

**Utlåtande 2010:20 RII (Dnr 303-1466/2009)**

## **Stockholms stads miljöbilsdefinition och mål för stadens fordonsflotta 2011-2014**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Miljöbilsdefinition för Stockholms stad för personbilar, minibussar samt lätta lastbilar och bussar godkänns i huvudsak, *bilaga 2*.
2. Ett tak för ersättning av merkostnaden för miljölastbilar och miljöminibussar om 100 000 kronor per fordon införs.
3. I stadens miljöbilar ska användas minst 85 % förnyelsebara fordonsbränslen.
4. I övrigt hänvisas till föredragande borgarråds synpunkter.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat förslag till en ny miljöbilsdefinition samt mål för stadens fordonsflotta 2011-2014.

Kommunfullmäktige har sedan tidigare beslutat att alla nya bilar som köps in ska vara miljöbilar med undantag för utrycknings- och specialfordon och att alla bilar i stadens flotta ska vara miljöbilar vid utgången av år 2010 (undantaget utrycknings- och specialfordon). Vidare ska de miljöbilar, som kan tanka ett alternativt och ett fossilt drivmedel, tanka alternativet (biogas eller E85) till minst 85 %.

## *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* konstaterar, i likhet med miljö- och hälsoskyddsnämnden, att miljöbilsdefinitionen inte ska bakas ihop med trafiksäkerhetskrav, men tillstyrker förslaget om mål för miljöbilar i Stockholms stad för åren 2011-2014 som innebär att vid inköp och leasing av fordon till stadens nämnder och bolag ska alltid miljöfordon införskaffas, med undantag för specialfordon. För att ett fordon ska klassas som specialfordon ska ansvarig nämnd respektive styrelse ha tagit särskilt beslut om detta. Med miljöfordon menas att fordonet ska uppfylla den miljöbilsdefinition som gällde det år fordonet registrerades.

## *Mina synpunkter*

Den borgerliga majoriteten i Stockholm har i miljöprogrammet för 2008-2011 beslutat att 100 procent av alla bilar som ägs eller leasas av staden, undantaget specialfordon som nämnd beslutat om, ska vara miljöbilar. Dessa ska köra dubbelfritt, och ska till 85 procent köra på förnyelsebara drivmedel. Stadens definition av miljöbilar överensstämmer med den i Göteborg och Malmö, med den skillnaden att Göteborg har satt kravet på förnyelsebara drivmedel till endast 70 procent.

I Stockholm säljs en tredjedel av rikets totala andel gasbilar. Stockholms stad har tagit initiativ till en gemensam upphandling av elbilar för staden, andra kommuner och andra intressenter.

Mobilitet är bra och den samtidigt ökande andelen miljöbilar visar att tillväxt och grön utveckling i Stockholm går hand i hand.

Miljöbilarnas andel av nybilsförsäljningen i Stockholm är sedan april 2009 högre än motsvarande period förra året, över 40 procent. Det välkomnar jag. Det visar att stockholmarna trots att undantaget från trängselskatt tagits bort, fortsätter att köpa miljöbilar.

För definition av vad som är en miljöbil i Stockholm har definitionen i den statliga förordningen använts (SFS 2006:1572). Vid nyanskaffningar är detta bra, men problem kan uppstå när det gäller äldre bilar. Det finns idag nämnder och bolag inom staden som har äldre bilar som kör på förnybara drivmedel men inte uppfyller Miljöklass 2005 enligt kravet i förordningen. Skulle förordningen t.ex. ändras till 2010 så att Miljöklass 2010 gäller för att en bil ska vara en miljöbil, skulle det betyda att stadens stora flotta av miljöbilar klassade i Miljöklass 2005 inte längre är miljöbilar. En bil i stadens flotta ska därför vara

miljöbil om den uppfyller den definition som gällde det året bilen nybilsregistrerades. Nämnder och bolag ska inte tvingas byta en eller två år gamla fordon när miljöbilsdefinitionen uppdateras. Detta ger en stabil grund för Stockholms förvaltningar att arbeta utifrån.

Staden bejakar bilen som ett verktyg för stadens arbete, men ställer kravet att alla fordon ska vara miljöbilar.

När staden agerar mot samma mål, kan verkliga förändringar komma till stånd. Att stadens bilinköp under 2009 och olika former av nyttjande till 97 procent bestod av miljöbilar är här en stor framgång. Vi kan också konstatera att drivmedelsandelen som är förnyelsebart bränsle är den största någonsin.

Stadens definition används idag av andra aktörer som Luftfartsverket, Jernhusen och Stockholms läns landsting samt även av flera av landets kommuner, däribland Malmö och Göteborg. Parallellt med att staden nu i budget återigen befäster att vi ska ligga främst av de tre storstäderna när det gäller drivmedelsanvändandet, slår vi fast att alla dessa fordon ska köra odubbats. Detta kommer sammantaget att säkra en klimatsmart och grön fordonsflotta, frisk luft för stockholmarna och en framåtblickande satsning.

När staden går mot målet om 100 procent miljöbilar är det viktigt att staden har kvar bra verktyg för att nå målet. Ett sådant verktyg är att miljö- och hälsoskyddsnämnden täcker den merkostnad en miljöbil har vid inköp. Genom att merkostnaden täcks av miljö- och hälsoskyddsnämnden har detta kunnat användas som motfinansiering i EU projekt och EU har även på detta vis stått för delar av merkostnaden för olika miljöfordon under olika perioder. Dock kan inte miljö- och hälsoskyddsnämndens budget användas av andra nämnder som reserv in absurdum vid inköp av miljöbilar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår därför i sitt förslag till definitioner att den maximala ersättning som kan utgå för att täcka en miljölastbils/miljöminibuss merkostnad ska vara 100 000 kronor. Med detta tak kan bolag och förvaltningar fortsätta köpa de bilar de gjort hittills och samtidigt säkerställs att de medel som är avsedda för att täcka dessa merkostnader räcker. Jag stödjer detta tak för merkostnader.

I övrigt hänvisar jag till miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Miljöbilsdefinition för Stockholms stad

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. I huvudsak bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. Tiden för att en bil kan klassas som miljöbil sätts till max 5 år
3. Det i stadens miljöbilar ska användas minst 95 % förnyelsebara fordonsbränslen,
4. Därutöver anför följande

Att definiera en bil som miljöbil är problematiskt då en bil till sin konstruktion och användning innebär ett stort miljöavtryck. För att skapa ett hållbart transportsystem måste kollektivtrafik och cykel ta markandsandelar från bilarna, det hjälper inte att fler kör miljöbil, bilanvändningen måste minska. Vi är dock positiva till att staden uppdaterar den miljöbilsdefinition som används i stadens egna verksamheter och att definitionen följer den nationella förordningen om inköp och användning. Däremot är vi tveksamma till att godkänna att bara 85 % av miljöbilsflottan måste gå på förnyelsebara bränslen. En miljöbil är inte en miljöbil om den går på fossila bränslen, vi vill därför se en högre uppfyllnadsgrad på t. ex. 95 %. Det är också viktigt att fastställa hur länge en bil kan räknas som miljöbil från produktionsdatum, vi föreslår 5 år som en lämplig gräns. Det är också viktigt att återkommande skärpa miljöbilsdefinitionen eftersom nya modeller hela tiden lanseras på marknaden och de bilar som klassas som miljöbilar verkligen måste vara de med minst energianvändning.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Miljöbilsdefinition för Stockholms stad för personbilar, minibussar samt lätta lastbilar och bussar godkänns i huvudsak, *bilaga 2*.
2. Ett tak för ersättning av merkostnaden för miljölastbilar och miljöminibussar om 100 000 kronor per fordon införs.
3. I stadens miljöbilar ska användas minst 85 % förnyelsebara fordonsbränslen.

