränslefritt. För att sammanfatta vad staden kan göra relativt omgående inom miljöbilsområdet och ge förslag på konkreta åtgärder för att nå målen har miljöförvaltningen tagit fram föreliggande förslag till en samlad miljöbilsstrategi.

Miljöbilsstrategin innehåller förslag på incitament och åtgärder som kan införas i Stockholm. Förslag på viktiga incitament och åtgärder på nationell nivå identifieras. Vidare utpekas områden där regeringen behöver förändra regelverk för att städer ska kunna agera med kraft. Förslag på kompletterande delmål ges.

Miljöbilsstrategin är uppdelad efter vad staden kan göra som egen intern organisation och var som behöver göras gällande alla fordon och drivmedel i hela Stockholm. Tunga fordon, lastbilar och bussar, har fått ett eget kapitel. Varje del avslutas med förslag på åtgärder i en tabell.

Idéer till nya etappmål efter 2015 ges. Strategin pekar vidare ut insatser som krävs för att halvera fordonens energiförbrukning och upphöra med användning av fossila drivmedel till 2050, två utvecklingar som pekas ut som nödvändiga i förslaget till Färdplan för ett fossilfritt Stockholm 2050.

Med de i strategin föreslagna tillkommande insatserna bedöms de flesta, men inte alla av målen till 2015 att kunna nås. Osäkerhet om vissa mål kan nås beror på avsaknad av och osäkerhet om långsiktiga spelregler för styrmedel och på nationell nivå. Stockholms stad bör aktivt arbeta för att gynnsamma långsiktiga nationella spelregler.

I budgeten för år 2013 fick miljöförvaltningen och trafikkontoret i uppdrag att tillsammans ta fram förslag på möjliga incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet. Det uppdraget rapporteras nedan.

Förvaltningens synpunkter

Strategi för miljöbilar och drivmedel

Förvaltningen anser att det är möjligt, men svårt, att nå de flesta målen i miljöprogrammet. Det krävs krafttag och kraftsamling för att det ska lyckas.

Målen 20 % miljöbilar i nybilsförsäljningen i Stockholm och 16 % förnybart drivmedel i Stockholm: osäkra på grund av avsaknad av nationella styrmedel och incitament.

10 % miljölastbilar i nybilsförsäljningen i Stockholm bedöms inte uppnås.

100 % miljöbilar i egna fordonsflottan klaras.

85 % miljöbränsle i stadens egna biobränslebilar klaras.

Ambitionen om 8 % elbilar till 2015 i staden egen flotta bedöms uppnås förutsatt att stadens förvaltningar och bolag får merkostnaden täckt för dessa fordon.

Mycket stor utmaning är att sluta använda fossila drivmedel i fordon respektive att halvera fordonens energiförbrukning. Det finns absolut möjligheter att nå de långsiktiga målen men det krävs stora förändringar i förutsättningarna på marknaden. Nationella beslut om styrmedel och lagar som gynnar de fossilfria och klimatsmarta alternativen framför de fossila har en avgörande betydelse.

Stockholms stad har under närmare två decennier aktivt påverkat och drivit marknadens utveckling mot mer miljöanpassade och klimatsmarta drivmedel i Stockholm, Sverige och i viss mån även Europa. Detta trots att kommuner inte tar beslut om nationella styrmedel, skatter och lagar.

Staden kan själva testa och utvärdera nya fordonstekniker och drivmedel och därmed bidra till ökad kunskap och kompetens och på sikt marknadsgenomslag för nya (och nu redan tillgängliga) klimatsmarta fordon och drivmedel. Staden kan arbeta för att påverka andra att ställa om sina fordonsparker, t ex via sina upphandlingar, m h a information och kampanjer. På lokal nivå kan lokala styrmedel införas, i den mån lagar och regelverk inte förhindrar kommunen detta. Genom kontakter och remissvar mm kan staden ge regeringen viktig input om vilka nationella beslut som krävs för att de nationella målsättningarna

om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och ett fossilfritt Sverige till 2050 ska nås.

Det är angeläget att definitionen av vad som är en miljöbil uppdateras regelbundet. Målet i färdplanen är att till 2050 helt övergå till förnybara drivmedel och att minska flottans energianvändning med 50 %, d v s en minskning med knappt 2 % per år. För att klara detta behöver nuvarande miljöbilsdefinition skärpas redan år 2016. Miljöförvaltningen har därför, i bilaga 2 till strategin, tagit fram ett förslag till ny miljöbilsdefinition som skärper utsläppskraven med 15 % för fossildrivna bilar och 10 % för bilar drivna med förnybart drivmedel. Detta innebär att kraven på fossilbränslebilar skärps från nuvarande 95 g CO₂/km för en medeltung bil till 75 g CO₂/km, medan kraven på en förnybart driven bil skärps från 150 g till CO₂/km för en medeltung bil till 132 g CO₂/km. Den nuvarande anpassningen där det ställs olika krav beroende på bilens tjänstevikt bibehålls. Det är viktigt att staden kan ge uttryck för en samlad åsikt om en ny skärpt miljöbilsdefinition. Miljöförvaltningen behöver ett uttalat stöd när förvaltningen tillfrågas vad som är stadens uppfattning och bedömning i frågan. Därför har miljöförvaltningen utarbetat förslaget i bilaga 2.

