

Utlåtande Rotel IX (Dnr KS 2020/1422)

Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad

Hemställan från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster* godkänns i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag samt vad som anförs i utlåtandet.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del godkänna, samt ge stadens alla bolagsstyrelser i uppdrag att godkänna *krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster* i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag.
3. Analys av marknad och konsekvenser ska genomföras per inköpskategori som stöd och vägledning till vilken nivå av krav som är möjliga och lämpliga att ställa i respektive upphandling i enlighet med vad som anförs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

I budget för år 2019 gavs miljö- och hälsoskyddsnämnden i uppdrag att ta fram nya upphandlingsriktlinjer med avseende på tunga fordon för staden som nu förslås ersätta de tidigare upphandlingskraven från 2015.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har vid sitt sammanträde 20 oktober 2020 beslutat om att hemställa att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till upphandlingskrav i tre nivåer: Spjutspets, Avancerad samt Baskrav, för

lastbilar att använda som minimikrav i stadens upphandlingar som innefattar transporter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att nivåerna spjutspets och avancerad ska i användas i första hand i stadens upphandlingar av tunga transporter. Endast då kraven i varken spjutspets eller avancerad är kommersiellt eller tekniskt möjliga att använda får nivån bas användas.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, BIL Sweden, Biodriv Öst, Kammarkollegiet, Göteborgs stad, Malmö stad, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag och Upphandlingsmyndigheten.

BIL Sweden har inte inkommit med svar. Kammarkollegiet, Göteborgs stad, Malmö stad och Sveriges Kommuner och Regioner avstår från att svara. Därutöver har Energigas Sverige, E.ON Biofors, Gasum och Gasnätet Stockholm inkommit med svar.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att det fastställs uppdaterade stadsgemensamma krav för transporter i stadens egna upphandlingar för att uppnå stadens klimatmål. Kontoret saknar en analys av de konsekvenser för staden som följer av att ställa krav med Avancerad eller Spjutspets som utgångspunkt och efterfrågar en analys av marknad och konsekvenser per inköpskategori som stöd vid upphandling.

Exploateringsnämnden anser att de föreslagna kraven skulle innebära en väsentlig skärpning av dagens krav vilket är positivt. Nämnden efterfrågar vissa vidareutredningar och tydliggöranden såsom en djupare analys av vilka ekonomiska och miljömässiga konsekvenser en förnygring av fordonsflottan (till följd av skärpta krav) skulle medföra, samt en analys kring bränslen och vilken påverkan deras produktion har utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Därutöver lyfter nämnden ett antal frågeställningar kring uppföljning av kraven.

Fastighetsnämnden är positivt till förslaget men befarar att de föreslagna kraven kan vara svåra för mindre aktörer med begränsad fordonsflotta att leva upp till, vilket i vissa fall skulle kunna leda till försämrad konkurrens. Nämnden poängterar fördelar med gemensamma kravställningar mellan flera kommuner.

Idrottsnämnden ställer sig positiv till förslaget, som har potential att skapa incitament för marknaden att utveckla mer miljövänliga fordon. Nämnden ser fördelar i att kombinera krav på transporttjänster med krav på drivmedel.

Servicenämnden är positiv till att tydliga direktiv tas fram för staden att använda i upphandlingar samt för att kommunicera stadens mål visavi leverantörer på marknaden. Därutöver anser nämnden att en marknadsanalys per område ska ge vägledning i vilken nivå av krav som ska gälla i respektive upphandling.

Trafiknämnden ställer sig i huvudsak positiv till förslaget. Nämnden efterfrågar en konsekvens- och marknadsanalys av hur nya krav kan komma att påverka nämndens ansvarsområde, framförallt när det kommer till det utökade krav på arbetsmaskiner som anses kunna bli en utmaning att hantera i ett kortsiktigt perspektiv. Nämnden lyfter en osäkerhet kring att även fortsättningsvis kunna gynna småföretagande i upphandlingar vid en alltför snabb tillämpning av de föreslagna utökade kraven och önskar få själv besluta om en plan för att successivt skärpa kraven i de egna upphandlingarna.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget och de ökade kraven, och föreslår att krav på förnyring av fordonsflottan ställs under avtalsperioden för att driva utvecklingen av flottan. Nämnden föreslår också att andelen spjutspets och avancerad ska öka i upphandlingarna, i takt med produktutvecklingen. Därutöver efterfrågar nämnden en analys av miljö- och klimatpåverkan av t.ex. framställa av batterier respektive biobränsle, samt av samhällsekonomiska aspekter såsom kostnader för företagares möjligheter att ställa om.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget men anser att organisationen avseende hanteringen av det föreslagna uppdraget om att leverantören regelbundet ska redovisa vilket bränsle som tankats i fordonen, så att villkoren kan följas upp, behöver förtydligas. Nämnden anser att informationsinsamlingen bör ske centralt och att miljöförvaltningen bör ansvara för efterföljande uppföljning.

Södermalms stadsdelsnämnd ställer sig positiv till förslaget men anser att organisationen avseende hanteringen av det föreslagna uppdraget om att leverantören regelbundet ska redovisa vilket bränsle som tankats i fordonen, så att villkoren kan följas upp, behöver förtydligas.