4. I övrigt hänvisas till föredragande borgarråds synpunkter.

Stockholm den 3 februari 2010

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

*Ylva Tengblad*

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (mp) och (v) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Carin Jämtin*, *Tomas Rudin*, *Roger Mogert* och *Teres Lindberg* (alla s) enligt följande.

Staden beslutar nu om en definition av miljöbilar vilket i sig är en bra sak. Vi anser dock att den får ringa betydelse om det inte finns några övriga insatser kopplat till den utan att dessa istället avvecklas på punkt efter punkt. Ett tydligt exempel på detta avvecklande är miljöbilsundantaget i trängselskatten.

## ÄRENDET

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lagt förslag till "Stockholms stads miljöbilsdefinitioner, mål för stadens fordonsflotta 2011-2014 samt tak för ersättning av merkostnaden för miljölastbilar" (dnr 2009-005639-211).

Vägverket fick under 2004 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på en miljöbilsdefinition som skulle kunna användas av statliga verk och myndigheter vid inköp och leasing av fordon. Definitionen skulle enligt uppdraget på sikt även kunna användas som en nationell miljöbilsdefinition. Förslaget resulterade ursprungligen i SFS 2004:1364 "Förordning om statliga myndigheters inköp och leasing av miljöbilar". Förordningen har därefter uppdaterats i SFS 2005:1228 samt SFS 2006:1572. Från den 1 februari 2009 har SFS 2004:1364 ersatts med en ny förordning SFS 2009:1 "Förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor".

I förordningen redovisas vilka kriterier som gäller för att ett fordon ska anses vara en miljöbil. Miljöbilsdefinitionen i förordningen berör endast personbilar. Nytt i SFS 2009:1 är emellertid att statliga verk och myndigheter från den 1 februari 2009 ska ställa ett miljökrav även vid inköp av lätta lastbilar. Detta miljökrav innebär att lätta lastbilar maximalt får släppa ut 230 g CO<sub>2</sub>/km vid blandad körning.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig, till SFS 2006:1572. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Definitionen används i Stockholms stad för närvarande vid inköp av fordon och transporttjänster. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som i SFS 2006:1572 gällande personbilar eftersom dessa saknas i den statliga förordningen.

Malmö har som användarkrav att de miljöbilar som kan tanka två drivmedel ska tanka det alternativa drivmedlet till övervägande del (det vill säga minst 50 procent). Göteborg har satt detta krav till 70 procent. Stockholm har satt andelen till 85 procent.

Vid ändring av den statliga förordningen ska Stockholms, Göteborgs och Malmös definition av miljöbilar ändras på motsvarande sätt enligt de tidigare besluten. Göteborg och Malmö anser att deras definitioner nu automatiskt har ändrats trots att en helt ny förordning antagits och inte bara en uppdatering av en äldre förordning. Av den anledningen anser de att något nytt beslut ej behövs.

Miljöbilsdefinitionen har idag, för Stockholms del, betydelse för stadens egna och leasade fordon samt vid upphandling av transporttjänster.

Förordningen som gäller de statliga myndigheterna började gälla den 1 februari 2009 (utom 19 §) och ersatte förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar (med vissa övergångsregler).

SFS 2009:1 har en förändring när det gäller miljöbilsdefinitionen i förhållande till den tidigare förordningen med uppdateringar. Möjligheten att köra en diesebil på biodrivmedel med en högre bränsleförbrukning än 0,45 l/mil har tagits bort. Detta har idag mer en teoretisk än en praktisk betydelse eftersom det idag inte finns någon dieselpersonbil på svenska marknaden där tillverkaren godkänner ett idag befintligt biodrivmedel/biodiesel.

Förordningen 2009:1 är en förordning som gäller vid inköp, leasing och användning av bilar till statliga verk och myndigheter under regeringen, undantaget bilar tillverkade för särskilda militära ändamål. Förordningens syfte är att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

Förordningen som hittills uppdaterats nästan varje år avser nya fordon. Regeringens mål är att alla nya bilar som köps in till staten under år 2009 ska vara miljöbilar med trafiksäkerhetskrav. Något mål för befintliga bilar finns inte.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 16 juni 2009 att i huvudsak anta förvaltningens tjänsteutlåtande, och att därutöver anföra:

Stockholms stad som miljöbilstad är för oss en prioriterad fråga. Med fler Miljöbilar på gatorna kan vi sänka koldioxidutsläppen från stadens fordon, sänka bullernivåerna i staden, och minska partikelmängden i luften.

Vi anser att miljöbilsdefinitionen inte får bli så detaljerad att den sätter för höga trösklar för inköp av miljöbilar. Förvaltningen föreslår att miljöbilsdefinitionen ska bakas ihop med trafiksäkerhetskraven. Vi anser att dessa ska hållas i sär. Vi instämmer inte heller i förslaget om en åldersgräns för miljöbilar. Grunden för miljöbilsdefinitionen baseras på dess miljöpåverkan, ej på hur gammal den är. Vi instämmer i förvaltningens förslag när det gäller dubbdäck.

*Reservation* anfördes av Åsa Romson (MP) till förmån för eget förslag till beslut, *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Karin Wanngård m.fl. (S) och Tina Krantz (V) till

förmån för eget förslag till beslut, *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 16 juni 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Vägverket fick under 2004 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på en miljöbilsdefinition som skulle kunna användas av statliga verk och myndigheter vid inköp och leasing av fordon. Definitionen skulle enligt uppdraget även på sikt även kunna användas som en nationell miljöbilsdefinition. Efter återremiss och en bred förankring och diskussion med en rad aktörer i Sverige ( däribland Stockholm) redovisade Vägverket sitt förslag under sommaren 2005. Förslaget resulterade ursprungligen i SFS 2004:1364 "Förordning om statliga myndigheters inköp och leasing av miljöbilar". Förordningen har därefter uppdaterats två gånger i SFS 2005:1228 samt SFS 2006:1572. Från den 1 februari 2009 har SFS 2004:1364 ersatts med en ny förordning SFS 2009:1 "Förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor" se bilaga 1.

