



Kontaktperson trafikkontoret

Göran Westberg

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 273 61

goran.westberg@tk.stockholm.se

Till

Trafik- och renhållningsnämnden 2007-04-03

Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2007-03-22

Kontaktperson miljöförvaltningen

Eva Sunnerstedt

Plan och Miljö

Telefon: 08-508 28 913

eva.sunnerstedt@miljo.stockholm.se

Förslag till ny miljöbilsdefinition för Stockholm stad

Förslag till beslut

1. Trafikkontoret och Miljöförvaltningen föreslår Trafik- och renhållningsnämnden respektive Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslå Kommunfullmäktige anta förslag till ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad enligt bilaga 1.
2. 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.
3. Trafik- och renhållningsnämnden ger Trafikkontoret i uppdrag att ta fram övergångsbestämmelser för boende- och nyttoparkering avseende miljöfordon.

Magdalena Bosson

Gunnar Söderholm

Bilaga 1: Förslag till ny miljöbilsdefinition för Stockholms stad.

Bilaga 2: Svenska miljöbilsdefinitioner – de viktigaste exemplen

Bilaga 3: Statliga verk och myndigheters inköp och leasing av miljöbilar, SFS 2006:1572.

Bilaga 4: Framtagande av miljöbilsdefinition, skrivelse av Ulla Hamilton (M), den 12 december 2006.

Bilaga 5: Framtagande av ny miljöbilsdefinition, skrivelse av Mikael Söderlund (M), den 12 december 2006.

Bilaga 6: Lista över fordonsmodeller som skulle klara Stockholms stads förslag till ny miljöbilsdefinition

Sammanfattning

Trafikkontoret och Miljöförvaltningen fick den 12 december 2006, från respektive nämnd, i uppdrag att ta fram underlag för beslut om ny miljöbilsdefinition för Stockholm.

Trafikkontoret och Miljöförvaltningens förslag till ny miljöbilsdefinition för Stockholm redovisas i bilaga 1. I arbetat 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.

Den statliga förordningen innehåller endast personbilar. Även större fordonskategorier är önskvärda. Kontoren i Stockholm, Göteborg och Malmö har därför gemensamt tagit fram 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 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 (rapsmedtyleter/biodiesel) I princip skulle sådana modeller också kunna omfattas av förordningen, men finns alltså inte att köpa.

Bakgrund

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 miljöbilsdefinitionen föreslås inte. Många aktörer har därför efterlyst större lokal och nationell samsyn. För att skapa ordning och under-

lätta för alla som är intresserade av miljöbilar bör en enhetlig definition eftersträvas.

Det skulle underlätta för privatpersoner, företag och offentliga myndigheter om uppfattningen om vad en miljöbil är, är gemensam i hela landet. Det gäller t ex när offentliga myndigheter vill premiera och stimulera genom olika åtgärder, och på så sätt gynna 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 miljöbilsdefinition. Vägverkets förslag resulterade sedan i antagandet av en statlig förordning 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 verksamheten. SFS 2006:1572 redovisas i bilaga 3.

Regeringen kräver fr.o m. den 1 jan 2007 att statliga myndigheter till minst 85 procent ska köpa miljöanpassade personbilar. Nya utryckningsfordon skall till 25 % utgöras 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 tillsammans 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 tillsammans 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 statliga 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 förslag 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 fastighetsnämnden den 20 augusti 2002 och den 29 september 2004, se bilaga 2. Stockholms miljöbilsdefinition används idag vid beviljande av gratis bo-

ende- och nyttoparkering. Den används även som upphandlingskrav på fordon vid upphandling av transporttjänster 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, miljöbilen 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 lätta 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 diesalbilar ska godkännas måste de dessutom ha partikelfilter eller annan jämförbar reningsteknik som gör att de tillhör miljöklass 2005 PM.

Idag finns inga diesalbilar med partikelfilter tillgängliga där tillverkaren godkänner RME-drift (rapsmetyleter/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 bensin och dieselmotorer även kommer att betraktas som miljöbilar. Dieselmotorerna 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 miljöbilsparkeeringstillstånd 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.

SLUT