De tillkommande åtgärderna för stadens egen bilpark beräknas kräva ökade resurser på en och en halv miljon kronor 2014, och tre miljoner kronor per år från 2015. Detta för att ersätta tidigare medel från Energimyndigheten via Elbilsupphandlingen som upphör i mitten av 2014. Dessa resurser behövs för att ersätta det ekonomiska stöd som stadens förvaltningar och bolag idag får via miljöförvaltningen för köp av elbilar och laddhybrider. OM det inte finns förutsättningar för att genom ekonomiskt stöd ge incitament för elbilsinköp krävs ett väldigt tydligt tvingande direktiv om att förvaltningar och bolag, trots ökade kostnader, ska köpa in elbilar och laddhybridfordon.

För att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska kunna genomföra de tillkommande åtgärder, för att nå målen för bilarna i Stockholm till 2015, som de utpekats som ansvariga för krävs dessutom ytterligare resurser. Dessa beräknas till en miljon kronor per år och behövs framförallt för att täcka ökade merkostnadsersättningar för förvaltningar och bolags inköp av miljöbilar som drivs med förnybara drivmedel.

Förvaltningen har noterat en ökat efterfrågan på hjälp och stöd vid upphandling av tunga fordon och transporttjänster. Detta

område är komplicerat och svårt för förvaltningen att tillgodose inom befintliga resurser. För att genomföra tillkommande åtgärder gällande lastbilar och bussar till 2015 som föreslås att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska ansvara för i strategin för miljöbilar och drivmedel krävs ökade resurser på ca en miljon kr/år. Dessa resurser ska framförallt finansiera en stödfunktion som underlättar för stadens och näringslivets transportköpare att upphandla miljöfordon och förnybara bränslen.

Kommunfullmäktige antog under våren 2011 Stockholms elbilsstrategi¹. Åtgärdsförslagen i Elbilsstrategin har sedan inarbetats i respektive förvaltnings verksamhetsprogram. Föreliggande strategi för miljöbilar och drivmedel tar hand om de fåtal åtgärder i elbilsstrategin som fortfarande kvarstår att omsätta och ersätter därför Stockholms elbilsstrategi.

Möjliga incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet

I 2013 års budget fick miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppgift att i samarbete med trafik- och renhållningsnämnden utreda möjliga incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet.

Parkeringslagstiftningen tillåter inte att supermiljöbilar (eller andra typer av miljöbilar) särbehandlas. Trots det har idag ett 40-tal svenska kommuner gratis eller reducerat parkeringsavgift för miljöbilar av olika slag (av totalt 80 svenska kommuner som tar betalt för parkering)². Frågan är inte juridiskt prövad till högsta instans. Parkeringslagstiftningen bör ändras på att det blir tydligt att det går att differentiera avgifterna med hänsyn till miljöprestanda³.

¹ Kommunfullmäktiges Dnr 314-1192/2010

<http://www.insyn.stockholm.se/insynTransFrame.aspx?nodeid=444723>

² Uppgift från Gröna Bilister från år 2011

³ Rätten för staden att ta ut parkeringsavgifter regleras i Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Enligt denna lag kan endast rörelsehindrade, näringsidkare, samt boende inom området särskiljas när det gäller uttag av parkeringsavgifter. För att kunna särskilja miljöbilar och bilpoolsbilar krävs därför en ändring av § 2 i lagen. De närmare parkeringsvillkoren som avgiftsbeläggning av vissa parkeringsplatser, tidsbegränsning av parkering m.m. beslutas genom lokala trafikföreskrifter. Vad som får regleras i lokala trafikföreskrifter anges i trafikförordning (1998:1276). Av 10 kap. 2 § trafikförordningen framgår att det går att ha särskilda föreskrifter för en viss trafikantgrupp, fordonsslag samt fordon med last av viss beskaffenhet. Bilpooler och miljöbilar faller inte under

I avvaktan på en eventuell förändring av parkeringslagstiftningen finns möjligheten att undanta parkeringsavgift vid ändamålsparkeringsplats. Parkeringsplats med elladdningsmöjlighet är en ändamålsparkeringsplats som kan befrias från p-avgift. Trafikkontoret funderar på att göra en tjänstekoncessionsupphandling för uppförande, drift och underhåll av ca 20 laddstolpar (två laddmöjligheter/stolpe) på gatumarken i Stockholms innerstad. När de här stolparna finns på plats kan dessa parkeringsplatser undantas från parkeringsavgift.

Trafikkontoret kommer att ta upp ovanstående för behandling i trafik- och renhållningsnämnden senare i år. Miljöförvaltningen föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner ovanstående redogörelse som redovisning av uppdraget i budgeten om att ta fram förslag på incitament för supermiljöbilar inom parkeringsområdet.

SLUT

Bilaga 1: Strategi för miljöbilar och drivmedel – för ett fossilfritt Stockholm