I förordningen redovisas vilka kriterier som gäller för att ett fordon ska anses vara en miljöbil. Miljöbilsdefinitionen i förordningen berör endast personbilar. Nytt i SFS 2009:1 är emellertid att statliga verk och myndigheter från den 1 februari 2009 ska ställa ett miljökrav även vid inköp av lätta lastbilar. Detta miljökrav innebär att lätta lastbilar max får släppa ut 230 g CO<sub>2</sub>/km vid blandad körning.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig, till SFS 2006:1572. Definitionen från år 2007 redovisas i sin helhet i bilaga 2, Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Definitionen används vid inköp av fordon, transporttjänster samt möjligheten att få förmånlig parkering på kommunal mark. I Stockholm upphörde gratis boende- och nyttoparkering för miljöbilar den 1/1 2009 varför miljöbilsdefinitionen inte längre används för det ändamålet i Stockholm. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som i SFS 2006:1572 gällande personbilarna eftersom dessa saknas i den statliga förordningen.

Stockholm och Malmö har som användarkrav att de miljöbilar som kan tanka två drivmedel ska tanka det alternativa drivmedlet till övervägande del (dvs minst 50 procent). Göteborg har satt detta krav till 70 procent och har dessutom från år 2009 krav på att miljöbilar inte får ha dubbdäck.

Vid ändring av den statliga förordningen ska Stockholms, Göteborgs och Malmös definition av miljöbilar ändras på motsvarande sätt enligt de tidigare besluten. Göte-



borg och Malmö anser att deras definitioner nu automatiskt har ändrats trots att en helt ny förordning antagits och inte bara en uppdatering av en äldre förordning. Av den anledningen anser de att något nytt beslut ej behövs.

Miljöbilsdefinitionen har idag, för Stockholms del, betydelse för stadens egna och leasade fordon samt vid upphandling av transporttjänster.

Förordningen som gäller de statliga myndigheterna börjar gälla den 1 februari 2009 (utom 19 §) och ersätter då Förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar (med vissa övergångsregler).

SFS 2009:1 har en förändring när det gäller miljöbilsdefinitionen i förhållande till den tidigare förordningen med uppdateringar. Möjligheten att köra en diesebil på biodrivmedel med en högre bränsleförbrukning än 0,45 L/mil har tagits bort. Detta har idag mer än teoretisk än en praktisk betydelse eftersom det idag inte finns någon dieselpersonbil på svenska marknaden där tillverkaren godkänner ett idag befintligt biodrivmedel/biodiesel.

Förordningen 2009:1 är en förordning som gäller vid inköp, leasing och användning av bilar till statliga verk och myndigheter under regeringen, undantaget bilar tillverkade för särskilda militära ändamål. Förordningen syfte är att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

Förordningen som hittills uppdaterats nästan varje år avser nya fordon. Regeringens mål är att alla nya bilar som köps in till staten under år 2009 ska vara miljöbilar med trafiksäkerhetskrav. Något mål för befintliga bilar i flottan finns inte.

### **Bilar i stadens flotta som kör på förnybara drivmedel men inte uppfyller MK2005 och stadens miljöbilsdefinition**

#### **Vad betyder miljöklasserna?**

Systemet med miljöklasser och skatterabatt har kommit till för att snabbare minska biltrafikens miljöbelastning. Bilar i miljöklass med högre årtalsbeteckning har lägre utsläpp. I dag är grundkraven för personbilar miljöklass 2005. Avgasutsläppen av koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar styr klassningen.

Bilen får sin miljöklasstillhörighet när den registreras, och den baseras på bilmodellens avgasgodkännande. En bil behåller sin miljöklasstillhörighet även när nya klasser införs. Grundkravet för vilken miljöklass alla nya fordon måste tillhöra skärps vartefter men biltillverkare som har ännu renare bilar kan registrera fordon i högre miljöklasser än grundkravet. Redan 2002 var det möjligt för tillverkare att registrera fordon i Miljöklass 2005 (MK2005). Sedan januari 2006 är det endast tillåtet att sälja bilar som uppfyller MK2005.

Inom Stockholms Stads fordonspark idag finns det 48 fordon som går på ett förny-

bart drivmedel men som inte uppfyller MK2005:

Stadsbyggnadskontoret:

10 bilar registrerade år 1999

4 bilar registrerade 2002

1 bil registrerad 2005

Stockholm Vatten håller på att byta ut sina bilar men hade vid årsskiftet

2008/2009:

1 bil registrerad 1997

1 bil registrerad 2000

6 bilar registrerade 2001

13 bilar registrerade 2003

2 bilar registrerade 2004

7 bilar registrerade 2005

3 bilar registrerade 2006

*Förvaltningens synpunkter*

Kommunfullmäktige har beslutat att alla nya bilar som köps in ska vara miljöbilar med undantag för utrycknings- och specialfordon och att alla bilar i stadens flotta ska vara miljöbilar vid utgången av år 2010 (undantaget utrycknings- och specialfordon). Vidare ska de miljöbilar som kan tanka ett alternativt och ett fossilt drivmedel tanka alternativet (biogas eller E85) till minst 85 %. Några förvaltningar och bolag har dessutom själva bestämt att de inte ska använda dubbdäck samt ställer regelmässigt olika trafiksäkerhetskrav på de bilar de köper och leasar.

Kommunfullmäktige har vid antagandet av miljöprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet och har även bestämt att det är en målsättning att det ska finnas alkoholås och ISA (system för intelligent hastighetsanpassning) i alla stadens bilar före år 2010. När det gäller övriga trafiksäkerhetskrav skiljer detta sig åt mellan förvaltningar och bolag. En del har antagit de råd för miljö- och trafiksäkra resor som Miljöförvaltningen och Trafikkontoret tog fram som ett stöd i arbetet med hur miljöprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet kan uppfyllas. I dessa råd krävs bland annat 5+2 stjärnor i EuroNCAP.

För definition av vad som är en miljöbil i Stockholm har definitionen i den statliga förordningen använts (SFS 2006:1572). Vid nyanskaffningar är detta bra men problem kan uppstå när det gäller äldre bilar. Det finns idag förvaltningar och bolag inom staden som har äldre bilar som kör på förnybara drivmedel men inte uppfyller MK2005 enligt kravet i förordningen. Skulle förordningen t ex ändras till 2010 så att MK2010 gäller för att en bil ska vara en miljöbil, skulle det betyda att stadens stora flotta av miljöbilar klassade i MK2005 inte längre är miljöbilar. En bil bör därför vara miljöbil om den uppfyller den definition som gällde det året bilen nybils

registrerades och sedan fortsatta vara en miljöbil under ett visst antal år. Ett sådant

betraktelsesätt skulle dessutom ur ekonomiskt aspekt vara billigare för staden. Risken finns då inte längre att förvaltningar och bolag skulle tvingas byta en eller två år gamla fordon, när miljöbilsdefinitionen uppdateras.

Det är ur miljösynpunkt och trafiksäkerhetssynpunkt inte rimligt att stadens anställda kör omkring i bilar som är ganska gamla och tillhör en sämre trafiksäkerhetsklass med dåliga krockegenskaper mm och en sämre miljöklass med ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar som följd även om bränsle är förnybart och de fossila koldioxidutsläppen låga. Som redovisats ovan är det inte så många bilar staden har av denna typ. Stadsbyggnadskontoret har totalt 15 fordon som inte är MK2005 och Stockholm Vatten hade vid årsskiftet 33 st. Stockholm Vatten har en utbytesplan för dessa fordon och har redan påbörjat utbytet. Sett ur ett lokalt perspektiv har Stockholm problem med att klara miljö kvalitetsnormerna för just kväveoxider och partiklar på vissa starkt trafikerade innerstadsgator. Ur lokal miljöhänsyn är det viktigt att äldre bilar byts ut.

