

Utlåtande 2013:19 RVI (Dnr 303-1566/2012)

Ny miljöbilsdefinition och justerade miljöbils mål

Förslag från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljöbilsdefinition för Stockholms stad godkänns i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet och ersätter därmed nuvarande Miljöbilsdefinition för Stockholms stad (Dnr 303-1466/2009).
2. Äldre fordon som ingår i Stockholms stads fordonsflotta betraktas som miljöfordon, förutsatt att de vid nyregistreringstillfället uppfyllde den av kommunfullmäktige då beslutade miljöbilsdefinitionen.
3. Riktlinjer för specialfordon godkänns i enlighet med bilaga 3 till utlåtandet och ersätter därmed nuvarande Definition av utrycknings- och specialfordon i Stockholms stads bilpark, (Dnr 314-1064/2008).
4. Specialfordon undantas från kravet att uppfylla miljöbilsdefinitionen i stadens inköp och leasing av nya personbilar och lätta lastbilar.
5. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i staden i uppdrag att besluta enligt punkt 1-4 ovan.
6. Mål 1.6 i nu gällande miljöprogram 2012-2015 justeras i enlighet med förslaget i bilaga 4 till utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Definitionen av vad som är en miljöbil är föremål för uppdateringar då staten kontinuerligt vill höja kravnivån. I Regeringens budgetproposition för 2013 (Prop 2012/13:1 Bilaga 5) anges att miljöbilsdefinitionen ska skärpas från den 1 januari 2013. Regeringen räknar med att skärpa kraven i den nya miljöbilsdefinitionen ytterligare fram till år 2020. Det ska ske i två kontrollstationer, år 2016 och år 2019. Miljö- och hälsoskyddsnamnden har beslutat om en ny miljöbilsdefinition med anledning av den skärpta nationella miljöbilsdefinitionen. Då staden inte per automatik ansluter sig till en ny nationell miljöbilsdefinition har miljö- och hälsoskyddsnamnden föreslagit att staden ska ansluta sig till den nationella miljöbilsdefinitionen och att den ska antas av kommunfullmäktige.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnamnden och remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnamnden.

Stadsledningskontoret delar miljö- och hälsoskyddsnamndens uppfattning om att staden ska ansluta sig till den skärpta miljöbilsdefinitionen. Staden har vid ett flertal tillfällen gjort denna typ av anpassning då den nationella definitionen justerats upprepade gånger. Den skärpta definitionen styr mot förnybara drivmedel och elfordon vilket ligger helt i linje med vad staden tidigare beslutat.

Trafik- och renhållningsnamnden anser att det är bra att Stockholms miljöbilsdefinition anpassas till den nationella miljöbilsdefinitionen. Namnden har heller inget att invända mot föreslagna ändringar av stadens miljömål.

Mina synpunkter

Den nya skärpta nationella miljöbilsdefinitionen styr mot förnyelsebara bränslen och elbilar, vilket ligger helt i linje med stadens tidigare beslut. Den skärper även gränserna för vilka fordon som kan klassas som miljöfordon. Då Stockholms målsättning är att vara en miljöstad i världsklass är det naturligt att uppdatera stadens egen miljöbilsdefinition så att den överensstämmer med den nationella definitionen.

Detta kommer att leda till en del förändringar för stadens egen verksamhet. Eftersom den nya definitionen är strängare så kommer utbudet av miljöbilar

inledningsvis att minska till ett smalare och dyrare segment vilket kommer att medföra ökade kostnader. Vissa av de miljöbilar som staden för närvarande har i sin flotta kommer inte att leva upp till den nya definitionen. Det är logiskt eftersom den nya definitionen utgör en stor ambitionshöjning. Däremot klassades de som miljöbilar vid nyregistreringstillfället enligt då rådande definition. Dessa fordon kommer därför även fortsättningsvis att betraktas som miljöfordon, men successivt ersättas av nya fordon. Information om vilka av stadens bilar som uppfyller nya respektive tidigare miljöbilsdefinitioner ska finnas tillgänglig.

Jag instämmer med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag om att revidera miljöprogrammets mål 1.6. När staden antar en ny skärpt och mer ambitiös miljöbilsdefinition är det viktigt att kommunikationen och styrningen kring detta är tydlig. I detta ligger att förändringar som påverkar våra miljömål syns i miljöprogrammet.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Miljöbilsdefinition för Stockholms stad.
3. Reviderade riktlinjer för specialfordon och utryckningsfordon.
4. Justering av stadens miljöprogram.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S) och Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att återremittera förslaget till ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad att därutöver anföra följande

Den nya miljöbilsdefinitionen utgör till stor del en skärpning av den gamla definitionen, vilket är positivt. Men i specifika delar borde Stockholms stad ställa mer långtgående krav.

Det måste exempelvis finnas ett maxvärde för utsläpp som inte relaterar till bilens vikt, eftersom det inte är acceptabelt att en miljöbil får ha höga utsläpp bara den är tung nog. Alliansregeringens nya regelverk för miljöbilar tillåter tunga bilar att släppa ut mer koldioxid än lätta bilar.

