

Utlåtande 2007:70 RIII+II (Dnr 303-1287/2007)

Ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Miljöbilsdefinition för Stockholms stad fastställs enligt *bilaga 2*.

Föredragande borgarråden Ulla Hamilton och Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Ärendet om ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad har initierats via skrivelser den 12 december 2006 från borgarrådet Mikael Söderlund till trafik- och renhållningsnämnden samt från borgarrådet Ulla Hamilton till miljö- och hälso- och skyddsnämnden. Trafik- och renhållningsnämnden samt miljö- och hälso- och skyddsnämnden har tagit fram underlag för beslut om ny miljöbilsdefinition för Stockholm. I arbetet med förslaget har samråd skett med trafikkontoret i Göteborg och gatukontoret i Malmö som även de parallellt med Stockholm presenterar i huvudsak samma förslag för respektive nämnder.

Förslaget överensstämmer i huvudsak med den statliga definitionen i Svensk Författningssamling (SFS 2004:1364) med tillägg för förslag till miljöbilsdefinitioner för större personbilar samt lätta lastbilar och bussar. Förslaget avseende dessa större fordonstyper följer samma principer som de gällande personbilar.

Förslaget innebär i korthet att följande bilar ska klassas som miljöbilar:

- Etanolbilar E85
- Biogasbilar

För bilar som drivs med alternativt drivmedel gäller vissa gränser för maximal bränsleförbrukning.

- Bensin- och dieseldrivna fordon inklusive hybridmodeller som släpper ut max 120 g/km koldioxid per km (motsvarar c:a 5,0 lit bensin resp 4,5 lit diesel /100 km).

För att dieslbilar ska godkännas måste de dessutom ha partikelfilter eller annan jämförbar reningsteknik som gör att de tillhör miljöklass 2005 PM.

Beredning

Trafikkontoret och miljöförvaltningen har utifrån det givna uppdraget utarbetat ett gemensamt underlag för beslut om ny miljöbilsdefinition i Stockholms stad. Med underlaget som grund fattade miljö- och hälsoskyddsnämnden (22 mars 2007) samt trafik- och renhållningsnämnden (3 april 2007) beslut om att föreslå kommunfullmäktige att anta förslag till ny miljöbilsdefinition. Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret där det beretts utifrån ovanstående underlag.

Stadsledningskontoret anser att en enhetlig definition kommer att underlätta och skapa tydlighet för innehavare av miljöbilar. Den föreslagna definitionen tar hänsyn både till utsläppsmängder och hur bränsleeffektiva bilarna är. Förslaget innebär att Stockholms stad i samarbete med Göteborg och Malmö närmar sig den definition som är på väg att bli den nationella.

Mina synpunkter

Arbetet med miljöbilar i staden har pågått ända sedan 1994. 2004 fattade kommunfullmäktige beslut om att alla nya bilar som köptes in till staden skulle vara miljöbilar och att stadens bilpark skulle bestå av 60 procent miljöbilar till 2006. Idag utgörs stadens bilpark till 54 procent av miljöbilar. I budget för 2007 anges att arbetet med miljöbilar skall fortgå och ambitionen har stärkts i och med att målet för 2010 nu är att hela stadens fordonspark, med undantag för specialfordon och uttryckningsfordon, skall utgöras av miljöbilar. Fördelningen av miljöbilar i stadens olika förvaltningar och bolag är mycket ojämn. Den nya definitionen kommer likt den nuvarande att innebära att en del verksamheter måste jobba hårt för att uppnå fullmäktiges mål till 2010. Nu föreslagna definition ger emellertid en ökad valmöjlighet efter de behov som finns. Hemtjänstens önskemål om små lättparkerade bilar kan exempelvis tillgodoses genom att även de mycket bränslesnåla små bensin- och dieslbilarna inkluderas.

Stadens uppgift på detta område är att vara ett gott exempel eftersom den egna bilparken blott utgör en liten del av det totala antalet bilar på Stockholms gator. Därför är det viktigt att även stadens invånare uppmuntras till att i ökad utsträckning välja miljöbilar. De främsta motiven till att ändra i den befintliga definitionen i Stockholm är att göra det enhetligare för tillverkare och konsumenter, skapa likhet med den statliga definitionen samt med storstäderna Gö-

teborg och Malmö, vilket underlättar för hela marknaden, och följa med i teknikutvecklingen.

En enhetlig miljöbilsdefinition har saknats inom kommunen, vilket har skapat otydligheter kring miljöbilar och villkoren för innehavare av dessa. Den definition som använts i störst utsträckning har tagit sikte på teknik istället för faktiskt generade utsläpp. Den nya definitionen bygger på principerna låg förbrukning av fossil koldioxid, energieffektiva fordon och låga utsläpp av hälso-skadliga ämnen. Den statliga definitionen i SFS 2006:1572 som förslaget bygger på innehåller emellertid endast personbilar.

Vi välkomnar att förslaget utifrån samma principer som gäller för personbilar även inkluderar större personbilar (minst 6 sittplatser) samt lätta lastbilar och bussar. För de större personbilarna har vi uppmärksammat på att det insmugit sig ett trafiksäkerhetskriterium om trepunktsbälten. Eftersom definitionen i allt övrigt endast behandlar drivmedel och emissioner har detta korrigerats i nu föreliggande förslag.

Att använda sig av en definition som bygger på mängden faktiska utsläpp snarare än att premiera en viss teknik är logiskt. För det första skapar det mer logik kring begreppet miljöbil då resurssnålhet blir en grundläggande egenskap, och för det andra motverkar det att staden i en tid där utvecklingen på energiteknikområdet och alternativa bränslen går allt snabbare hamnar efter och premierar en viss teknik framför en annan.