Stockholms Stadshus AB anser att Basnivån är genomförbart men är av den uppfattningen att Avancerad nivå samt Spjutspets är svår genomförbara i stor skala. Därutöver efterfrågar koncernen ett förtydligande kring hur kraven Avancerad nivå samt Spjutspets ska tillämpas i praktiken, då dessa krav kan anses tillämpliga i endast få upphandlingar.

BioDriv Öst anser att det är positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp, men anser att förslaget till avancerad nivå riskera att försämra förutsättningar för teknikdiversifiering inom näringslivet. *BioDriv Öst* anser också att den avancerade nivån bör harmoniseras med befintliga styrmedel på nationell nivå, samt att basnivån bör skärpas och lämnar ett förslag till omformulering av dess definition.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att staden ställer krav på sina leverantörer, men menar att det i dagsläget inte finns förutsättningar i termer av infrastruktur eller marknadsmognad för staden att kunna välja Spjutspets för alla transporter. Branschorganisationen förordar en stegvis implementering av kraven under en period för att branschen ska hinna ställa om, och lämnar ett antal förslag för att möjliggöra denna omställning.

Upphandlingsmyndigheten stödjer förslaget och anser att det kan utgöra kommande krav på nationell nivå och därmed hjälpa att driva marknaden på bredare front. Myndigheten anser att det vore önskvärt om de olika definitionerna på olika kravnivåer kunde harmoniseras så att de följer de principer som Upphandlingsmyndigheten har utvecklat för andra fordonskategorier som personbilar och lätta lastbilar. Det skulle bl.a. innebära att staden i kraven för tunga lastbilar lyfter möjligheten för de förnybara alternativen redan på basnivån.

Energigas Sverige anser att efterfrågan och användning av biogas behöver premieras i stadens förslag, lämnar ett antal förslag på bland annat omformulering av definitionen av respektive kravnivå. Därutöver hänvisar branschorganisationen till *BioDriv Öst* samt *E.ON Biofors* yttranden.

E.ON Biofors anser att det är positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp, men menar bland annat att efterfrågan och användning av biogas behöver premieras i stadens förslag. Därutöver instämmer organisationen i stor del i *BioDriv Öst*s synpunkter.

Gasnätet Stockholm välkomnar nya skarpare krav vid upphandlingar, men anser att dessa bör harmoniseras med de nationella kraven, samt att fordon som anpassas för att enbart köras på biodrivmedel bör premieras högre.

Gasum anser att det är positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp, men anser att förslaget till avancerad nivå riskera att försämra förutsättningar för teknikdiversifiering inom näringslivet. Företaget anser också bland annat att den avancerade nivån bör harmoniseras med befintliga styrmedel på nationell

nivå, samt att basnivån bör skärpas till och lämnar ett förslag till omformulering av dess definition.

Mina synpunkter

Stockholm har kommit en lång väg i arbetet att minska de skadliga klimatutsläppen. Sedan år 1990 har de totala utsläppen i Stockholm minskat med nästan 70 % per person. Transportsektorns utsläpp har dock inte minskat i samma takt utan står idag ensamt för hälften av stadens klimatutsläpp. Det är därför uppenbart att vi behöver lägga mer kraft på att ställa om transportsektorn för att nå stadens klimatmål.

Om vi inom staden vill att hela transportsektorn ställer om till förnybara alternativ behöver vi själva föregå med gott exempel och visa vägen framåt. Därför har staden bland annat enbart elbilar sin egen upphandlade bilpool. Nästa steg är att ställa högre miljö- och klimatkrav på de fordonstransporter som är en del av tjänsterna staden upphandlar. Att staden ska ställa utsläppssänkande krav på dessa transporttjänster fastställdes i den klimathandlingsplan som staden antog under förra året. Det är därför glädjande att staden nu kan gå vidare med denna ambition.

Kommunfullmäktige har antagit målet om att staden ska vara en fossilfri organisation till år 2030, det vill säga om bara nio år. De flesta upphandlingar görs på 4 år, vilket innebär att om vi inte börjar ställa skarpare krav i upphandlingar redan nu kommer målet vara svårt att nå. Avancerade krav och spjutspetskrav måste börja användas och stegvis tas in i upphandlingarna om vi ska klara målet. Ju närmare år 2030 desto högre andel avancerade krav och spjutspetskrav behövs för att staden år 2030 uteslutande ska ha tjänsteföretag och entreprenörer som använder fossilfria fordon i uppdrag de utför åt staden.

Staden har redan idag klimatkrav på upphandling av tunga transporter då staden är en del av de Gemensamma miljökrav för transporter 2018 som tagits fram i samarbete mellan Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket. Från år 2020 säger detta regelverk att grundkravet som bör ställas i upphandlingar av tunga transporter är att fordonen minst ska uppnå Euroklass 6, samma klimatklassning som gäller inom miljözonen för tunga fordon. Detta grundkrav föreslås vara kvar inom de nya upphandlingskraven som nivå baskrav.

