



Tid Tisdagen den 22 maj 2012 kl 17.05 – 18.05
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justerat Fredagen den 25 maj 2012

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2012 -05- 29
Dnr:	303-871/2012
Till:	LD

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)
Helena Levy (M)
Nils Ingelström (M)
Karin Karlsbro (FP)
Mikael Magnusson (S)
Rana Carlstedt (S) §§ 1-24
Mats E. P. Lindqvist (MP)
Stellan F Hamrin (V)

Tjänstgörande ersättare:

Fredrik Canerstam (S) för Åsa Wester (S)
Måns Lönnroth (S) § 25 för Rana Carlstedt (S)

Ersättare:

Anders Thureson (M)
Viktor Strååt (M)
Andreas Lundin (M)
Frida Johansson Metso (FP)
Maria Brogren (C)
Måns Lönnroth (S) §§ 1-24
Kristina von Engeström (S)
Charles Berkow (MP)
Belinda Hellberg (MP)
Sara Stenudd (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Gunnar Söderholm, Catarina Stokken, Emily Tjäder, Gustaf Landahl, Håkan Andersson, Ingrid Mårtenson, Lisa Andersson, Margareta Widell, Maria Pettersson, Pia Winbladh Högfors och Ulf Mohlander, personalföreträdaren Luis Lopez samt biträdande borgarrådssekreteraren Markus Berensson.

§ 23

Definition av tunga miljöfordon och riktlinjer för alternativa drivmedel

Dnr 2008-13575-206

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1) Miljö- och hälsoskyddsnämnden hemställer att kommunfullmäktige antar föreslagen definition för tunga miljöfordon enligt bilaga 1 till förvaltningens tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 9 maj 2012.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Stellan F Hamrin (V) föreslår (se beslutet).
- 2) 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.

Beslutsgång i delen om bordläggning

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

Beslutsgång

Ordföranden Per Ankersjö (C) finner därefter att nämnden beslutar enligt förslag från Per Ankersjö (C), Jonas Nilsson m.fl. (M), Karin Karlsbro (FP) och Stellan F Hamrin (V).

Vid protokollet
Ingrid Mårtenson

Rätt utdraget intygar:





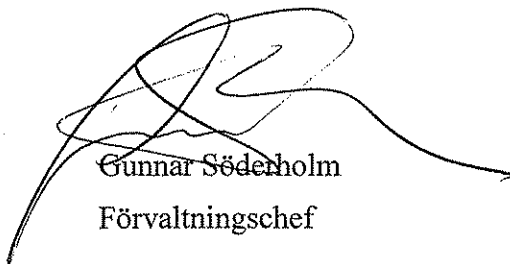
Handläggare: Lova André Nilsson
Telefon: 08-508 28 940

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-05-22 p. 23

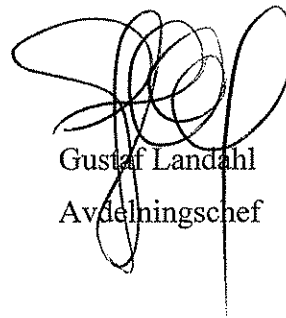
Definition av tunga miljöfordon och riktlinjer för alternativa drivmedel

Förvaltningens förslag till beslut

hemställa att Kommunfullmäktige antar föreslagen definition för tunga miljöfordon enligt bilaga 1.



Gunnar Söderholm
Förvaltningschef



Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Stockholms Stad har under flera år aktivt bidragit till utvecklingen av miljöbilar i Sverige. Sveriges personbilsflotta är idag unik i Europa med en stor andel miljöbilar (ca 40% av nybilsförsäljningen) och förnybara drivmedel (ca 7,9% år 2010). Motsvarande utveckling har inte skett för tunga transporter på väg. Här har CO2 utsläppen ökat närmare 30% sedan 1990 och i Stockholm står de tunga fordonen för omkring hälften av trafikens utsläpp av klimatgaser, NOX och partiklar. Åtgärder är nödvändiga för att få bättre luftkvalitet i staden och för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

En definition för tunga miljöfordon anger inriktningen för den önskvärda utvecklingen av tunga transporter i Stockholm, både vad gäller fordon och drivmedel. Den kan användas för att styra utvecklingen mot fossiloberoende och ökad energieffektivitet, bättre luftkvalitet och mindre buller.