Göteborg och Malmö förordar även att ett användarkrav, avseende andelen miljöbränsle bilen tankas med, kopplas till definitionen. Detta för att säkerställa att de miljöfordon som kan köra på ett förnybart drivmedel verkligen kör på detsamma. Ett användarkrav som sådant skulle naturligtvis vara bra, men vi delar nämndernas uppfattning att ett sådant krav skulle bli alltför problematiskt att följa upp. Att kräva in tankkvitton eller andra bevis från fordonsägarna för att kontrollera vilken typ av bränsle som tankats i fordonet är tidskrävande och omständligt. Särskilt om en större mängd fordon ska kontrolleras. För att komma i åtnjutande av förmånen av fri boendeparkering är det dock viktigt att en miljöbil körs på det miljöanpassade drivmedlet som den främst är avsedd för. Den nuvarande regeln om att en miljöbil till övervägande del (mer än 50 %) skall köras på alternativt bränsle bör bestå när bestämmelsen uppdateras eftersom den ger trafikkontoret möjlighet att i efterhand utföra stickprovskontroller.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förslag till ny miljöbilsdefinition
3. SFS 2005:1228 och 2006:1572
4. Skrivelse om framtagande av en ny miljöbilsdefinition

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Vi delar uppfattningen att det är miljönyttan som ska vara utslagsgivande när ett fordon definieras som ett miljövänligt fordon. Vi anser samtidigt att det är av stor vikt att definitioner och system också fungerar i praktiken och kan upprätthållas på ett trovärdigt sätt. Tyvärr anser vi inte att ärendet erbjuder några klargöranden kring frågan om genomförbarheten av stickprovskontroller av faktisk bränsleanvändning, varken juridiskt eller praktiskt. Vi förutsätter att detta är en brist enbart i ärendet och inte i hur det faktiskt förhåller sig. Om så inte är fallet innebär systemet att man snarare motverkar miljönyttan – tvärtemot kommunens uttalade målsättningar.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Miljöbilsdefinition för Stockholms stad fastställs enligt *bilaga 2*.

Stockholm den 16 maj 2007

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Ulla Hamilton Mikael Söderlund

Anette Otteborn

Särskilt uttalande gjordes av *Carin Jämtin*, *Roger Mogert*, *Teres Lindberg* och *Kersti Py Börjeson* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) och *Inger Stark* (v) enligt följande.

Alla transporter kan inte ske med kollektivtrafik, därför är det viktigt att staden skapar incitament till att köpa och köra miljöbil i Stockholm. Parallellt är det viktigt att ställa tydliga krav på stadens verksamheter så att andelen miljöbränslen som används i stadens egna miljöbilar ökar. Även en övergång till miljöanpassade bränslen för både näringslivets och privata transporter bör uppmuntras. Ställ krav på miljöbränsle vid stadens upphandlingar av transporttjänster. Få fler taxiföretag i staden att gå över till miljöbilar. Driv på utvecklingen av och efterfrågan på alternativ till diesel för tyngre fordon.

Det viktigt att de bilar som kategoriseras som miljöbilar hela tiden anpassas till att gynna den minst miljöpåverkande tekniken. Det är bra att Stockholm planerar att ändra sin definition så att den är mer teknikneutral och att energieffektivitet vägs in så att onödigt stora och bränsleslukande bilar inte ges förmåner även om de går på förnybara bränslen som etanol. Det är också bra att gå mot en definition som kan komma att

gälla i hela Sverige, oavsett om det handlar om gratis kommunal parkering, trängselskatter eller offentlig upphandling.

Det finns dock flera problem med att i dagsläget binda upp definitionen till att börja gälla 1 maj 2008 så som planeras. För det första kommer då ett ganska stort antal bilar, snåla bensin- och dieslbilar, enligt stadens regler vara miljöbilar utan att dessa åtnjuter något undantag från trängselskatterna. Det kan förvirra både bilbranschen och många stockholmare. För det andra kommer den föreslagna definitionen att gynna en del bilmodeller som släpper ut mer kväveoxider och små partiklar än nödvändigt med tillgänglig teknik, utsläpp som i stockholmsluften absolut borde motarbetas så länge det finns problem att klara miljökvalitetsnormerna. Därför borde den nya definitionen kompletteras med en tuffare utsläppsgräns för kväveoxider, samt att staden verkar för att staten ändrar sin miljöbilsdefinition i samma hänseende.

Stockholm bör även, liksom Göteborg redan gjort, ställa krav på att lätta miljöfordon inte ska använda dubbdäck. Det finns i dag godkända friktionsdäck som bättre motsvarar halkskyddskraven vid de vanligaste vinterväglagen i Stockholm och som inte orsakar de hälsoproblem som dubbdäcken gör.

Det är bra att staden fortsatt trycker på regeringen att låta definitionen för upphandlingen också gälla i skattehänseende, tyvärr återstår troligen mycket arbete innan detta kan genomföras. I väntan på detta bör staden överväga om den nya definitionen ska gälla först när den sammanfaller med undantag från trängselskatter i Stockholm.