Vi i den grönbåa majoriteten jobbar aktivt för att staden ska nå de högt ställda målen om en fossilfri organisation 2030 och en fossilfri och klimatpositiv stad 2040. Därför återfinns i upphandlingskraven även nivåerna avancerad och spjutspets som ställer skarpare miljö- och klimatkrav än

basnivån som enbart ska användas då de högre nivåerna ej anses tillämpbara. Nivå avancerad ställer bland annat krav på att de tunga transporter ska ske med förnybara bränslen, något som ger betydande minskningar i fossila utsläpp jämfört med andra bränslen.

Vidare ställer nivå spjutspets krav på att fordonen drivs på el eller bränslecell. Något som inte bara medför en ytterligare klimatvinst utan även miljövinster i form av lägre buller och att lokala luftföroreningar uteblir. Även om tekniken för bränslecells- och ellastbilar idag är under framväxande så är det viktigt att inkludera dessa som alternativ i upphandlingskraven. Detta då staden dels får en långsiktighet i kraven men också pekar ut riktningen vi vill styra mot, en stad med en klimatneutral fordonsflotta, lägre bullernivåer och utan luftföroreningar. Det är en vision värd att realisera.

Jag vill även beröra att flera av stadens egna remissinstanser nämner att det kan vara en initial utmaning att veta vilken eller vilka av kravnivåerna som ska appliceras i olika upphandlingar, och hur man ska styra upphandlingen efter dessa. Nivåerna är till för att kunna ge en flexibilitet i vilka krav som ställs beroende på hur mognaden ser ut i olika segment inom transportsektorn. Tillämpningen av upphandlingskraven måste också anpassas till det som ger bäst effekt i den specifika situationen, med en flexibel kombination av krav, kontraktsvillkor och utvärderingskriterier. Jag har full förståelse för att det kan kännas svårt att veta när och hur olika krav ska tillämpas, särskilt då vilken eller vilka av kravnivåerna som är rimliga att tillämpa ska avgöras i varje enskild upphandlingssituation. Jag vill därför vara tydlig mot stadens alla förvaltningar och bolag att miljöförvaltningens funktion Miljöbilar i Stockholm finns till förfogande och kan assistera i detta arbete och därmed göra övergången till de nya kraven betydligt enklare.

Jag vill även instämma med stadsledningskontoret om att analyser av marknad och konsekvenser bör genomföras per inköpskategori som stöd och vägledning till vilken nivå av krav som är möjliga och lämpliga att ställa i respektive upphandling. Eftersom marknaden för hållbara tunga transporter förändras i snabb takt så kommer marknadsanalyser behöva göras löpande. Därför kommer Miljöbilar i Stockholm även här bistå med hjälp och stöd vid utförande av marknadsanalyser inför enskilda upphandlingar av tunga transporter. För att fortsatt främja innovation och utveckling samt skapa ett konkurrenskraftigt näringsliv är det av stor vikt att det finns en mångfald av aktörer i de offentliga upphandlingarna. Därför ska särskild hänsyn tas till stadens näringslivspolicy vilket ska möjliggöra för småföretagare att delta i upphandlingarna.

Avslutningsvis vill jag betona vikten av att krisberedskapsfrågor tas i beaktande vid tillämpning av upphandlingskraven. Jag vill slutligen också understryka och instämma i det som flera remissinstanser lyft i sina svar, vikten av uppföljning av kraven för att säkerställa en rättvis upphandling och hög efterlevnad av kraven.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. *Krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster* godkänns i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämnden förslag samt vad som anförs i utlåtandet.
2. Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del godkänna, samt ge stadens alla bolagsstyrelser i uppdrag att godkänna *krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster* i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag.
3. Analys av marknad och konsekvenser ska genomföras per inköpskategori som stöd och vägledning till vilken nivå av krav som är möjliga och lämpliga att ställa i respektive upphandling i enlighet med vad som anförs i utlåtandet.

Stockholm den 2 juni 2021

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Katarina Luhr

Hans Altsjö

Särskilt uttalande gjordes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) enligt följande.

Vi välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster. Vi anser att principen att nivå Spjutspets eller Avancerad alltid ska användas som utgångspunkt är av stor vikt vid klimatomställningen av transporter. Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete uppföljs av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, men stadens upphandlingar har en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar.

Vad gäller nivån Avancerad måste dock inskräpas att det finns olika typer av ickefossila bränslen på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. I vissa fall, som vid användning av palmolja odlad på regnskogsmark, anses klimatpåverkan till och med större än för fossila bränslen. I andra fall, som ibland med etanol, konkurrerar bränsletillverkningen med livsmedelsproduktion på ett socialt ohållbart sett. Att enbart ställa krav på att bränslen är ickefossila är därför otillräckligt för att främja hållbarhet, det kan rent av leda åt fel håll.

Därför är det nödvändigt att staden utformar tydligare kriterier för vad som är hållbara ickefossila bränslen för nivån Avancerad. Det kan exempelvis röra sig om ickefossil biogas framställd av avfall eller avloppsslam, eller syntetiskt framställd diesel. Kriterierna måste utesluta biobränslen som ur livscykelperspektiv är sämre eller endast måttligt bättre än fossila bränslen.