Stockholm bör i likhet med Göteborgs stad utesluta dieselfordon ur miljöbilsdefinitionen. Bilar som i huvudsak framförs med fossila drivmedel bör väljas bort. Användningen av dieslbilar i staden behöver minska eftersom de bidrar till höga

halter av kväveoxider i stockholmsluften. Då Stockholm, och flera större svenska städer, har problem att klara miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider finns det anledning att ställa högre krav i den lokala miljöbilsdefinitionen.

Det är en fördel om flera svenska städer beslutar om en gemensam stärkt miljöbilsdefinition och att dessa städer därmed kan gå främst och driva på teknikutvecklingen. En gemensam definition kan även ligga till grund för en framtida skärpt rikstäckande definition. De fordon som ägs av staden bör utnyttjas mer effektivt genom exempelvis uthyrning genom bilpooler och miljökraven bör kompletteras med trafiksäkerhetskrav.

Förslaget innehåller en sänkning av miljöprogrammets nuvarande mål att 50 procent av nybilsförsäljningen personbilar ska vara miljöbilar till 20 procent. Detta 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 ny infrastruktur för biltrafik. Vi anser att enbart bilar som uppfyller den nya miljöbilsdefinitionen ska kunna räknas som miljöbilar och staden ska fortsätta sträva mot målet 100 procent miljöbilar i den egna flottan. Staden måste hela tiden sträva mot en bättre och renare bilflotta.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljöbilsdefinition för Stockholms stad godkänns i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet och ersätter därmed nuvarande Miljöbilsdefinition för Stockholms stad (Dnr 303-1466/2009).
2. Äldre fordon som ingår i Stockholms stads fordonsflotta betraktas som miljöfordon, förutsatt att de vid nyregistreringstillfället uppfyllde den av kommunfullmäktige då beslutade miljöbilsdefinitionen.
3. Riktlinjer för specialfordon godkänns i enlighet med bilaga 3 till utlåtandet och ersätter därmed nuvarande Definition av utrycknings- och specialfordon i Stockholms stads bilpark, (Dnr 314-1064/2008).
4. Specialfordon undantas från kravet att uppfylla miljöbilsdefinitionen i stadens inköp och leasing av nya personbilar och lätta lastbilar.
5. Stockholms Stadshus AB uppmanas att ge samtliga bolagsstyrelser i staden i uppdrag att besluta enligt punkt 1-4 ovan.
6. Mål 1.6 i nu gällande miljöprogram 2012-2015 justeras i enlighet med förslaget i bilaga 4 till utlåtandet.

Stockholm den 6 februari 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Per Ankersjö

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin (alla S), Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (S) och (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Tillstyrka punkterna 1 till 5 i förslaget
2. Avslå förslaget att sänka målet till 20 % nybilsförsäljning
3. Samt att därutöver anföra

Det är bra att man ser över och skärper miljöbilsdefinitionen för Stockholm och anpassar dessa till de nationella målen. Vi har förståelse för att det kan uppstå svårigheter med att uppnå miljöprogrammets mål på kort sikt men föreslår likväl en sänkning beträffande nybilsförsäljning till endast 30 %.

ÄRENDE

Definitionen av vad som är en miljöbil är föremål för uppdateringar då staten kontinuerligt vill höja kravnivån. I Regeringens budgetproposition för 2013 (Prop 2012/13:1 Bilaga 5) anges att miljöbilsdefinitionen ska skärpas från den 1 januari 2013. Regeringen räknar med att skärpa kraven i den nya miljöbilsdefinitionen ytterligare fram till år 2020. Det ska ske i två kontrollstationer, år 2016 och år 2019. Miljö- och hälsoskyddsämnden har beslutat om en ny miljöbilsdefinition med anledning av den skärpta nationella miljöbilsdefinitionen. Då staden inte per automatik ansluter sig till en ny nationell miljöbilsdefinition har miljö- och hälsoskyddsämnden föreslagit att staden ska ansluta sig till den nationella miljöbilsdefinitionen och att den ska antas av kommunfullmäktige.

Miljö- och hälsoskyddsämnden

Miljö- och hälsoskyddsämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 oktober 2012 följande:

Miljöförvaltningen föreslår att miljö- och hälsoskyddsämnden godkänner förvaltningens förslag samt uppmanar Kommunfullmäktige att besluta att:

1. anta den skärpta miljöbilsdefinition som föreslås i bilaga 1 (*bilaga 2 till detta ärende*).
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 alltså som miljöfordon.
4. ”Reviderade riktlinjer för specialfordon” som föreslås i bilaga 2 (*bilaga 3 till detta ärende*), 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 (*här ej tryckt*).

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

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

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

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 eftersträvansvärt. 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 sig 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 utrycknings 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 ska 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 ska 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 ska 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 snarlikt 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 ska 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 bilnehav 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

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafik- och renhållningsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 december 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att staden ska ansluta sig till den skärpta miljöbilsdefinitionen. Staden har vid ett flertal tillfällen gjort denna typ av anpassning då den nationella definitionen justerats upprepade gånger. Den skärpta definitionen styr mot förnybara drivmedel och elfordon vilket ligger helt i linje med vad staden tidigare beslutat.