ÄRENDET

Trafikkontoret och miljöförvaltningen har i samverkan med trafikkontoret i Göteborg och gatukontoret i Malmö enats om ett i huvudsak gemensamt förslag till miljöbilsdefinition, se *bilaga 2*. Definitionen följer de statliga bestämmelserna (SFS 2006:1572) gällande personbilar men högst fyra passagerare och förare. Förslaget innebär i korthet att följande bilar ska klassas som miljöbilar:

- Etanolbilar E85
- Biogasbilar

För bilar som drivs med alternativt drivmedel gäller vissa gränser för maximal bränsleförbrukning.

- Bensin- och dieseldrivna fordon inklusive hybridmodeller som släpper ut max 120 g/km koldioxid per km (motsvarar c:a 5,0 lit bensin resp 4,5 lit diesel /100 km).

För att dieslbilar ska godkännas måste de dessutom ha partikelfilter eller annan jämförbar reningsteknik som gör att de tillhör miljöklass 2005 PM.

Idag finns inga dieslbilar med partikelfilter tillgängliga där tillverkaren godkänner RME-drift (rapsmetylater/biodiesel). I princip skulle sådana modeller också kunna omfattas av förordningen, men finns alltså inte att köpa.

Vidare finns förslag på större personbilar (minst fem passagerare och förare) samt lätta lastbilar och bussar.

En ändring av miljöbilsdefinition i Stockholm innebär att bränslesnåla bensin- och dieslbilar även kommer att betraktas som miljöbilar. Dieslbilarna ska ha partikelfilter så att de inte släpper ut mer än max 5 mg partiklar/km. Idag finns ett tiotal olika varianter av dessa fordonstyper på marknaden. Förändringen innebär även att några bilar som säljs på svenska marknaden idag och som tidigare klassats som miljöbilar inte längre gör det enligt det nya förslaget. Detta beror på att fordonen har för hög bränsleförbrukning enligt det nya förslaget till miljöbilsdefinition. Dessa fordon är:

- Lexus GS 450 h (elhybrid)
- Lexus RX 400h (elhybrid)
- Chevrolet Colorado (etanolbil) – om den är inregistrerad som personbil

Den nuvarande definitionen för miljöbil för Stockholms stad togs enligt beslut i gatu- och fastighetsnämnden den 20 augusti 2002 och den 29 september 2004. Stockholms miljöbilsdefinition används idag vid beviljande av gratis boende- och nyttoparkering. Den används även som upphandlingskrav på fordon vid upphandling av transporttjänster till exempel samordnade godstransporter.

Vid inköp av miljöbilar för stadens eget bruk samt vid beviljande av bidrag för merkostnader av inköp av miljöfordon till externa aktörer i Stockholm

används sedan den 1 oktober 2006 SFS 2005:1228. Vid inköp av miljöbilar till stadens fordonshöjning står miljöförvaltningen, via särskilt anslag, för miljöbilens hela merkostnad. För externa aktörer vidarebefordrar miljöförvaltningen bidrag motsvarande ca 35 % av merkostnaden (bidragen kommer ex från EU och KLIMP). Resterande del av merkostnaden får ägaren själv bekosta.

Trafikkontoret och miljöförvaltningen har samarbetat med trafikkontoret i Göteborg och gatukontoret i Malmö vid framtagandet av förslag till ny miljöbilsdefinition. Kontoren har enats om gemensam miljöbilsdefinition. Göteborg och Malmö har till skillnad från Stockholm dessutom tillfogat användarkrav, se nedan.

De främsta motiven till att ändra i den befintliga definitionen i Stockholm är att:

- Göra det enhetligare för tillverkare och konsumenter.
- Skapa likhet med den statliga definitionen samt med Göteborg och Malmö, vilket underlättar för hela marknaden.
- Följa med i teknikutvecklingen.

Den statliga definitionen i SFS 2006:1572 innehåller endast personbilar. Förvaltningarna har i samråd med trafikkontoret i Göteborg och gatukontoret i Malmö tagit fram förslag till miljöbilsdefinitioner för större personbilar (minst 6 sittplatser) samt lätta lastbilar och bussar. Förslagen till definitioner på dessa större fordonstyper följer samma principer som de gällande personbilarna i SFS 2006:1572.

Dessa principer är:

- Låg förbrukning av fossil koldioxid
- Energieffektiva
- Låga utsläpp av hälsoskadliga ämnen

BEREDNING

Ärendet om ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad har initierats via skrivelser den 12 december 2006 från borgarrådet Mikael Söderlund till trafik- och renhållningsnämnden samt från borgarrådet Ulla Hamilton till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Uppdraget resulterade i att trafikkontoret och miljöförvaltningen utarbetade ett gemensamt underlag för beslut om ny miljöbilsdefinition i Stockholm stad. Med underlaget som grund fattade miljö- och hälsoskyddsnämnden (22 mars 2007) samt trafik- och renhållningsnämnden (3 april 2007) beslut om att föreslå kommunfullmäktige att anta förslag till ny miljöbilsdefinition.

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2007 föreslå kommunfullmäktige anta den nya miljöbilsdefinitionen för Stockholm stad enligt bilaga 1 tjänsteutlåtandet.