Eftersom biobränslen är mer tveksamma ur hållbarhetskäl anser vi också att upphandlingspolicyn tydligare bör styra mot användning av nivån Spjutspets. Det kan exempelvis ske genom att Spjutspets alltid ska upphandlas där så är möjligt, och att kvantitativa mål införs som successivt styr över mot Spjutspets. Ellastbilar av många modeller är på väg ut på marknaden och vi vill se en övergång till elektrifiering av alla godstransporter i staden, både upphandlade och privata, senast år 2030.

Remissammanställning

Ärendet

I budget för Stockholms stad 2019 gavs miljö- och hälsoskydds nämnden i uppdrag att ta fram nya upphandlingsriktlinjer avseende transporter med tunga fordon för staden. Sedan 2015 finns en definition av miljölastbil som nu förslås ersättas av uppdaterade krav.

Miljö- och hälsoskydds nämnden har i sitt förslag till krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster tagit hänsyn till att en miljölastbil kan vara bättre än andra lastbilar på två sätt:

1. Ha mindre lokal påverkan vad gäller buller och föroreningar till luft av framför allt partiklar och kväveoxider.
2. Ha mindre nettoutsläpp av växthusgaser och därmed minskad påverkan på den globala uppvärmningen.

Miljö- och hälsoskydds nämndens förslag har tre nivåer:

Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el; samt bränslecellsfordon.

Avancerad: Tunga fordon ska som lägst uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre, samt för sin framdrift drivas av annat bränsle än fossilt.

Baskrav: Euroklass VI eller bättre.

Miljö- och hälsoskydds nämnden föreslår att nivåerna spjutspets och avancerad ska i användas i första hand i stadens upphandlingar av tunga transporter. Endast då kraven i varken spjutspets eller avancerad är kommersiellt eller tekniskt möjliga att använda får nivån bas användas.

Miljö- och hälsoskydds nämnden anger även att leverantören av transporttjänsten med regelbunden tidsintervall, som leverantör och upphandlare kommer överens om, måste redovisa vilket bränsle som tankats i fordonet så att ovanstående villkor för fordon kan följas upp.

Vidare föreslås att nämnder och bolag ska kunna laborera med olika procentsatser mellan de olika nivåerna i sina upphandlingar. Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att det är en rimlig avvägning mellan miljönytta och transportbehov.

Stockholms Stadshus AB föreslås att uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina

upphandlingar enligt prioriteringsordningen. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 oktober 2020 följande.

Hemställa att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till upphandlingskrav för lastbilar att använda som minimikrav i stadens upphandlingar som innefattar transporter.

Särskilt uttalande gjordes av Rose-Marie Rooth m.fl. (V), bilaga 1

Särskilt uttalande gjordes av Anton Clarholm (SD), bilaga 1

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Staden signalerar högt ställda ambitioner i såväl Miljöprogrammet som Klimathandlingsplanen. I budget för år 2019 gavs miljöförvaltningen i uppdrag att ta fram nya upphandlingsriktlinjer med avseende på tunga fordon för staden. Miljöförvaltningen anser att förslaget befäster de höga ambitioner inom både miljö och klimat som staden slagit fast. De föreslagna upphandlingskraven skapar incitament till investeringar i bättre fordon, samtidigt som de är flexibla nog att transportbehovet kan tillgodoses. Tillsammans med drivmedelskrav kan dessa upphandlingsriktlinjer vara pådrivande i enlighet med klimat- och miljömål.

Miljöförvaltningen anser att baskravet är att betrakta som ett golv för vad som lägst kan accepteras i en upphandling. Nämnderna föreslås att alltid använda Avancerad eller Spjutspets som utgångspunkt. Nivån Bas får endast användas när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga. Då endast ett mycket litet antal fordon i dagsläget kvalificerar som Spjutspets, är de lägre nivåerna nödvändiga för att kunna tillgodose transportbehovet. Nämnder och bolag kan laborera med olika procentsatser mellan de olika nivåerna i sina upphandlingar. Miljöförvaltningen anser att det är en rimlig avvägning mellan miljönytta och transportbehov.

Stockholms Stadshus AB föreslås att uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina upphandlingar enligt prioriteringsordningen. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden, Skarpnäcks stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Södermalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, BIL Sweden, Biodriv Öst, Kammarkollegiet, Göteborgs stad, Malmö stad, Sveriges Kommuner och Regioner, Sveriges Åkeriföretag och Upphandlingsmyndigheten.

BIL Sweden har inte inkommit med svar. Kammarkollegiet, Göteborgs stad, Malmö stad och Sveriges Kommuner och Regioner avstår från att svara. Därutöver har Energigas Sverige, E.ON Biofors, Gasum och Gasnätet Stockholm inkommit med svar.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret	12
Exploateringsnämnden	14
Fastighetsnämnden	17
Idrottsnämnden	18
Servicenämnden	18
Trafiknämnden	19
Skarpnäcks stadsdelsnämnd	21
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd	21
Södermalms stadsdelsnämnd	22
Stockholms Stadshus AB	23
BioDriv Öst	30
Upphandlingsmyndigheten	38
Sveriges Åkeriföretag	39
Energigas Sverige	40
E.ON Biofor Sverige AB	42
Gasum	45
Gasnätet Stockholm	51

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har högt ställda klimatmål och i budget 2021 uttrycks att målet är att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilbränslefri organisation 2030.