I föreliggande tjänsteutlåtande presenteras ett förslag till definition på miljölastbil. Förslaget följer den definition som antogs av Göteborgs stad i oktober 2011. De främsta användningsområdena för definitionen är:

- för inköp av fordon och/eller transporttjänster i Stockholms Stad
- för koppling till användarförmåner
- som vägledning och inspiration till en eventuell nationell definition

Exempel på fordon som omfattas av den uppdaterade definitionen är elhybridfordon, metan/diesel-fordon samt fordon drivna med fordonsgas, etanol eller DME (diemetyleter).

Beslut om definitionen i sig har inga ekonomiska konsekvenser. Eventuella merkostnader till följd av definitionen beror av hur denna används. Miljöförvaltningens bedömning är att en användning av definitionen i rätt typ av upphandlingar mm är ett kostnadseffektivt sätt för Stockholms Stad att minska utsläppen genom att driva teknikutvecklingen framåt.

Bilagor

Bilaga 1. Förslag till definition för tunga miljöfordon

Bilaga 2. Ordförklaring

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 NOx, partiklar, kolväten (NMHC) och koldioxid. I Stockholm använder vi miljöbilsdefinitionen eller Miljöstyrningsrådets krav för att uppfylla

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

² Energimyndigheten. *Transportsektorns energianvändning 2010*.

³ Förnybarhetsdirektivet, 2009/28/EG

direktivet. Detta 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 stadens 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.

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

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
- 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

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)

kommer successivt att skärpas: 1 jan 2017 ska CO₂-utläppet 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.

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 snabbbladdas 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.
Bränslecellsfordon	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/dieselfordon	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 ursprung)	Ingår i definitionen för tunga miljöfordon
	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.

Miljöstyrringsrådet 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 Miljöstyrringsrådets 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.

(

(

(

(

Stockholms Stads definition för miljöfordon med totalvikt över 3,5 ton

Tunga fordon räknas som miljöfordon om de uppfyller något av följande:

Kategori a) Fordon som drivs helt med elektricitet

Kategori b) Fordon som drivs delvis med elektricitet

Kategori c) fordon som är godkända för drift med minst ett annat drivmedel än dieselolja, bensin eller gasol

Fordon i kategori a) är elfordon utan förbränningsmotor, som enbart drivs med energi lagrad i batteri eller med elektricitet tillförd på annat sätt.

Fordon i kategori b) är ett el- eller laddhybridfordon som¹:

1. för sin framdrivning hämtar energi från de båda följande i fordonet placerade källorna för lagrad energi: a) ett drivmedel och b) en lagringsanordning för elektrisk energi;
2. kan köras under minst 4 timmar varvid energilagret belastas med en medeleffekt om minst 10 kW; och
3. i energilagret kan ta emot 60 kW i medeleffekt under minst 18 sekunder från fordonets rörelseenergi; eller
4. kan köras enbart på eldrift, vars batteri laddas med extern strömkälla men som har förbränningsmotor installerad som räckviddsförlängare, sk laddhybrid.

Fordon i kategori c) omfattar fordon som är typgodkända, eller har undantag från godkännandemyndighet, för minst ett annat bränsle än dieselolja, bensin eller gasol samt kan drivas på en bränsleblandning som till övervägande del, räknas på bränslets energiinnehåll, består av det alternativa bränslet.

Om fordonet (kategori b, c) är utrustat med förbränningsmotor ska denna uppfylla kraven för att få köra i miljözon.

¹ Denna definition på hybridfordon används i SFS 2009:1467 (Statens författningssamling) för att ange minimiprestanda på eldriften hos en hybridbuss och kan lämpligen användas även för andra tunga fordon.