Reservation med röstförklaring anfördes av ledamöterna Ulla Jönck (s), Godfrey Etyang (s) samt tjänstgörande ersättarna Gerd Sjöberg-Granlund (s) och Hassan Said Mahamed (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och tjänstgörande ersättaren Tina Kartz (v), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 3 april 2007 enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta förslag till ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad enligt bilaga 1 till kontorens utlåtande.
2. Nämnden beslutar att den nya miljöbilsdefinitionen skall tillämpas för nya tillstånd avseende avgiftsbefrielse för boende- och nyttoparkering till och med den 1 maj 2008.
3. Nämnden ger trafikkontoret i uppdrag att ta fram övergångsbestämmelser för boende- och nyttoparkering avseende miljöfordon.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande, *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Det finns idag flera olika definitioner av begreppet miljöbil i Sverige, de viktigaste exemplen redovisas i bilaga 2. Finansdepartementet har i en PM den 7 mars lämnat förslag på de fortsatta reglerna för trängselskatter. Någon ändring av miljöbilsdefini-

tionen föreslås inte. Många aktörer har därför efterlyst större lokal och nationell sam-
syn. För att skapa ordning och underlätta för alla som är intresserade av miljöbilar bör
en enhetlig definition eftersträvas.

Det skulle underlätta för privatpersoner, företag och offentliga myndigheter om upp-
fattningen om vad en miljöbil är, är gemensam i hela landet. Det gäller t ex när öffent-
liga myndigheter vill premiera och stimulera genom olika åtgärder, och på så sätt gyn-
na dessa fordon, men också när krav ställs i upphandlingar. För tillverkare, försäljare,
transportörer osv skulle det ge klara och mer långsiktiga signaler om vad som gäller
för miljöbilar.

Vägverket tog under år 2005 fram ett väl förankrat förslag avseende en miljö-
bilsdefinition. Vägverkets förslag resulterade sedan i antagandet av en statlig förord-
ning SFS 2004:1364 gällande statliga verk och myndigheters inköp av miljöbilar,
vilken i sin tur uppdaterats två gånger genom SFS 2005:1228 och SFS 2006:1572. Här
redovisas den definition som gäller när staten köper in miljöbilar till den egna verk-
samheten. SFS 2006:1572 redovisas i bilaga 3.

Regeringen kräver fr.o m. den 1 jan 2007 att statliga myndigheter till minst 85 pro-
cent ska köpa miljöanpassade personbilar. Nya utryckningsfordon skall till 25 % utgö-
ras av miljöfordon. Ett syfte med statens nya miljöbilsdefinition var bl a att utgöra en
förebild för andra.

Kommunstyrelsen i Stockholm har i remissvar till regeringskansliet den 12 oktober
2005, i huvudsak ställt sig positiv till Vägverkets förslag till miljöbilsdefinition.

Miljöförvaltningen fick genom en skrivelse av borgarrådet Ulla Hamilton på Miljö-
och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 12 december 2006 i uppdrag att tillsam-
mans med Trafikkontoret ta fram ett underlag för beslut om ny miljöbilsdefinition i
Stockholm, se bilaga 4.

Trafikkontoret fick genom en skrivelse av borgarrådet Mikael Söderlund på Trafik-
och renhållningsnämndens sammanträde den 12 december 2006 i uppdrag att tillsam-
mans med Miljöförvaltningen ta fram underlag för beslut om ny miljöbilsdefinition i
Stockholm, se bilaga 5.

Miljöförvaltningen och Trafikkontoret har tolkat skrivelserna så att det är den statli-
ga definitionen av miljöbil i SFS 2004:1364 med ändringarna 2005:1228 och
2006:1572 som borgarråden Hamilton och Söderlund anser bör vara stadens modell.
SFS 2004:1364 med ändringar enligt ovan är en vidareutveckling av Vägverkets för-
slag till miljöbilsdefinition och är den definition som staten idag använder vid inköp av
miljöbilar.

Definitionen miljöbil för Stockholms stad togs enligt beslut i gatu- och fas-
tighetsnämnden den 20 augusti 2002 och den 29 september 2004, se bilaga 2. Stock-
holms miljöbilsdefinition används idag vid beviljande av gratis boende- och nyttopar-
kering. Den används även som upphandlingskrav på fordon vid upphandling av trans-
porttjänster t ex samordnade godstransporter.

Vid inköp av miljöbilar till stadens egen fordonsflotta samt vid beviljande av bidrag
för merkostnader av inköp av miljöfordon till externa aktörer i Stockholm (ex EU och
KLIMP-bidrag) används sedan den 1 oktober 2006 SFS 2005:1228. Vid inköp av
miljöbilar till stadens fordonsflotta står Miljöförvaltningen, via särskilt anslag, miljöbi-
len hela merkostnad. För externa aktörer vidarebefordrar Miljöförvaltningen bidrag
motsvarande ca 35 % av merkostnaden (bidragen kommer ex från EU och KLIMP).

Resterande del av merkostnaden får ägaren själv bekosta.

Trafikkontoret och Miljöförvaltningen har samarbetat med Trafikkontoret i Göteborg och Gatukontoret i Malmö vid framtagandet av förslag till ny miljöbilsdefinition. Kontoren har enats om gemensam miljöbilsdefinition. Göteborg och Malmö har till skillnad från Stockholm dessutom tillfogat användarkrav, se nedan.

Förslaget har behandlats i Tekniska nämnden i Malmö den 14 februari 2007. Nämnden beslutade att skicka ärendet på intern remiss inom Malmö stad.

Trafiknämnden i Göteborg bordlade ärendet den 23 februari 2007. Ärendet kommer upp för ny behandling i Trafiknämnden den 29 mars 2007.

Trafikkontorets och Miljöförvaltningens synpunkter

Erfarenheter hittills från gratis boende- och nyttoparkering i Stockholm

Kommunfullmäktige beslöt den 18 april 2005 att införa gratis boende- och nyttoparkering för miljöbilar, från den 2 maj 2005 och tre år framöver.