Trafiksäkerhetskraven kan innebära svårigheter för introduktionen av elbilar i stadens egen fordonsflotta. De flesta av de elbilar som finns i världen idag har inte trafiksäkerhetstestats i enlighet med de europeiska systemen och det är oklart om de skulle få tillräckligt höga poäng om de testas.

Det vore rimligt att staden satte en åldersgräns för hur gamla stadens fordon får vara. Ett förslag är att de i enlighet med bestämmelserna för miljözonen för tung trafik inte får vara äldre än 8 år. För att vara en miljöbil ska bilen då klara miljöbilsdefinitionskraven för de år den nybilsregistrerades och sedan inte överstiga en ålder om 8 år. Denna gräns skulle även kunna sättas vid 5 år i enlighet med regeringsförslag om att befria miljöbilar från fordonsskatt de första 5 åren.

Idag används inte Stockholms miljöbilsdefinition till något annat än vid egna fordonsinköp, leasing av fordon och samt vid upphandling av transporttjänster. Stadens definition används också av andra aktörer som Luftfartsverket, Jernhusen och Landstinget. Samma definition används också av flera av landets kommuner, bl.a. för att kunna ge incitament. För att skynda på marknadsutvecklingen av miljöbilar är det fortfarande viktigt att staden och andra aktörer har möjlighet att särbehandla miljöbilar, t.ex. för att kunna ge incitament/morötter. Det är då viktigt att samhällets aktörer även fortsättningsvis har en gemensam definition. Situationen skulle bli ohållbar om olika definitioner gällde vid Centralstationen, Arlanda, Stockholms stads taxiupphandling och Landstingets upphandling. Det är således önskvärt att en miljöbilsdefinition är utformad så att den kan användas även för att erbjuda förmåner till miljöbilar utanför stadens ägande.

Förvaltningen har arbetat fram ett förslag till inköpsdefinition för personbilar, mi-

nibussar, lätta lastbilar och bussar. För tunga fordon över 3,5 ton finns inget färdigt förslag ännu. Staten har överhuvudtaget inte berört denna fråga i förordningen SFS 2009:1. Göteborgs stad har nyligen inlett ett arbete med att ta fram en miljölastbilsdefinition och Stockholm har inbjudits att medverka i detta arbete, vilket Miljöförvaltningen kommer att göra. Miljöförvaltningen får därför anledning att återkomma gällande förslag på inköpsdefinition för lastbilar. Frågan är mycket viktigt men ännu inte färdigutredd. Staden har idag ca 20 tunga lastbilar i sin flotta. Staden köper emellertid en hel del transporttjänster och har entreprenörer som kör åt sig. I flera upphandlingar ex hämtning av hushållsavfall mm ställs redan krav på förnybartbränsle mm för de fordon som ska utföra detta arbete.

Miljöbilsdefinitionerna nedan är nu utformade som definitioner att främst använda vid inköp och leasing av fordon. Definitionerna skulle emellertid även kunna användas även vid inköp av transporttjänster som ex taxi, internpost, bud, bevakningstjänster, skolskjuts mm service.

#### **Miljöbilsdefinition för Stockholm**

Förvaltningen föreslår att Stockholms stad ska anta § 3 i SFS 2009:1 som sin miljöbilsdefinition för personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen. För personbilar med minst fem sittplatser utöver förarplatsen samt för lätta lastbilar och lätta bussar med upp till 3,5 tons vikt föreslås en miljöbilsdefinition som i huvudsak liknar den som gällde tidigare. För de två sista kategorierna införs en möjlighet att även köpa snåla bensen och dieselfordon som inte överstiger 120 g CO<sub>2</sub>/km (samma krav som för personbilar med max 4 sittplatser utöver förarplatsen). Det finns idag lätta lastbilar som inte släpper ut mer än 120 g CO<sub>2</sub>/km och som skulle betraktas som en miljöbil om den vore registrerad som en personbil. Det är rimligt att denna typ av fordon även definieras som en miljöbil när den är registrerad som en lätt lastbil. För fordon som köps in eller leasas av stadens förvaltningar och bolag föreslås även att trafiksäkerhetskrav införs.

#### **Personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplats**

Förvaltningen föreslår att Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att anta miljöbilsdefinitionen för personbilar i § 3 i SFS 2009:1.

#### **Personbilar/minibussar med minst fem sittplatser utöver förarplats**

Förvaltningen föreslår att Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att anta följande miljöbilsdefinition för personbil /minibuss med minst fem sittplatser utöver förarplats.

Personbil /minibuss med minst fem sittplatser utöver förarplats räknas som miljöbil

om den är utrustad med teknik enligt något av följande:

a) Personbil /minibuss som kan drivas helt eller delvis med elektricitet och tillhör miljöklass El eller Hybrid.

b) Personbil /minibuss som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen, diesel och gasol. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre. Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet, skall det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 /2005PM.

c) Personbil/minibuss som är utrustad med teknik för drift endast med bensen, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre.

Fordon med kompressionstænd motor ska klara partikelkraven i miljöklass 2005PM enligt uppgifter i vägtrafikregistret.

#### **Lätta lastbilar och lätta bussar upp till 3,5 ton totalvikt**

Förvaltningen föreslår att Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att anta följande miljöfordonsdefinition för lätta lastbilar och lätta bussar ut till 3,5 tons totalvikt:

Transportfordon registrerade som lätt lastbil eller lätt buss räknas som miljöfordon om de är utrustade med teknik enligt något av följande:

a) Lätt lastbil eller lätt buss som kan drivas helt eller delvis med elektricitet och som tillhör miljöklass El eller Hybrid

b) Lätt lastbil eller lätt buss som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen, diesel och gasol. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre. Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet, skall det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 /2005PM.

c) Lätt lastbil eller lätt buss som är utrustad med teknik för drift endast med bensen, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre.

Fordon med kompressionstænd motor ska klara partikelkraven i miljöklass 2005PM enligt uppgifter i vägtrafikregistret.

**För alla tre kategorierna ovan gäller:**

Ett automatväxlat fordon skall anses uppfylla de gränsvärden som anges gällande CO2-utsläpp ovan, om den i övrigt är identisk med en manuellt växlad personbil som uppfyller tillämpligt gränsvärde.

**För bilar som köps eller leasas till Stockholms stads egen fordonsflotta gäller dessutom:**

Fordonet ska uppfylla trafiksäkerhetskraven i SFS 2009:1 samt vara utrustade med alkolås och ISA (system för intelligent hastighetsanpassning).

Bilarna ska uppfylla den miljö- och trafiksäkerhetsdefinition som gällde de år de registrerades och får sedan vara max 8 år gamla. För de bilar som kan köra på etanol (E85) gäller att de ska köra på E85 till 100 procent. För bilar som kan köra på fordonsgas (metangas/biogas) gäller att de till minst 85 procent ska köra på fordonsgas<sup>1</sup>. Bilarna får inte vara utrustade med dubbdäck.