Bilaga 2 Ordförklaring (Dnr 2008-013573-206)

Alternativ drivlina	Motorteknik som inte är konventionell motorteknik för bensin- eller dieseldrift
Alternativt bränsle	Fordonsbränsle som inte är bensin, diesel eller gasol
Batterifordon	Fordon som drivs enbart med hjälp av batterier, även kallat elfordon
Biogas	Metangas från förnybara råvaror
Bränsleceller	Liknar ett batteri som omvandlar energi till el, utan någon förbränningsprocess. Tänkta energibärare är ofta vätgas
CNG/CBG	Komprimerad metangas baserad på naturgas (CNG) resp. biogas (CBG)
DME	Dimetyleter, bränsle som testas i tunga fordon med motorer baserade på dieselteknik. Kan produceras från förnybara eller fossil källa
Dual-Fuel	Se metan/diesel-fordon
Ecopar	Diesel framställt av naturgas. Ger väsentligt lägre utsläpp av NO _x och partiklar.
E85	Bränsle som till 85 % består av etanol och resten bensin, för användning i tändstiftsmotorer
ED95	Bränsle som består till 95% av etanol och resten tändförbättrare och vatten, för användning av specialanpassade dieselmotorer. Kan ej blandas med E85 eller med dieselolja.
Etanol	Alkoholbränsle från förnybara råvaror. Säljs antingen som E85 eller ED95
Euro-klass	Regelverk som styr emissioner av hälsopåverkande ämnen, t.ex. kväveoxider, kolväten och partiklar. Klimatgaser ingår inte i Euro-klassningen. Nya lastbilar och bussar som säljs idag måste vara Euro V.
FAME	Fettsyrametylestrar. Samlingsnamn för bränslen som kan utvinnas ur flertalet vegetabiliska eller animaliska oljor såsom rapsolja, solrosolja, palmolja eller fiskolja. Se även RME.
Fordonsgas	Handelsnamn på metangas. Består av naturgas, biogas eller en blandning av båda.
Hybrid	Fordon som drivs av bensin eller dieselolja samt elmotor. Laddning av batterierna sker med hjälp av förbränningsmotorn eller vid t.ex. inbromsning. Fullhybrid kan köra korta sträckor på enbart eldrift, mildhybrid har alltid förbränningsmotorn igång samtidigt som el.
LNG/LBG	Metangas baserad på naturgas (CNG) resp. biogas (CBG) i flytande form. Underlättar transport av metangas, och kan användas som bränsle för tunga fordon
LPG	Gasol (liquified petroleum gas), används som bränsle. Har alltid fossil källa.
Metan/diesel-fordon	Teknik som blandar dieselolja och fordonsgas i en motor som drivs med dieselteknik. Typisk siffra är att 60% diesel och 40 % fordonsgas används vid drift.
Metanol	Ett slags alkohol, används som bränsle. Ofta tänkt som energibärare i bränsleceller men kan även användas i förbränningsmotor
MK1-diesel	Ren kvalitet av dieselbränsle med lågt svavelinnehåll. Det vanliga dieselbränslet i Sverige.
Naturgas	Metangas av fossilt ursprung
Plug-in hybrid	Hybridfordon där laddning även kan göras direkt från ett eluttag
RME	Rapsmetylester, bränsle från förnybara råvaror. Kan användas till FAME. Används även i viss mån som eget bränsle, så kallat RME100
Syntetisk diesel	Även kallat Fisher-Tropschdiesel (FT-diesel). Framställs idag från stenkol och naturgas, men skulle teoretiskt kunna ha förnybara råvaror.
Talloljodiesel	Dieselbränsle tillverkat av förnybara skogsråvaror. Introduceras nu som inblandat i konventionell dieselolja, exv som låginblandning och i Preems Evolution diesel
Tunga fordon	Lastbilar och bussar med totalvikt över 3,5 ton
Vätgas	Bränsle som kan användas antingen som energibärare i bränslecell eller som bränsle i förbränningsmotor