Efter ansökan kontrollerar Trafikkontoret i bilregistret att aktuell bil uppfyller kraven för miljöbil (enligt Stockholms stads miljöbilsdefinition som redovisas i bilaga 2). Trafikkontoret kan även i efterhand begära att få se kvitton eller liknande som visar att ägaren till övervägande del kört på miljöbränsle. I övrigt gäller samma regler som för de vanliga parkeringstillstånden.

I innerstaden finns för närvarande cirka 140 000 personbilar varav cirka 8 300 är registrerade som miljöbilar. Därtill kommer ca 100 lätta lastbilar som är miljöbilar. I januari 2007 fanns cirka 3 800 bilar som beviljats från boende- och nyttoparkeringsavgift (cirka 2 100 avseende boendeparkering och 1 700 avseende nyttoparkering). Om ökningstakten mellan år 2005 och 2006 fortsätter på samma sätt kommer antalet miljöbilsregistrerade bilar inom staden att uppgå till cirka 18 000 år 2008. Antalet avgiftsbefriade bilar beräknas då till cirka 7 000 fordon. Skillnaden mellan miljöbilsregistrerade bilar och avgiftsbefriade miljöbilar kan bero på att flera miljöbilsägare har garage och därför inte nyttjar förmånen till avgiftsbefriad parkering.

Stadens beslut om avgiftsbefrielse för boende och nyttoparkering gäller tom den 1 maj 2008. Trafikkontoret avser att genomföra en utvärdering av avgiftsbefrielserna under hösten år 2007 och därefter återkomma till Trafik- och renhållningsnämnden i ett särskilt ärende om boende- och nyttoparkering före maj månad 2008.

Enhetligt, tydligt och teknikneutralt

De främsta motiven till att ändra i den befintliga definitionen i Stockholm är att:

- Göra det enhetligare för tillverkare och konsumenter.
- Skapa likhet med den statliga definitionen samt med Göteborg och Malmö, vilket underlättar för hela marknaden.
- Följa med i teknikutvecklingen.

Den statliga definitionen i SFS 2006:1572 innehåller endast personbilar. Även större fordonskategorier är önskvärda. Förvaltningarna har därför i samråd med Trafikkontoret i Göteborg och Gatukontoret i Malmö tagit fram förslag till miljöbilsdefinitioner för större personbilar (minst 6 sittplatser) samt lätta lastbilar och bussar. Förslagen till definitioner på dessa större fordonstyper följer samma principer som de gällande personbilarna i SFS 2006:1572.

Dessa principer är:

- Låg förbrukning av fossil koldioxid
- Energieffektiva
- Låga utsläpp av hälsoskadliga ämnen

Göteborg och Malmö förordar även att ett användarkrav, avseende andelen miljöbränsle bilen tankas med, kopplas till definitionen. Detta för att säkerställa att de miljöfordon som kan köra på ett förnybart drivmedel verkligen kör på detsamma. När det gäller externa aktörer är det rimligt att miljöfordonen till övervägande del (dvs. minst 50 %) körs på det förnybara drivmedlet. Förvaltningarna tycker att ett användarkrav kan vara bra att ha även i Stockholm men ser ett stort problem med att följa upp kravet. Att kräva in tankkvitton eller andra bevis från miljöfordonsägare för att kontrollera vilken typ av bränsle som tankats i fordonet är tidskrävande och omständligt. Särskilt om en större mängd fordon ska kontrolleras.

För att komma i åtnjutande av förmånen av fri boende parkering är det dock viktigt att en miljöbil körs på det miljöanpassade drivmedlet som den främst är avsedd för. Förvaltningarna anser därför att den nuvarande regeln om att en miljöbil till övervägande del (mer än 50 %) skall köras på alternativt bränsle skall bestå. Det ger möjligheten för Trafikkontoret att i efterhand kontrollera att så har skett. Enligt kontorens mening fodras inte en systematisk kontroll av att kravet upprätthålls, men det är viktigt att möjligheten till stickprovskontroller kvarstår.

När det gäller Stockholms stads egen fordonspark ska enligt beslut i Kommunfullmäktige den 10 maj 2004, 80 % av etanol och biogasbilarna drivas med det förnybara bränslet vid utgången av 2006. En skärpning av dessa krav till 85 % år 2010 har diskuterats.

Trafikkontoret i Göteborg föreslår även att användarkraven kompletteras med att låta miljöfordon inte får vara försedda med dubbdäck. Dubbdäckskravet ska enligt förslag från Trafikkontoret i Göteborg träda ikraft med två års fördröjning för att inte bilägare ska behöva byta ut vinterdäck i förtid. Trafikkontoret och Miljöförvaltningen förordar inte användarkrav i något avseende i Stockholm.

Förvaltningarna anser att det inte är aktuellt att införa någon motsvarande regel i Stockholm.

Förslag på ny miljöbilsdefinition för Stockholm

Trafikkontoret och Miljöförvaltningen har i samverkan med Trafikkontoret i Göteborg och Gatukontoret i Malmö enats om ett i huvudsak gemensamt förslag till miljöbilsdefinition, se **bilaga 1**. Definitionen följer de statliga bestämmelserna (SFS 2006:1572) gällande personbilar men högst fyra passagerare och förare. Förslaget innebär i kortet att följande bilar ska klassas som miljöbilar:

- Etanolbilar E85
- Biogasbilar

För bilar som drivs med alternativt drivmedel gäller vissa gränser för maximal bränsleförbrukning.

- Bensin- och dieseldrivna fordon inklusive hybridmodeller som släpper ut max 120 g/km koldioxid per km (motsvarar c:a 5,0 lit bensin resp 4,5 lit diesel /100 km).