Staden har idag ca 800 fordon och utbytestakten är ca 130 per år. Då staden väljer att följa den skärpta definitionen kommer kostnaderna för stadens fordonsinköp att öka då fordonsutbudet minskas kraftigt och de billigare miljöbilarna ej längre kvalificeras. I praktiken innebär det en uppskattad merkostnad om ca en miljon kronor/år exklusive skattesubvention vilket får hanteras inom nämndernas befintliga budgetram.

Stadsledningskontoret delar även miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att de fordon som klassas som miljöbilar vid införskaffningstillfället fortsätter att vara det i stadens interna uppföljning oavsett om den nationella definitionen justeras. Det är viktigt att denna princip lyfts fram för att undvika missuppfattningar.

Vidare anser stadsledningskontoret att förslaget om att vidga begreppet specialfordon till att även innefatta behovet av lättare transportfordon är befogat. Den nya skärpta definitionen decimerar utbudet av dessa så kraftigt samtidigt som stadens nämnder och bolag behöver nyttja den här typen av fordon. Dock vill stadsledningskontoret understryka att varje enskilt inköp specialfordon ska prövas i nämnd och bolagsstyrelse.

Gällande miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag om att revidera miljöprogrammets mål 1.6 delar inte stadsledningskontoret nämndens uppfattning. Stadsledningskontoret anser att målet ska kvarstå, men föreslår att en justering av årsmål och definition av indikatorn genomförs i miljö- och hälsoskyddsnämndens verksamhetsplan.

Eftersom miljöprogrammet är integrerat i stadens verksamhetsplaner uppnås nödvändig styrning och uppföljning av delmålet genom justering av indikatorns definition och årsmål.

Sådan justering beslutas av nämnden och är inte föremål för kommunfullmäktiges prövning. Därmed anser stadsledningskontoret att det inte är nödvändigt att göra revideringar av miljöprogrammet på grund av en ändrad omvärldsförutsättning, i detta

fall ny miljöbilsdefinition, för att arbetet med miljöprogrammet ska kunna fortsätta och nå fullgott resultat.

Det räcker enligt stadsledningskontoret att den delmålsansvariga nämnden, i detta fall miljö- och hälsoskydds nämnden, justerar sin mätmetod avseende definition och årsmål. Exempelvis kan indikatorer i miljö- och hälsoskydds nämndens verksamhetsplan formuleras såsom *Andel nyregistrerade miljöbilar*, årsmål 2013: 20 %, samt andel miljöbränsle av fordonsbränsleförsäljningen, årsmål 2013: 16%.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att förslaget till ny miljöbilsdefinition godkänns.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2012 att besvara remissen med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

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

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S), *se bilaga 1*.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *se bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 november 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret anser att det är bra att Stockholms miljöbilsdefinition anpassas till den nationella. Kontoret har heller inget att invända mot föreslagna ändringar av stadens miljömål.

Trafikkontorets förslag

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta tjänsteutlåtande som svar på remissen samt förklarar beslutet omedelbart justerat.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) enligt följande.

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 starkt 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 miljöbilsdefinitioner 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.

Reservation anfördes av Mikael Magnusson m.fl. (S) 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 en miljöbil.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Tillstyrka punkt 1-5 enligt förvaltningens förslag.

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

Trafik- och renhållningsnämnden

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

Att föreslå kommunstyrelsen att återremittera förslaget på ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad.

Att i övrigt anför 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. Etanol och hybridbilar bör betraktas som övergångslösningar. På sikt är det inte rimligt att dessa miljöbilsklassas.

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. En gemensam definition av flera svenska städer kan även ligga till grund för en framtida skärpt rikstäckande definition.

Vi anser att uppföljningen av stadens mål - 100 procent 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 miljöbilsdefinitioner ska dock kunna räknas som miljöbilar och staden ska fortsätta sträva mot målet 100 procent 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 procent 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.

Reservation anfördes av Malte Sigemalm m.fl. (S) 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 en miljöbil.

Vi tycker att kompensationen för större bilar är för stor och hyser en oro över att det kan leda till en utveckling mot tyngre snarare än bränslesnålare bilar för att uppfylla kriterierna för miljöbilsdefinitionen.

Reservation anfördes av Kajsa Stenfelt (V) enligt följande.

1. Delvis godkänna kontorets svar på remissen
2. Därutöver anföra:

Att sänka miljöprogrammets mål om miljöbilsförsäljning i länet från 50 % till 20% pekar tydligt på svårigheterna med att byta ut befintliga fordon mot nya och mer miljövänliga sådana.

Alltså faller de väl använda argument som använts för att satsa enorma resurser på nya stora vägprojekt, såsom Förbifart Stockholm, där man in absurdum hävdar ett trafikerande av nya och mer miljövänliga fordon.

Detta är däremot ytterligare ett argument för att i stället lägga alla resurser på en attraktiv kollektivtrafik och minskad privat biltrafik i en redan miljöbelastad stad.