**Mål för stadens fordonsflotta 2011-2014**

Det mål som gäller för miljöbilar i Stockholm gäller till år 2010. Som en följd av förslaget till ny miljöbilsdefinition ovan är det lämpligt att samtidigt anta nya mål som kopplar an till detta och som sträcker sig längre framåt i tiden.

Kommunfullmäktige har tidigare beslutat att alla nya bilar som köps in ska vara miljöbilar med undantag för utrycknings- och specialfordon och att alla bilar i stadens flotta ska vara miljöbilar vid utgången av år 2010 (undantaget utrycknings- och specialfordon). Vidare ska de miljöbilar som kan tanka ett alternativ och ett fossilt drivmedel tanka alternativet (biogas eller E85) till minst 85 procent.

Som miljöbil har hittills betraktats den bil som uppfyller den miljöbilsdefinition som gäller vid den tidpunkt som avstämningen görs. En klar förbättring vore att betrakta den bil som uppfyller miljöbilsdefinitionen, det året den nybilsregistreras, som miljöbil under åtta år framåt.

Förvaltningen föreslår att Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att anta mål för fordonen i stadens flotta år 2011 till 2014:

Vid inköp och leasing av fordon till stadens förvaltningar och bolag ska alltid trafiksäkra miljöfordon införskaffas, med undantag för specialfordon. För att ett fordon ska klassas som specialfordon ska ansvarig nämnd respektive styrelse ha tagit särskilt

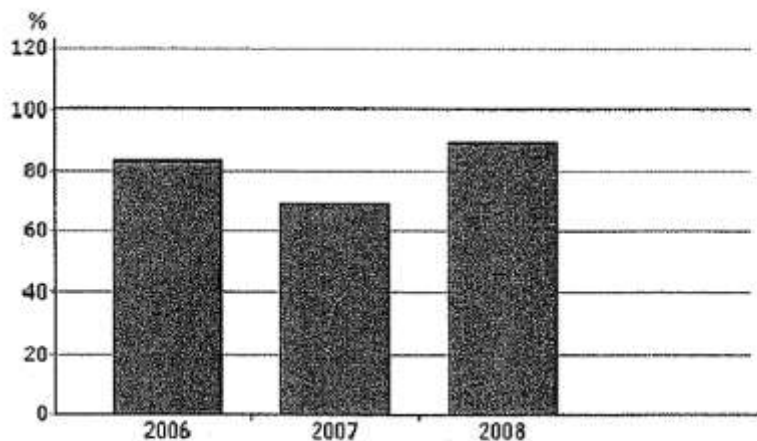
---

<sup>1</sup> Idag har 75 procent av drivmedelstationerna i Stockholm E85 till försäljning. E85 är mycket lätt att tanka. För fordonsgasen gäller att den går att tanka på 11 stationer i Stockholmsregionen varav 7 platser inom stadens geografiska gräns

beslut om detta. Med trafiksäkra miljöfordon menas att fordonet ska uppfylla den miljöbilsdefinition och de trafiksäkerhetskrav som gällde det år fordonet registrerades.

Etanolfordon ska tanka E85 till 100 procent och biogasfordon ska tanka biogas till minst 85 procent under hela perioden.

På detta sätt tillförsäkras sig staden om att den, år 2010, 100 procentiga miljöbilsflottan bibehålls och förnyas i rimlig takt.



*Figur 1) Andel av de bilar som Stockholms Stad köpt/leasat respektive år som är miljöbilar (källa: Miljöbarometern).*

När Staden går mot målet om 100 procent miljöbilar är det viktigt att staden har kvar bra verktyg för att nå målet. Ett sådant verktyg är att Miljöförvaltningen täcker den ev. merkostnad en miljöbil har vid inköp. Genom att merkostnaden täcks av Miljöförvaltningen har detta kunnat användas som motfinansiering i EU projekt och EU har även på detta vis stått för delar av merkostnaden för olika miljöfordon under olika perioder. Idag finns det inom stadens fordonspark ca 1050 fordon varav ca 600 är personbilar och 450 är transportbilar. Bland transportbilarna är det ca 20 tunga lastbilar.

Sedan år 2002 har Miljöförvaltningen täckt hela miljöfordonets merkostnad utan någon övre gräns (tidigare administrerades detta av Stockholm MFO). Den 2 maj 2007 ställde sig Miljö- och hälsoskyddsnämnden, i samband med godkännande av tertialrapport 1 år 2007, bakom en begränsning av hur stor del av merkostnaden som ska täckas vid miljöbilsinköp: max 30 000 kr/bil för personbilar. När staden ökade ambitionsnivån från 60 procent miljöbilar till 100 procent miljöbilar fanns risk för att nämndens anslag annars inte skulle räcka.

Miljöförvaltningen anser nu att det är aktuellt att införa även en begränsning för ersättning gällande miljölastbilar och miljöminibussars merkostnader.

Idag går det t.ex. att köpa en Fiat Dubló ellastbil för ca 40.000 euro. Merkostnaden i jämförelse med en bensindriven Fiat Dubló är då ca. 250.000 SEK.

Det kan nu bli fall då förvaltningar/bolag söker ersättning för merkostnad om 250.000 SEK för en transportbil. Om detta skulle ske i större utsträckning räcker inte de medel som Miljö- och hälsoskyddsnämnden har avsatt. Populära miljölastbilar idag är: VW Caddy med en merkostnad om 24.700 SEK, Mercedes Benz Sprinter med en merkostnad om 35.000 SEK, VW Transporter merkostnad 44.000- 80.000 SEK och Opel Combo merkostnad 25.200 SEK.

Miljöförvaltningen föreslår därför att den maximala ersättningen som kan utgå för att täcka en miljölastbils/miljöminibuss merkostnad ska vara 100.000 SEK. Med detta tak kan bolag och förvaltningar fortsätta köpa de bilar de gjort hittills och samtidigt säkerställer staden att de medel som är avsedda för att täcka dessa merkostnader räcker.

För att Miljö- och hälsoskyddsnämnden fortsättningsvis ska kunna ersätta förvaltningars och bolags merkostnader för miljöfordon krävs att nämnden även i framtiden tilldelas medel för detta. Det är mycket svårt för Miljöförvaltningen att prognostisera de sammanlagda merkostnaderna för miljöbilarna för varje år. Här måste staden söka en konstruktion med flexibel lösning.

Att få in elfordon i stadens flotta är viktigt och angeläget. Idag finns nästan inga el eller laddhybridfordon på Svenska marknaden men mycket tyder på att när de väl kommer är merkostnaden avsevärd och betydligt högre än 30 000 resp. 100 000 kr som omnämns ovan. Det rör sig om ca 50 -250 000 kr i merkostnad/bil. Ska staden stimulera förvaltningar och bolag till inköp av elbilar och laddhybrider krävs ytterligare medel från staden för att täcka dessa merkostnader, annars kommer förvaltningar och bolag med största sannolikhet välja andra billigare miljöbilar vid inköp och leasing.