För att dieslbilar ska godkännas måste de dessutom ha partikelfilter eller annan jämförbar reningsteknik som gör att de tillhör miljöklass 2005 PM.

Idag finns inga dieslbilar med partikelfilter tillgängliga där tillverkaren godkänner RME-drift (rapsmetylater/biodiesel). I princip skulle sådana modeller också kunna omfattas av förordningen, men finns alltså inte att köpa.

Vidare finns förslag på större personbilar (minst fem passagerare och förare) samt lätta lastbilar och bussar.

I bilaga 6 redovisas de fordonsmodeller som skulle klara den föreslagna nya miljöbilsdefinitionen.

En ändring av miljöbilsdefinition i Stockholm innebär att bränslesnåla bensen och dieslbilar även kommer att betraktas som miljöbilar. Dieslbilarna ska ha partikelfilter så att de inte släpper ut mer än max 5 mg partiklar/km. Idag finns ett tiotal olika varianter av dessa fordonstyper på marknaden, se bilaga 6. Förändringen innebär även att några bilar som säljs på svenska marknaden idag och som tidigare klassats som miljöbilar inte längre gör det enligt det nya förslaget. Detta beror på att fordonen har för hög bränsleförbrukning enligt det nya förslaget till miljöbilsdefinition. Dessa fordon är:

- Lexus GS 450 h (elhybrid)
- Lexus RX 400h (elhybrid)
- Chevrolet Colorado (etanolbil) – om den är inregistrerad som personbil

Trafikkontoret bör få i uppdrag att ta fram övergångsbestämmelser för boende- och nyttoparkering avseende miljöfordon. Redan beviljade miljöbilsparkeringstillstånd avseende boende- och nyttoparkering ska fortsätta att gälla. Den nya definitionen ska i parkeringssammanhang tillämpas när nya tillstånd beviljas.

Trafikkontoret och Miljöförvaltningens förslag

Trafikkontoret och Miljöförvaltningen i Stockholm föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden respektive Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår Kommunfullmäktige att anta förslag till ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad enligt bilaga 1. Vidare föreslår förvaltningarna att Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att den nya miljöbilsdefinitionen skall tillämpas för nya tillstånd avseende avgiftsbefrielse för boende- och nyttoparkering till och med den 1 maj 2008. Slutligen föreslås att Trafik- och renhållningsnämnden ger Trafikkontoret i uppdrag att ta fram övergångsbestämmelser för boende- och nyttoparkering avseende miljöfordon.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att en enhetlig definition kommer att underlätta och skapa tydlighet för innehavare av miljöbilar. Den föreslagna definitionen tar hänsyn både till utsläppsmängder och hur bränsleeffektiva bilarna är. Förslaget innebär att Stockholms stad i samarbete med Göteborg och Malmö närmar sig den definition som är på väg att bli den nationella.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige att anta föreslagen miljöbilsdefinition för Stockholms stad enligt bilaga 1. Vidare anser stadsledningskontoret att den nya miljöbilsdefinitionen skall tillämpas för nya tillstånd avseende avgiftsbefrielse för boende- och nyttoparkering till och med den 1 maj 2008. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att ta fram övergångsbestämmelser för boende- och nyttoparkeringen avseende miljöfordon.

RESERVATIONER M.M.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Reservation med röstförklaring anfördes av ledamöterna Ulla Jönck (s), Godfrey Etyang (s) samt tjänstgörande ersättarna Gerd Sjöberg-Granlund (s) och Hassan Said Mahamed (s), enligt följande.

Vi lämnar detta ärende utan eget ställningstagande. Vi har en uppfattning i sakfrågan, men vill inte göra ett slutligt ställningstagande ännu. Ett moget övervägande är den bästa grunden för ett klokt beslut. Det är också viktigt att förtroendevalda har möjlighet att konsultera medborgare i samhället och människor med särskild sakkunskap eller särskilda erfarenheter innan ett slutgiltigt avgörande. Det kan därför finnas skäl att avstå från att omedelbart gå till beslut, och istället ta ställning vid nästa nämndsammanträde. Därför har det också funnits en praxis i Stockholms kommun där man generellt medgivit bordläggning det första nämndsammanträde som ett ärende behandlas.

Ärenden skall alltid behandlas skyndsamt när det är nödvändigt, antingen för sakfrågan eller när särskilda omständigheter föreligger, exempelvis när enskilda eller företag påverkas omedelbart negativt av att ett beslut inte kan tas skyndsamt. Det finns då möjlighet att

1. ange det i handlingarna eller i föredragningslistan så att det kommer till nämndledamöternas kännedom att ett omedelbart beslut är önskvärt, utifall förvaltningen gör en sådan bedömning,
2. eller, om någon politiker i nämnden gör motsvarande bedömning, kontakta de andra ledamöterna i nämnden och meddela det.

Vi kan konstatera att avsteg från praxis gjorts i det här fallet. Det är olyckligt om det blir frekvent att majoriteten medges bordläggning när de finner det påkallat, men inte oppositionen. Vi anser att det vore olyckligt för det politiska klimatet och vi tror att det i förlängningen kommer att leda till sämre beslut och få negativa konsekvenser för kommunen och dess medborgare.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) och tjänstgörande ersättaren Tina Kartz (v), enligt följande.