I budget 2021 anges även att nämnder och bolagsstyrelser ska utveckla arbetssätt avseende samverkan, innovation, inköp och kommunikation i syfte att nå de högt satta miljö- och klimatmålen.

Stockholm stad som stor offentlig köpare har, som även uttrycks i miljöprogram 2020-2023, stora möjligheter att påverka utvecklingen i riktning mot målet om minskade växthusgasutsläpp från stadens verksamheter.

I miljöförvaltningens ärende anges två biodrivmedel – ED95 och HVO100, som kan behöva förklaras.

- HVO100 är ett förnybart dieseldrivmedel, som är en kemisk kopia av en vanlig diesel men med något lägre densitet. Likheten med vanlig diesel gör att det för detta drivmedel inte behövs specialbyggda fordon eller tankanläggningar.
- ED95 är ett etanolbaserat drivmedel för anpassade dieselmotorer. Det består av ca 95 procent etanol samt tändförbättrare, smörjmedel och korrosionsskydd.

Gemensamma miljökrav för entreprenader 2018.

De gemensamma miljökraven för entreprenader bygger på en överenskommelse mellan Trafikverket och Göteborgs, Malmö och Stockholms stad. Kraven har tagits fram i samarbete mellan de fyra beställarna och i dialog med entreprenadbranschen. Kraven utgör en basnivå som kan kompletteras vid behov.

I överenskommelsen anges att för entreprenader inom Göteborgs, Stockholms och Malmö stad är de geografiska kommungränserna definierade som känsligt område oavsett beställare.

Skärpta krav i känsliga områden

Krav i upphandlingar som görs från och med 2020 innebär att tunga fordon ska uppfylla Euroklass VI eller senare Euro-krav.

Krav avseende klimatpåverkan från drivmedel till fordon och arbetsmaskiner i storstadsregionerna

Minst 20 procent av den samlade energianvändningen, avseende fordon och arbetsmaskiner, ska bestå av el från förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikt.

Det i ärendet föreslagna basnivåkravet är med andra ord tekniskt harmoniserat med de gemensamma miljökraven för entreprenader, samt även med miljözon 1 för tunga fordon. Kravet på den samlade energianvändningen i den gemensamma överenskommelsen innebär, enligt miljöförvaltningen, att den i praktiken ställer krav på motsvarande ca 45-50% förnybart drivmedel och därmed Avancerad nivå. Detta anser stadsledningskontoret är av stor betydelse för hur kraven kan tillämpas i praktiken.

Alla tunga lastbilar som säljs på svenska marknaden idag är av Euro VI-klass och majoriteten av dessa är också godkända för HVO100. Enligt miljöförvaltningen innebär detta att de tekniska förutsättningarna inte begränsar möjligheten att ställa krav motsvarande Avancerad nivå. Avancerad nivå medför högre kostnader kopplade till tankning av HVO100, men innebär alltså inte att leverantörerna drabbas av större investeringskostnader än om Basnivån används.

Stadsledningskontoret vill betona att miljökrav på transporter kan ställas under förutsättning att kraven är kopplade till kontraktets föremålet och uppfyller kraven på att vara förutsebara, proportionella och icke diskriminerande. Kraven ska också kunna kontrolleras effektivt för att vara förenliga med LOU och unionsrätten. Att ställa miljökrav i upphandling kräver med andra ord analys. En bedömning av om det är förenligt med de upphandlingsrättsliga principerna att ställa miljökrav på transporter i en upphandling måste göras från fall till fall.

Sammantaget gäller att transporten ska utgöra en väsentlig del av leveransen oavsett om det är en tjänst eller vara som upphandlingen avser och att det är viktigt att kraven följs upp.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att det fastställs uppdaterade stadsgemensamma krav för transporter i stadens egna upphandlingar för att uppnå stadens klimatmål. Stadsgemensamma krav bidrar även till en ökad tydlighet för leverantörer. Stadsledningskontoret anser samtidigt att överenskommelser om krav och definitioner som omfattar så många organisationer som möjligt, helst på nationell nivå, är eftersträvaransvärt.

Stadsledningskontoret har inga synpunkter på hur de angivna kravnivåerna är utformade eller indelade. Det är fördelaktigt att kraven är uppdelade i tre olika nivåer, i likhet med hur upphandlingsmyndighetens krav typiskt är utformade. Detta då möjligheterna att tillämpa kraven ökar och lättare kan anpassas till den aktuella marknadens mognad.

En analys avseende vilka konsekvenser inklusive eventuella merkostnader för staden som följer av att ställa krav med Avancerad eller Spjutspets som utgångspunkt saknas i ärendet. Ärendet saknar även en marknadsanalys och en beskrivning av vilka konsekvenser föreliggande förslag medför för stadens förvaltningar och bolag avseende avtalsuppföljning.

Att marknadens mognadsgrad skiljer sig från område till område inser stadsledningskontoret, men skulle önska att ärendet hade innehållit erfarenheter och analys av dialoger med marknaden inom prioriterade inköpskategorier. Tillämpningen av miljölastbilsdefinitionen måste också anpassas till det som ger bäst effekt i den

specifika situationen, med en flexibel kombination av krav, kontraktsvillkor och utvärderingskriterier.