Detta är något som staden måste titta på i särskild ordning och kanske söka nationella medel eller EU-projekt för att finansiera. När det gäller ansökningar har Miljöförvaltningen för avsikt att återkomma i särskild ordning och frågan har dessutom delvis behandlats i den strategi för elbilar och laddhybrider som nämnden behandlade den 13 maj 2009.



## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Regeringen har antagit en ny förordning SFS 2009:1 om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. I denna förordning definieras begreppet miljöbil för personbilar. SFS 2009:1 ersätter den tidigare förordningen SFS 2004:1364 med uppdateringar. Stockholms nu gällande miljöbilsdefinition är kopplad till de tidigare förordningarna. Staden bör nu fullfölja tidigare beslut av kommunfullmäktige och i enlighet med miljö- och hälsoskydds nämndens förslag koppla sig till den nya förordningen och följa staten så att enighet råder i så stor utsträckning som möjligt.

Stockholms stad föreslås anta SFS 2009:1 som sin miljöbilsdefinition för personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver passagerarplatsen. För personbilar med minst fem sittplatser utöver förarplatsen samt för lätta lastbilar och lätta bussar med upp till 3,5 tons vikt föreslås en miljöbilsdefinition som i huvudsak liknar den som gällde tidigare. För de två sista kategorierna införs en möjlighet att även köpa snåla bensin och dieselfordon som inte överstiger 120 g CO<sub>2</sub>/km (samma krav som för personbilar med max 4 sittplatser utöver förarplatsen).

Miljö- och hälsoskydds nämnden föreslår även ett nytt mål för fordonen i stadens fordonsflotta år 2011 till 2014. Nuvarande mål sträcker sig till år 2010. Det nya målet är att alla fordon som köps in eller leasas till stadens flotta ska vara miljöbilar (undantaget specialfordon). Med miljöfordon menas att fordonet ska uppfylla den miljöbilsdefinition som gällde det år fordonet registrerades. Etanolfordon ska tanka E85 till 100 procent och biogasfordon ska tanka biogas till minst 85 procent. Fordonen får inte ha dubbdäck.

#### *Bakgrund*

Vägverket fick under 2004 i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på en miljöbilsdefinition som skulle kunna användas av statliga verk och myndigheter vid inköp och leasing av fordon. Definitionen skulle enligt uppdraget på sikt även kunna användas som en nationell miljöbilsdefinition. Förslaget resulterade ursprungligen i SFS 2004:1364 "Förordning om statliga myndigheters inköp och leasing av miljöbilar". Förordningen har därefter uppdaterats två gånger i SFS 2005:1228 samt SFS 2006:1572. Från den 1 februari 2009 har SFS 2004:1364 ersatts med en ny förordning SFS 2009:1 "Förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

I förordningen redovisas vilka kriterier som gäller för att ett fordon ska anses vara en miljöbil. Miljöbilsdefinitionen i förordningen berör endast personbilar. Nytt i SFS

2009:1 är emellertid att statliga verk och myndigheter från den 1 februari 2009 ska ställa ett miljökrav även vid inköp av lätta lastbilar. Detta miljökrav innebär att lätta lastbilar maximalt får släppa ut 230 g CO<sub>2</sub>/km vid blandad körning.

Under sommaren och hösten år 2007 anpassade sig Stockholm, Göteborg och Malmö, var för sig, till SFS 2006:1572. Definitionen av miljöbil i de tre kommunerna är sedan dess identisk. Definitionen används i Stockholms stad för närvarande vid inköp av fordon och transporttjänster. Vidare har storstäderna antagit gemensamma definitioner för lätta lastbilar och bussar enligt samma principer som i SFS 2006:1572 gällande personbilar eftersom dessa saknas i den statliga förordningen.

Stockholm och Malmö har som användarkrav att de miljöbilar som kan tanka två drivmedel ska tanka det alternativa drivmedlet till övervägande del (det vill säga minst 50 procent). Göteborg har satt detta krav till 70 procent och har dessutom från år 2009 krav på att miljöbilar inte får ha dubbdäck.

Vid ändring av den statliga förordningen ska Stockholms, Göteborgs och Malmös definition av miljöbilar ändras på motsvarande sätt enligt de tidigare besluten. Göteborg och Malmö anser att deras definitioner nu automatiskt har ändrats trots att en helt ny förordning antagits och inte bara en uppdatering av en äldre förordning. Av den anledningen anser de att något nytt beslut inte behövs.

Miljöbilsdefinitionen har idag, för Stockholms del, betydelse för stadens egna och leasade fordon samt vid upphandling av transporttjänster.

Förordningen som gäller de statliga myndigheterna började gälla den 1 februari 2009 (utom 19 §) och ersätter då Förordningen (2004:1364) om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar (med vissa övergångsregler). Förordningen gäller vid inköp, leasing och användning av bilar till statliga verk och myndigheter under regeringen, undantaget bilar tillverkade för särskilda militära ändamål. Förordningens syfte är att öka andelen miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

Förordningen som hittills uppdaterats nästan varje år avser nya fordon. Regeringens mål är att alla nya bilar som köps in till staten under år 2009 ska vara miljöbilar med trafiksäkerhetskrav. Något mål för befintliga bilar i flottan finns inte.

### **Vad betyder miljöklasserna?**

Systemet med miljöklasser och skatterabatt har kommit till för att snabbare minska biltrafikens miljöbelastning. Bilen får sin miljöklassstillhörighet när den registreras, och den baseras på bilmodellens avgasgodkännande. Bilar i miljöklass med högre årtalsbeteckning har lägre utsläpp. I dag är grundkraven för personbilar miljöklass 2005. Avgasutsläppen av koloxid, kolväten, kväveoxider och partiklar styr klassningen.

En bil behåller sin miljöklassstillhörighet även när nya klasser införs. Grundkravet för vilken miljöklass alla nya fordon måste tillhöra skärps vartefter men biltillverkare som har ännu renare bilar kan registrera fordon i högre miljöklasser än grundkravet. Redan 2002 var det möjligt för tillverkare att registrera fordon i Miljöklass 2005. Sedan januari 2006 är det endast tillåtet att sälja bilar som uppfyller Miljöklass 2005.

## Ärendet

Kommunfullmäktige har beslutat att alla nya bilar som köps in ska vara miljöbilar med undantag för utrycknings- och specialfordon och att alla bilar i stadens flotta ska vara miljöbilar vid utgången av år 2010 (undantaget utrycknings- och specialfordon). Vidare ska de miljöbilar som kan tanka ett alternativ och ett fossilt drivmedel tanka alternativet (biogas eller E85) till minst 85 %.

För definition av vad som är en miljöbil i Stockholm har definitionen i den statliga förordningen använts (SFS 2006:1572). Vid nyanskaffningar är detta bra men problem kan uppstå när det gäller äldre bilar. Det finns idag nämnder och bolag inom staden som har äldre bilar som kör på förnybara drivmedel men inte uppfyller Miljöklass 2005 enligt kravet i förordningen. Skulle förordningen t ex ändras till 2010 så att Miljöklass 2010 gäller för att en bil ska vara en miljöbil, skulle det betyda att stadens stora flotta av miljöbilar klassade i Miljöklass 2005 inte längre är miljöbilar. En bil bör därför vara miljöbil om den uppfyller den definition som gällde det året bilen nybilsregistrerades. Nämnder och bolag skulle då inte tvingas byta en eller två år gamla fordon när miljöbilsdefinitionen uppdateras.