Precis som med annan miljömärkning är det viktigt att det som kategoriseras som miljöbilar hela tiden anpassas till att gynna den minst miljöpåverkande tekniken. Det är bra att Stockholm planerar att ändra sin definition så att den är med teknikneutral och att energieffektivitet vägs in så att onödigt stora och bränsleslukande bilar inte ges förmåner även om de går på miljöbra bränsle som etanol. Det är också bra att gå mot en definition som kan komma att gälla hela i Sverige, oavsett om det handlar gratis kommunal parkering, trängselskatter eller offentlig upphandling.

Det finns dock flera problem med att i dagsläget binda upp definitionen till att börja gälla 1 maj 2008 så som planeras. För det första kommer ett ganska stort antal bilar, snåla bensin- och dieslbilar, då enligt stadens regler vara miljöbilar utan att dessa

åtnjuter något undantag från trängselskatterna. Det kan förvirra både bilbranschen och många stockholmare. För det andra kommer den förslagna definitionen att gynna en del bilmodeller som släpper ut mer kväveoxider och små partiklar än nödvändigt med tillgänglig teknik, utsläpp som i Stockholmsluften borde motarbetas så länge det finns problem att klara miljö kvalitetsnormerna.

Miljöpartiet anser därför att den nya definitionen borde kompletteras med en tuffare utsläppsgräns för kväveoxider, samt att staden verkar för att staten ändrar sin miljöbilsdefinition i samma hänseende. Det är bra att staden fortsatt trycker på regeringen att låta definitionen för upphandlingen också gälla i skattehänseende, tyvärr återstår troligen mycket arbete innan detta kan genomföras och i väntan på detta bör staden överväga om den nya definitionen ska gälla först när den sammanfaller med undantag från trängselskatter i Stockholm

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna förvaltningens yttrande

Att avvisa förslaget om att genomföra stickprovskontroller på det sätt som förvaltningen föreslår

Att avvisa kravet om godkända trepunktsbälten då detta inte i praktiken går att kontrollera i trafikregistret

Att uppdraga till förvaltningen att undersöka om det är möjligt att i framtiden ställa krav på trepunktsbälten och vinterdäck utan dubb, för att uppfylla kraven som miljöfordon.

Förslaget till ny miljöbilsdefinition är bra och väl utformad. Däremot framstår det som orealistiskt att kunna genomföra stickprovskontroller av hur bilisterna bakåt i tiden har tankat sina fordon. Det finns inte redovisat hur det skall kunna ske och det går än mindre att från kommunens sida kräva att varje stockholmare som innehar ett miljöfordon med kvitton skall kunna redovisa exakt vilka bränslen han eller hon har tankat. Det finns ej heller några sanktioner om bilägarna inte kan redovisa detta.

Att hitta en definition där användarkravet kompletteras med att lätta miljöfordon måste vara försedda med vinterdäck utan dubb, under vinterhalvåret, borde studeras vidare. Det är dock svårt att ha en definition av miljöfordon med krav där uppgifterna inte går att finna i trafikregistret. Så är det också med kravet i detta dokument, för personbilar med minst fem sittplatser, att godkända trepunktsbälten skall finnas på samtliga sittplatser utöver förarplats för att bli godkänd som miljöfordon. Uppgifter om säkerhetsbältena finns inte heller i trafikregistret idag vilket gör det svårt att kontrollera miljöfordonen på denna punkt, vilket förvaltningarna föreslår.

Både frågan om krav på vinterdäck utan dubb och krav på trepunktsbälten, bör istället studeras ytterligare innan man tar ställning till detta.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag

Att komplettera kraven med att lätta miljöfordon ska ha dubbfria däck senast två år efter beslut fattas.

Det är bra att en ny miljöbilsdefinition har arbetats fram och att detta har gjorts i samarbete med Malmö och Göteborg. Det är dock rimligt att Stockholm liksom Göteborg ställer krav på att lätta miljöfordon inte får använda dubbdäck. Dubbdäck förstör asfalt och river upp damm i mycket högre grad än vad dubbfria vinterdäck gör, samtidigt som de leder till ökat buller. Dubbdäck gör därmed att luftkvaliteten försämras och föroreningarna ökar. Luftkvaliteten är en av Stockholms största miljöutmaningar och dagligen överskrider miljökvalitetsnormerna. Att inkludera kravet om att man ska köra med dubbfria vinterdäck är därför nödvändigt.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande.

Det är bra att Stockholms stad nu vill modifiera sin miljöbilsdefinition så att energieffektivare bilar premieras på ett teknikneutralare sätt och att hela Sverige nu går mot en gemensammare definition av miljöbilar, omfattande trängselskatter, upphandlingskriterier och upplåtelser av kommunala parkeringar.

Det som saknas är dock normer som även reglerar utsläppen av kväveoxider, någonting som absolut behöver finnas med i en modern miljöbilsdefinition, inte minst för att värna

Stockholmarnas hälsa.

Det fattas även att Stockholm, liksom Göteborg redan gjort, ska ställa krav på att lätta

Miljöfordon inte ska använda dubbdäck. Det finns i dag godkända friktionsdäck som bättre motsvarar halkskyddskraven vid de vanligaste vinterväglagen i Stockholm och som inte orsakar de hälsoproblem som dubbdäck på stockholmsgatorna orsakar.

Dessutom så behövs en samordnad definition som även fungerar ihop med de kommande permanentade trängselavgifterna, som ju ur miljöbilsdefinitions-mässig synpunkt är en statlig angelägenhet.

Det kommer att verka förvirrande för bilisterna, när en bil kan komma att klassas som miljöbilur parkeringssynpunkt men inte ur trängselavgiftssynpunkt.