Stadsledningskontoret anser därför att det krävs att analys av marknad och konsekvenser genomförs per inköpskategori som stöd och vägledning till vilken nivå av krav som är möjliga och lämpliga att ställa i respektive upphandling. Att laborera med olika procentsatser av Spjutspets- och Avancerade krav i upphandlingar kommer vara utmanande för förvaltningar och bolag. Inom dessa områden är miljöförvaltningens stöd till verksamheten av största vikt.

För kravställande i upphandlingar inom kategorin Anläggning, bygg och mark är trafikkontorets deltagande centralt. Detta eftersom kontoret ansvarar för stadens ”gemensamma miljökrav för entreprenader” och därmed kan bidra till marknads- och konsekvensanalyser avseende när olika nivåer av krav är tekniskt och kommersiellt möjliga.

Stadsledningskontoret anser dessutom att det är av stor vikt att krisberedskapsfrågor tas i beaktande vid tillämpning av kraven. Detta eftersom det i händelse av kris är försörjningen av verksamhetskritiska varor och tjänster som är prioriterat.

Därutöver anser stadsledningskontoret att miljöförvaltningens stöd till verksamheten, avseende uppföljning av ställda miljökrav, är nödvändigt. Detta för att säkerställa att miljöeffekten realiserar och att trovärdigheten för kraven upprätthålls.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2021 följande.

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Susanne Urban m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Christina Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Varje dag passerar tusentals tunga lastbilar Stockholms trängselskattsportaler. Kontorets beställarstöd för transporter inom projekt Norra Djurgårdsstaden har utifrån kontakter med fordonsindustrin uppskattat att ungefär 14% av den tunga lastbilsflottan i stockholmsregionen uppnår Euro klass VI (motsvarande basnivå enligt de föreslagna kraven). Avseende fordon som drivs med biogas, etanol eller elhybridmotorer bedöms

antalet uppgå till ungefär 500. Kontoret känner endast till en helt elektrisk lastbil i regionen (eRoadArlanda).

Exploateringskontoret ansvarar för ett stort antal mark- och anläggningsprojekt inom kommunens gränser. Denna typ av byggprojekt ger upphov till en stor mängd transporter, särskilt i fall då stora mängder massor ska förflyttas. Dessa transporter upphandlar kontoret vanligen som en del i upphandling av byggentreprenörer för sina projekt, vilket innebär att transporterna i regel utförs av underentreprenörer till byggföretag inom kontorets verksamhet.

I dagsläget finns vissa krav kring miljöstandarder genom de *Gemensamma miljökraven* som Staden tillämpar, i samverkan med Trafikverket, Malmö- och Göteborgs stad. Kontroll av dessa krav utförs genom stickprovskontroller vid åtminstone ett tillfälle i varje entreprenad. Kontrollanten tar då prov på drivmedel i transport- och arbetsmaskiner som analyseras för att avgöra om avtalat bränsle används.

De föreslagna kraven skulle innebära en väsentlig skärpning av dagens krav vilket exploateringskontoret i grunden ser som positivt. Stadsövergripande krav är särskilt lämpligt då det uppmuntrar leverantörer till investeringar i ny teknik, då de ser en marknad hos Staden. Goda möjligheter bör också finnas för samverkan med andra städer, såsom Oslo och Göteborg, som har höga ambitioner inom området. Kontoret ser även positivt på att kraven omfattar både utsläpp av CO₂ såväl som luftföroreningar och buller. Kontoret saknar dock vissa saker i förslaget och ser ett behov av vidare analys.

Utifrån hur den tunga fordonsflottan ser ut är det sannolikt att kontorets leverantörer kommer pressas mot en förnygring av fordonsflottan oavsett vilken nivå av de föreslagna kraven som tillämpas. Det i sig är inte negativt utan är sannolikt nödvändigt för en positiv utveckling. Förslaget saknar dock en djupare analys av vilka ekonomiska och miljömässiga konsekvenser en sådan förnygring av fordonsflottan skulle medföra.

Utifrån ett livscykel- och hållbarhetsperspektiv ser kontoret även behov av en analys kring bränslen och vilken påverkan deras produktion har, sett ur ett hållbarhetsperspektiv. Exempelvis finns lagstiftning kring biobränslen vilket skulle kunna vara en del i en potentiell kravställning kring HVO-bränsle.¹

Avseende remissinstanserna noterar exploateringskontoret att större byggföretag saknas. Kontoret anser att byggbolagens synpunkter kring de föreslagna kraven är viktiga för att skapa en helhetsbild.

De föreslagna kraven saknar därutöver en tydlig redogörelse för hur uppföljning av efterlevnad ska gå till, vilka kostnader som kopplas till detta och hur dessa kostnader ska fördelas inom Staden. Kontorets bedömning är att sådan uppföljning skulle behöva vara relativt omfattande för att ge önskad effekt då det annars finns en risk för att leverantörer som lägger pengar på att uppfylla kraven sorteras bort till fördel för leverantörer som kan erbjuda lägre priser genom att inte uppfylla kraven.