Idag används inte Stockholms miljöbilsdefinition till något annat än vid egna fordonsinköp, leasing av fordon samt vid upphandling av transporttjänster. Stadens definition används också av andra aktörer som Luftfartsverket, Jernhusen och Landstinget. Samma definition används också av flera av landets kommuner, bl.a. för att kunna ge incitament. För att skynda på marknadsutvecklingen av miljöbilar är det fortfarande viktigt att staden och andra aktörer har möjlighet att särbehandla miljöbilar, t.ex. för att kunna ge incitament/morötter. Det är då viktigt att samhällets aktörer även fortsättningsvis har en gemensam definition. Situationen skulle bli ohållbar om olika definitioner gällde vid Centralstationen, Arlanda, Stockholms stads taxiupphandling och Landstingets upphandling. Det är således önskvärt att en miljöbilsdefinition är utformad så att den kan användas även för att erbjuda förmåner till miljöbilar utanför stadens ägande.

Miljöbilsdefinitionerna nedan är nu utformade som definitioner att främst använda vid inköp och leasing av fordon. Definitionerna skulle emellertid även kunna användas vid inköp av transporttjänster som exempel taxi, internpost, bud, bevakningstjänster, skolskjuts mm service.

### **Miljöbilsdefinition för Stockholms stad**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att Stockholms stad ska anta § 3 i SFS 2009:1 som sin miljöbilsdefinition för personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen. För personbilar med minst fem sittplatser utöver förarplatsen samt för lätta lastbilar och lätta bussar med upp till 3,5 tons vikt föreslås en miljöbilsdefinition som i huvudsak liknar den som gällde tidigare. För de två sista kategorierna införs en möjlighet att även köpa snåla bensin och dieselfordon som inte överstiger 120 g CO<sub>2</sub>/km (samma krav som för personbilar med max 4 sittplatser utöver förarplatsen). Det finns idag lätta lastbilar som inte släpper ut mer än 120 g CO<sub>2</sub>/km och som skulle betraktas som en miljöbil om den vore registrerad som en personbil. Det är rimligt att denna typ av fordon även definieras som en miljöbil när den är registrerad som en lätt

lastbil. Miljöbilsdefinitionen framgår av bilaga 1.

#### Mål för stadens fordonsflotta 2011-2014

Det mål som gäller för miljöbilar i Stockholm gäller till år 2010. Som en följd av förslaget till ny miljöbilsdefinition ovan är det lämpligt att samtidigt anta nya mål som kopplar an till detta och som sträcker sig längre framåt i tiden.

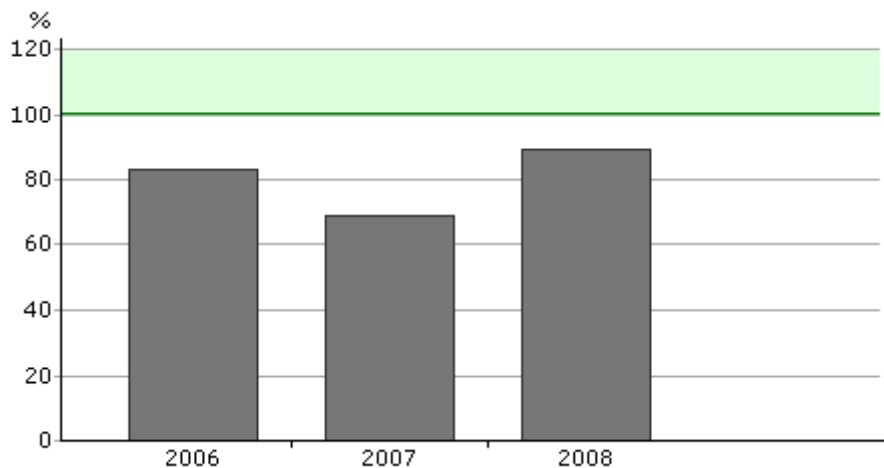
Kommunfullmäktige har tidigare beslutat att alla nya bilar som köps in ska vara miljöbilar med undantag för utrycknings- och specialfordon och att alla bilar i stadens flotta ska vara miljöbilar vid utgången av år 2010 (undantaget utrycknings- och specialfordon). Vidare ska de miljöbilar som kan tanka ett alternativt och ett fossilt drivmedel tanka alternativet (biogas eller E85) till minst 85 procent.

Som miljöbil har hittills betraktats den bil som uppfyller den miljöbilsdefinition som gäller vid den tidpunkt som avstämningen görs. En klar förbättring vore att betrakta den bil som uppfyller miljöbilsdefinitionen, det året den nybilsregistreras, som miljöbil under åtta år framåt.

Kommunfullmäktige föreslås att anta mål för fordonen i stadens flotta år 2011 till 2014:

Vid inköp och leasing av fordon till stadens förvaltningar och bolag ska alltid miljöfordon införskaffas, med undantag för specialfordon. För att ett fordon ska klassas som specialfordon ska ansvarig nämnd respektive styrelse ha tagit särskilt beslut om detta. Med miljöfordon menas att fordonet ska uppfylla den miljöbilsdefinition som gällde det år fordonet registrerades.

Etanolfordon ska tanka E85 till 100 procent och biogasfordon ska tanka biogas till minst 85 procent under hela perioden



Figur 1) Andel av de bilar som Stockholms Stad köpt/leasat respektive år som är miljöbilar (källa: Miljöbarometern).

#### Ärendets beredning

Ärendet har beretts av förnyelseavdelningen.

### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontoret anser i likhet med miljö- och hälsoskyddsnämnden att miljöbilsdefinitionen inte ska bakas ihop med trafiksäkerhetskrav.

Stadsledningskontoret instämmer med miljö- och hälsoskyddsnämnden i att det ur miljösynpunkt inte är rimligt att stadens anställda använder bilar som är ganska gamla och tillhör en sämre miljöklass med ökade utsläpp av kväveoxider och partiklar som följd även om bränslet är förnybart och de fossila koldioxidutsläppen låga. Sett ur ett lokalt perspektiv har Stockholm problem med att klara miljökvalitetsnormerna för just kväveoxider och partiklar på vissa starkt trafikerade innerstadsgator. Ur lokal miljöhänsyn är det viktigt att äldre bilar byts ut. Stadsledningskontoret anser därför att staden ska sätta en åldersgräns för hur gamla stadens fordon får vara. Ett förslag, som miljöförvaltningen lagt fram och som inte miljö- och hälsoskyddsnämnden instämmer i, är att fordonen i enlighet med bestämmelserna för miljözonen för tung trafik inte får vara äldre än 8 år. För att vara en miljöbil ska bilen då klara miljöbilsdefinitionskraven för de år den nybilsregistrerades och sedan inte överstiga en ålder om 8 år. Stadsledningskontoret instämmer med miljöförvaltningen i detta förslag.