Miljöbilsdefinitionen måste vara enkel och logisk för bilister.

Därför är det bättre att avvakta med en ny miljöbilsdefinition, till dess att staten är redo att fastställa sin miljöbilsdefinition.

Stockholms stad bör absolut fortsätta med att trycka på staten i denna fråga, men det viktiga här är att det ska råda samma slags miljöbilsdefinition ur alla aspekter.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Kajsa Stenfelt (v) enligt följande.

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag

Att komplettera kraven med att lätta miljöfordon ska ha dubbfria däck senast två efter beslut fattas .

Det är bra att en ny miljöbilsdefinition har arbetats fram och att detta har gjorts i samarbete med Malmö och Göteborg. Det är dock rimligt att Stockholm liksom Göteborg ställer krav på att lätta miljöfordon inte får använda dubbdäck. Dubbdäck förstör asfalt och river upp damm i mycket högre grad än vad dubbfria vinterdäck gör, samtidigt som de leder till ökat buller. Dubbdäck gör därmed att luftkvaliteten försämras och föroreningarna ökar. Luftkvaliteten är en av Stockholms största miljöutmaningar och dagligen överskrider miljökvalitetsnormerna. Att inkludera kravet om att man ska köra med dubbfria vinterdäck är därför nödvändigt.

Förslag på ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad

Personbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplats

Denna definition av miljöbilar med maximalt fyra sittplatser utöver förarplats är i huvudsak överensstämmande med förordningen SFS 2006:1572 om statliga myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Om/när regeringen uppdaterar eller justerar sin förordning om inköp av miljöbilar uppdateras automatiskt denna definition. Det innebär att bilar med första registrerings datum efter ikraftträdande av eventuell ny förordning automatiskt bedöms efter den nya definitionen.

Bensin- och dieseldrivna miljöbilar

Om en personbil som tillhör lägst miljöklass 2005 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. Om en personbil är utrustad med en kompressionstænd motor skall, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av partiklar vara lägre än 5 milligram per kilometer.

Miljöbilar som kan drivas med alternativt bränsle utom gasol

Om en personbil som tillhör lägst miljöklass 2005 är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensin, diesel och gasol, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, bränsleförbrukningen per 100 kilometer vid blandad körning inte överstiga 9,2 liter bensin¹, 8,4 liter diesel eller 9,7 kubikmeter gas². Om det i vägtrafikregistret finns uppgift om att personbilen kan drivas med två olika bränslen, gäller det för personbilen mest fördelaktiga värdet.

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 lägst miljöklass 2005 och, om fordonet har en kompressionstænd motor, att utsläppet av partiklar är lägre än 5 milligram per kilometer (lägst miljöklass 2005PM).

Om en personbil inte kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del, räknat på bränslets energiinnehåll, består av alternativt bränsle, gäller istället för gränsvärdena i första stycket de gränsvärden som anges för bensin- och dieseldrivna miljöbilar ovan.

¹ I dagsläget är inte E85 certifierat fordonsbränsle. Krav på etanoldrivna bilar bränsleförbrukning ställs därför vid bensindrift.

² För de gasdrivna modeller som är godkända för både gas- och bensindrift gäller att det mest fördelaktiga förbrukningsvärdet av gas och bensin kan användas.

En automatväxlad personbil skall anses uppfylla de gränsvärden som anges i första stycket, om den i övrigt är identisk med en manuellt växlad personbil som uppfyller tillämpligt gränsvärde.

Om en personbil inte kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del, räknat på bränslets energiinnehåll, består av alternativt bränsle, gäller i stället gränsvärdena för bensin- och dieseldrivna bilar ovan.

Om en personbil tillhör miljöklass El får, enligt uppgifter från tillverkaren eller generalagenten, elenergiförbrukningen per 100 kilometer inte överstiga 37 kilowattimmar.

Personbilar med minst fem sittplatser utöver förarplats

Definition

Personbil /minibuss 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.
- b) Personbil /minibuss som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensin, diesel och gasol.

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

Fordon med eldrift (kategori a) ska tillhöra miljöklass El eller Hybrid.

Fordon med alternativt bränsle (kategori b) ska kunna drivas med en bränsleblandning som till övervägande del, räknat på bränslets energiinnehåll, består av det alternativa bränslet. Det ska tillhöra lägst 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 lägst miljöklass 2005 /2005PM.

Lätta lastbilar och lätta bussar

upp till 3,5 ton totalvikt

Definition

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.
- b) Lätt lastbil eller lätt buss som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensin, diesel och gasol.

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

Fordon med eldrift (kategori a) ska tillhöra miljöklass El eller Hybrid.

Fordon med alternativt bränsle (kategori b) ska kunna drivas med en bränsleblandning som till övervägande del, räknat på bränslets energiinnehåll, består av det alternativa bränslet. Det ska tillhöra lägst 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 lägst miljöklass 2005 /2005PM.

Användarkrav – som gäller samtliga fordonskategorier ovan

Fordon som kan drivas med alternativt bränsle måste köras minst halva körsträckan på det alternativa bränslet för att räknas som miljöfordon. Kravet gäller som årsmedelvärde. De ska i största möjliga utsträckning drivas med bränslen som framställs ur förnybara energikällor³.

För att köra halva körsträckan på gas måste 45% av bränslevolymer utgöras av gas räknat i kubikmeter, jämfört med bensin räknat i liter. För att köra halva körsträckan på E85 måste 60 % av mängden inköpt drivmedel utgöras av E85.

³ enligt definitionen i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/77/EG