¹ Lag (2010:598)1 om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Kostnader för uppföljning kan antas bli i flera nivåer. Den uppenbara kostnaden finns i kontrollanter och annan personal som tillser kontrollerna. Därutöver finns kostnader i att byggprojekt riskera att ta längre tid eftersom kontroller kan medföra att tidskrävande åtgärder blir nödvändiga om krav inte följs. I förlängningen innebär det att färre projekt kommer kunna genomföras för samma pengar. Hur stor den påverkan skulle vara har kontoret svårt att överblicka utan djupare analys. Det krävs dock en tydlig politisk vilja att ta dessa kostnader om de föreslagna kraven ska ge en miljönytta.

Ur ett upphandlingstekniskt perspektiv noterar kontoret att förslaget är inriktat på kravställning, vilket med upphandlingsrättsligt språkbruk normalt innebär kvalificeringskrav. Sådana krav är fasta och ger inte något incitament för en leverantör att överträffa kraven. Tvärtom utesluter de leverantörer som kan erbjuda andra metoder än vad beställaren valt även om leverantörens metoder kan uppnå samma, eller högre, miljönytta. I detta finns en risk för att begränsa innovation på marknaden. Upphandlingsrätten möjliggör dock att tilldelning av avtal görs utifrån vilken leverantör som kan erbjuda den högsta nyttan. Det görs genom kvalitetsutvärdering, där pris kan sammanvägas med kvalitet (där miljönytta kan vara en kvalitetsparameter), eller genom kostnadsutvärdering där miljöaspekter kan ges ekonomiskt värde. Upphandlingsrätten är i detta avseende relativt öppen och det finns goda möjligheter för Staden att verka för mer innovativa metoder genom att bygga upp delar av sina upphandlingar som tävlingar i maximal miljönytta.

Slutligen vill exploateringskontoret påpeka att de tre nivåernas benämning är något otydliga. En mer deskriptiv terminologi som signalerar att klimatfrågan står i centrum, skulle kunna vara: *Klimatneutral - KN, Låg klimatpåverkan - LK och Större klimatpåverkan - SK*. Samtidigt är kontoret medvetet om att terminologin som föreslås speglar den terminologi som används av upphandlingsmyndigheten och ser ett värde i att samordna språkbruket, varför en ändring sammantaget inte bedöms nödvändig.

Exploateringskontorets förslag

Exploateringskontoret ser ett vidare behov av utredning och förtydligande avseende:

- Vilket kapacitetstapp de föreslagna kraven skulle medföra vad gäller byggentreprenader inom Stockholm.
- Vilka eventuella prisökningar för byggprojekt de föreslagna kraven skulle innebära.
- Vilka livscykelkostnader en förnyring av fordonsflottan skulle innebära, inklusive miljökonsekvenser för nyproduktion av lastbilar.
- Hur de olika bränsletyperna påverkar livslängd hos motorer och vilka livscykelkostnader det medför.
- Hur produktionsprocesserna av olika biobränslen påverkar vilken kravnivå de klassificeras inom.

- Hur byggbolag ser på de föreslagna kraven.

Exploateringskontoret ser behov av förtydliganden kring uppföljning avseende:

- Vilka delar av Staden som ska svara för att följa upp kraven.
- Vilka kostnader uppföljning kommer medföra och hur dessa kostnader ska fördelas samt om Staden är villig att ta dessa kostnader.
- Vilka sanktioner Staden ska tillämpa vid avtalsbrott.

Exploateringskontoret föreslår slutligen att:

- Kravställning kring tunga fordon kompletteras med möjligheter till kvalitetsutvärdering av miljönytta.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 februari 2021 följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Fastighetskontoret ställer sig positivt till att staden har en hög ambitionsnivå vad gäller miljökrav på transporter. Högt ställda krav är en förutsättning för att nå av staden fastställda miljö- och klimatmål.

Vidare är det bra att kraven är indelade i olika nivåer så att kraven kan anpassas utifrån lämplighet i respektive upphandling. Användning av nivå *Bas* föreslås dock endast användas i undantagsfall. Kontoret befarar att detta kan vara konkurrenshämmande då mindre aktörer måste förhålla sig till den ekonomiska och tekniska livslängden på sin maskinflotta. Kontoret arbetar emellanåt med förhållandevis små entreprenörer i sina ramavtal, men även i det stora flertalet av kontorets projektspecifika upphandlingar. Den ringa mängd projekt kontoret tilldelar till enskilda entreprenörer innebär inte att de kan räkna hem investeringar i ny maskinflotta för att kunna leverera. Det medför att färre entreprenörer kan komma att lämna anbud, vilket i sin tur riskerar att leda till en försämrad konkurrens. Beroende

på hur kontoret inför kraven kan det också innebära ökade kostnader i entreprenaderna, om kraven införs så att dessa maskiner blir en trång sektor.

I dagsläget använder kontoret kraven i *Gemensamma miljökrav för entreprenader 2018* – framtaget av Stockholms stad, Göteborgs stad och Malmö stad tillsammans med Trafikverket – vid upphandling av transporter. Kontoret ser fördelar med att fler upphandlare har samma krav och en uppdatering av dessa krav skulle därför vara att föredra, framför att Stockholms stad använder egna högre krav för tunga transporter.

