

Handläggare
Örjan Lönngren
Telefon: 08-508 28 173**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2015-10-20 p. 19

Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete

Förslag till beslut

1. Godkänna rapporten *Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete*.
2. Föreslå kommunstyrelsen att hemställa hos regeringen om att besluta eller föreslå riksdagen om de författningsändringar som framgår av tjänsteutlåtandet och rapporten

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad gav på sitt sammanträde den 25 augusti 2015, miljöförvaltningen i uppdrag att ta fram ett underlag med avseende på vilka behov av regeländringar som miljöförvaltningen har sett i sitt klimatarbete. Syftet är att belysa vilka brister som finns i gällande rätt och hur eventuella regeländringar skulle kunna ge kraft åt stadens klimatarbete.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen har sammanställt förslag av regeländringar i rapporten *Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete*. Förvaltningen ser behov av regeländringar inom transportsektorn, produktionen av el med solpaneler samt kraven på energideklarationer.

Transportsektorn

Ett förslag som förvaltningen ger i rapporten är att möjliggöra för rabatterad eller avgiftsfri parkering till bilpooler och miljöbilar. För detta krävs bl.a. ändringar i 2 § lagen (1957:259) om rätt för

kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. samt ändringar i de lokala trafikföreskrifterna. För detta ändamål krävs även en ändring i trafikförordningen (1998:1276). Enligt en dom i Högsta Förvaltningsdomstolen den 8 oktober 2014 är det inte tillåtet för en kommun att avgiftsbefria miljöbilar på offentligplats. Lagstiftningen ger inte utrymme för att differentiera avgiften med hänsyn till att fordonet är en miljöbil.

Miljöförvaltningen har inom transportområdet även sett behov av regeländringar med avseende på trängselskatter och skulle vilja göra det möjligt att i systemet för trängselskatter kombinera möjligheten att premiera miljöfordon med att bestämma en högre avgift för de fordon som inte uppfyller vissa krav. För detta ändamål kan det tänkas behövas ändringar i bl.a. lagen (2004:629) om trängselskatt.

En annan fråga där förvaltningen ser behov av en regelförenkling är på området för upphandling av miljöbilar. Enligt förvaltningen finns problem med den monetära beräkningsmetod som framgår av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Den monetära beräkningsmetoden (som innebär att priset blir helt avgörande) resulterar alltid i ett inköp av fossildrivna fordon. Samma sak gäller om utvärderingen sker med avseende på energieffektivitet. Energieffektivitet ger dieseldrivna fordon en stark fördel. Att bättre kunna ta hänsyn till och utvärdera med hänsyn till förnybarhet, buller och utsläpp av reglerade emissioner vore önskvärt. Direktivet är under revision och ett förslag, som väntas under 2017, är att endast tillåta den monetära metoden.

I fråga om elbilar ser förvaltningen ett behov av en regeländring av bestämmelsen i 3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276) av vilken i huvudsak framgår att endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning får stannas eller parkeras på en s.k. laddplats. Förvaltningen ser behov av att ändra bestämmelsen så att endast sådana eldrivna fordon som laddar kan stå på de anvisade laddplatserna. För detta ändamål behövs även ändringar i vägmärkesförordningen (2007:90).

Andra förslag på regeländringar inom transportområdet som ges i rapporten är bl.a. miljözonskrav för tung fordonstrafik vilket kräver en ändring i trafikförordningen (1998:1276). En vidare utveckling från miljözonerna är att införa klimatzoner som även tar med växthusgaserna i beräkningen. Regeringen anför i

budgetpropositionen, bilaga 20 sid 96 att "Ett verktyg skulle kunna vara att införa miljözoner för personbilar. Regeringen har därför för avsikt att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda detta." Förvaltningen vill understryka vikten av att detta arbete bedrivs skyndsamt.

Förvaltningen ser även behov av en översyn gällande de lokala trafikföreskrifterna för transport av gods, förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken samt att arbeta för en långsiktig skattereduktion för biodrivmedel. I fråga om skattereduktion på biodrivmedel ser förvaltningen ett hinder i att energiskattedirektivet 2003/96/EG och statsstödsreglerna i praktiken innebär att det inte går att använda ett differentierat skattesystem med incitament för förnybara drivmedel.

Energisektorn

Ett annat område där förvaltningen ser behov av regeländringar är inom elproduktion med solpaneler. Bl.a. anser förvaltningen att systemet för skattebefrielse för leverans av el ut på nätet enligt bestämmelserna om skattereduktion för mikroproducerad förnybar el begränsar stadens incitament och möjligheter till installationer av solpaneler. Dagens regelverk medger skattebefrielse upp till 30 000 kWh per anslutningspunkt alternativt fysisk/juridisk person per år.

Samma brister gäller för Finansdepartementets förslag på ändringar av lagen om skatt på energi (1994:1776) med avseende på skattebefrielse för solcellsproducerad energi upp till 255 kW, så som framgår av budgetpropositionen för 2016. Ytterligare en begränsning i fråga om elproduktion där förvaltningen ser att regelverket hämmar klimatarbetet är de begränsningar i ellagen (1997:857) som i huvudsak innebär att starkströmsledningar endast får byggas av den som har så kallad nätkoncession.

Sammantaget innebär begränsningarna med avseende på energiproduktion av förnyelsebar energi bl.a. att stadens bolag och förvaltningar måste dimensionera bl.a. solpanelsanläggningar så att det inte uppstår någon överproduktion av el som behöver levereras ut på nätet. Vidare medför begränsningarna att bostadsbolagen inte kan överföra el mellan byggnader ens om de står på samma fastighet. Dagens system främjar således inte klimatarbetet inom staden.

EnergideklARATIONER av byggnader och företag

Sedan 2006 finns ellag om att i stort sett alla byggnader ska energideklarerars. En ny lag har införts om energikartläggning av

företag. Många byggnader som ägs av Stockholms stad berörs av de bägge lagarna. Miljöförvaltningen ser inget behov av att samma byggnader både ska energideklareras och energikartläggas på samma sätt, men utifrån olika lagstiftningar. Konsekvensen av den nya lagen leder i många fall enbart till högre kostnader utan någon nytta för energihushållningen.

Dessutom används inte energideklarationerna för uppföljning av fastigheter eller verksamheter med hög energiförbrukning. Det finns ingen utvärdering om huruvida systemet med energideklarationer verkligen haft någon effekt. Det borde ske för att bedöma om systemet kan utvecklas.

Slutligen bör de s k särkravsreglerna i 8 kap 4 a § Plan- och bygglagen självklart tas bort. De saknar visserligen i praktiken rättslig betydelse och Stockholm har sedan något år beslutat att inte beakta förbudet mot att ställa längre gående krav på energiprestanda vid byggnation på stadens mark än vad som följer av Boverkets byggregler i BBR. Men det är alltså en vanligt förekommande uppfattning att den bestämmelsen förbjuder kommuner att gå före och bygga energieffektivt.

SLUT

Bilagor

1. Regeländringar för ökad kraft i stadens klimatarbete.
Oktober 2015