Stadsledningskontoret tillstyrker föreslagen miljöbilsdefinition enligt bilaga 1.

Stadsledningskontoret tillstyrker även förslaget om mål för miljöbilar i Stockholms stad för åren 2011-2014 som innebär att vid inköp och leasing av fordon till stadens nämnder och bolag ska alltid miljöfordon införskaffas, med undantag för specialfordon. För att ett fordon ska klassas som specialfordon ska ansvarig nämnd respektive styrelse ha tagit särskilt beslut om detta. Med miljöfordon menas att fordonet ska uppfylla den miljöbilsdefinition som gällde det år fordonet registrerades. Etanolfordon ska tanka E85 till 100 procent och biogasfordon ska tanka biogas till minst 85 procent under hela perioden. Fordonen får inte ha dubbdäck. Alla större tankställen ska från och med år 2010 kunna erbjuda sina kunder alternativa bränslen så det bör inte vara några problem med tillgängligheten för dessa bränslen.

### *Bilagor*

1. Förslag till miljöbilsdefinition för Stockholms stad (här bilaga 2)

RESERVATIONER M.M.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* anfördes av Åsa Romson (MP) till förmån för eget förslag till beslut:

föreslår att miljö- och hälsoskyddsnämnden i huvudsak bifaller förvaltningens förslag och att nämnden uttalar att fem år är en lämplig gräns för hur gammal en miljöbil enligt regler kan vara, samt anför följande:

Det är bra och naturligt att staden uppdaterar den miljöbilsdefinition som används i stadens egna verksamheter. Att definitionen nu följer den nationella förordningen om inköp och användning inom staten är också bra. Som förvaltningen skriver behöver man fastställa hur länge miljöbilar räknas som detta, vi anser att 5 år är en bra gräns.

Miljöpartiet anser att den nationella miljöbilsdefinitionen bör skärpa kraven oftare, marknaden har varit snabb på att presentera nya modeller och tekniker som sänker utsläppen, om definitionen ska vara fortsatt drivande måste den utvecklas snabbare. Ett viktigt steg kan vara att ha ett par klasser av miljöbilar där utsläppskrav motsvarande el- och gasbilar ges en högre klass än de utsläppsnivåer som etanolbilarna klarar.

I de senaste årens miljödebatt har allt fler frågor ställts kring miljökonsekvenserna av framställning av biodrivmedel, samt tillgång till hållbart producerade biodrivmedel. En slutsats är att bränsleeffektivitet är eftersträvänsvärt även vid köp och leasing av fordon som drivs med biodrivmedel.

*Reservation* anfördes av Karin Wanngård m.fl. (S) och Tina Krantz (V) till förmån för eget förslag till beslut:

Föreslår att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag till beslut.

Förslag till

## Miljöbilsdefinition för Stockholms stad

### Personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplats

Personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplats räknas som miljöbil om den följer miljöbilsdefinitionen för personbilar i § 3 i SFS 2009:1 enligt följande:

Med *miljöbil* avses i denna förordning en personbil som tillhör miljöklass 2005, miljöklass El eller miljöklass Hybrid enligt bilaga 1 till lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen, och som

1

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register släpper ut högst 120 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med bensen,
2. enligt uppgift i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register släpper ut högst 120 gram koldioxid och 5 milligram partiklar per kilometer vid blandad körning, om bilen är utrustad med teknik för drift endast med diesel,
3. enligt uppgift i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,2 liter bensen per 100 kilometer blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med styrd tändning och med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen eller gasol,
4. enligt uppgift i vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register har en bränsleförbrukning som inte överstiger 9,7 kubikmeter gas per 100 kilometer blandad körning, om bilen är utrustad med en motor med styrd tändning och med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensen eller gasol, eller
5. enligt uppgift från bilens tillverkare eller generalagent inte förbrukar mer elenergi än 37 kilowattimmar per 100 kilometer körning, om bilen är indelad i miljöklass El.

En automatväxlad bil ska anses vara miljöbil enligt första stycket 3 eller 4, om den förutom transmissionen och de komponenter som hör till transmissionen är likvärdig med en manuellt växlad bil som är miljöbil enligt någon av dessa punkter.

En bil ska anses vara miljöbil enligt första stycket 3 eller 4 även om den inte är typgodkänd för sådan drift som anges där, om bilens tillverkare eller generalagent kan visa att bilen uppfyller de krav som gäller för indelning i miljöklass 2005 för det aktuella bränslet.

### **Personbilar/minibussar med minst fem sittplatser utöver förarplats**

Personbil /minibuss med minst fem sittplatser utöver förarplats räknas som miljöbil om den är utrustad med teknik enligt något av följande:

- a) Personbil /minibuss som kan drivas helt eller delvis med elektricitet och tillhör miljöklass El eller Hybrid.
- b) Personbil /minibuss som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensin, diesel och gasol. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre. Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet, skall det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 /2005PM.
- c) Personbil/minibuss som är utrustad med teknik för drift endast med bensin, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre.

Fordon med kompressionstænd motor ska klara partikelkraven i miljöklass 2005PM enligt uppgifter i vägtrafikregistret.

### **Lätta lastbilar och lätta bussar upp till 3,5 ton totalvikt**

Transportfordon registrerade som lätt lastbil eller lätt buss räknas som miljöfordon om de är utrustade med teknik enligt något av följande:

- a) Lätt lastbil eller lätt buss som kan drivas helt eller delvis med elektricitet och som tillhör miljöklass El eller Hybrid
- b) Lätt lastbil eller lätt buss som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensin, diesel och gasol. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre. Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet, skall det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 /2005PM.
- c) Lätt lastbil eller lätt buss som är utrustad med teknik för drift endast med bensin, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer. Fordonet ska tillhöra miljöklass 2005 /2005PM eller högre.

Fordon med kompressionstænd motor ska klara partikelkraven i miljöklass 2005PM enligt uppgifter i vägtrafikregistret.



**För alla tre kategorierna ovan gäller:**

Ett automatväxlat fordon skall anses uppfylla de gränsvärden som anges gällande CO<sub>2</sub>-utsläpp ovan, om den i övrigt är identisk med en manuellt växlad personbil som uppfyller tillämpligt gränsvärde.

**För bilar som köps eller leasas till Stockholms stads egen fordonsflotta gäller dessutom:**

Bilarna ska uppfylla den miljödefinition som gällde de år de registrerades och får sedan vara maximalt 8 år gamla. För de bilar som kan köra på etanol (E85) gäller att de ska köra på E85 till 100 procent. För bilar som kan köra på fordonsgas (metan- gas/biogas) gäller att de till minst 85 procent ska köras på fordonsgas<sup>2</sup>. Bilarna får inte vara utrustade med dubbdäck.

---

<sup>2</sup> Idag har 75 procent av drivmedelstationerna i Stockholm E85 till försäljning. E85 är mycket lätt att tanka. För fordonsgasen gäller att den går att tanka på 11 stationer i Stockholmsregionen varav 7 platser inom stadens geografiska gräns