Idrottsnämnden

Idrottsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 februari 2021 följande.

1. Idrottsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen och överlämnar det till kommunstyrelsen.
2. Idrottsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 1 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förslaget stämmer överens med förvaltningens synpunkter. Vi tycker att det är bra med upphandlingskrav och tydliga riktlinjer i upphandlingar för transporter med tunga lastbilar. Detta tydliggör att miljöprocessen är ett viktigt verktyg för staden för att uppnå antagna miljömål. Vi tycker också att det är bra att ställa dessa krav i upphandlingar för att kunna påverka marknaden i att investera i och utveckla mer miljövänliga fordon.

I förslaget betonas också att tillsammans med krav på drivmedel kan dessa upphandlingsriktlinjer vara pådrivande i enlighet med miljö- och klimatmål. Förvaltningen ser fördelar i att kombinera krav på transporttjänster med krav på drivmedel.

Föreslagna upphandlingskrav kommer att påverka förvaltningens upphandlingar gällande krav på transporter för leverans av varor, främst tunga transporter. I upphandlingskrav kan förvaltningen laborera med olika procentsatser mellan de olika nivåerna, exempelvis större andel baskrav och mindre andel av avancerad nivå, när enbart avancerad nivå är svår att tillämpa för att möta marknads utbud av miljövänliga alternativ till transporter med tunga lastbilar.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 februari 2021 följande.

1. Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

2. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 21 december 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är bra att tydliga definitioner tas fram för staden att använda i upphandlingar, men också för att på ett tydligt sätt kommunicera stadens mål, så att leverantörer på marknaden har något att förhålla sig till för deras framtida investeringar.

Förvaltningen anser att en marknadsanalys per område ska ge vägledning i vilken nivå av krav som ska gälla i respektive upphandling. Att utgå ifrån Avancerad eller Spjutspets är en bra inriktning, men man kan behöva ”backa” till Basnivån om marknaden inte är mogen och det skulle bli allt för kostnadsdrivande att använda tuffare krav.

Det är också en utmaning att behöva laborera med olika procentsatser vid utformande av krav på Avancerad och Spjutspetsnivå. Men med stöd från Miljöförvaltningen är detta möjligt.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 februari 2021 följande.

1. Trafiknämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Malin Ericson (Fi) instämmande i reservationen från Rikard Warlenius m.fl. (V).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig i huvudsak positivt till föreslagna krav och ser att det är angeläget att i upphandlingarna utöka kravställningen kring bränsle för att uppnå stadens mål för en fossilfri organisation 2030.

Kontoret delar den uppfattning som förs fram i kommunfullmäktiges budget för 2021 om vikten av att skärpa miljökraven för att verka för en fossilfri organisation

2030. I budgeten förs också fram att fossila bränslen ska fasas ut i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner genom att inför varje upphandling undersöka möjligheten att skärpa miljökraven. Samtidigt konstateras att det är viktigt att marknadsläget noggrant stäms inför varje upphandling så att krav inte leder till hämmad konkurrens eller att lösningar som ännu inte finns tillgängliga på marknaden efterfrågas.

I syfte att utveckla kontorets upphandlingsverksamhet genomfördes en omorganisation fr.o.m. februari, där en upphandlingsenhet bildades. För att stärka kontorets kompetens inom miljöområdet pågår för närvarande rekrytering av en miljöstrateg. Dessa två förändringar syftar bl.a. till att utveckla kravställningen inom områdena klimat och miljö.

Stockholms stad, genom trafikkontoret, har i samarbete med Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket tagit fram miljökrav ("Gemensamma miljökrav för entreprenader", 2018), vilka används i kontorets samtliga entreprenadupphandlingar. Kraven berör allt från entreprenörens arbetssätt till krav på drivmedel och fordon. Kraven uppdateras i samråd med inblandade parter i syfte att hålla kraven skarpa och aktuella. Det är viktigt att stadens kravställning är tydlig gentemot leverantörerna och olika styrdokument behöver därmed samordnas.

Då kontoret ansåg att föreliggande remiss var otydlig gällande om de nya kraven även är tänkta att omfatta arbetsmaskiner efterfrågades ett förtydligande från miljöförvaltningen. Miljöförvaltningen har tydliggjort att förslaget till skärpta fordonskrav gäller för samtliga transporter, d.v.s. både lätta och tunga fordon samt arbetsmaskiner. Det gör att trafikkontorets verksamhet påverkas i mycket hög grad.

Inför ett beslut om införande ser kontoret behov av en konsekvens- och marknadsanalys av hur nya krav kan komma att påverka nämndens ansvarsområde, men också staden som helhet. Framförallt är det utökade krav på arbetsmaskiner som kan komma att bli svårt att hantera i ett kortsiktigt perspektiv. Det är viktigt att ta i beaktande att staden är en stor beställare och att förvaltningar och bolag vid en snabb implementeringstakt konkurrerar om ett begränsat antal fordon som uppfyller kraven. Det finns en risk för att kontoret får färre eller inga anbud i upphandlingarna och att kraven kan fördyra och försena projekten.

Kontoret ser behov av ett tydliggörande av vilka fordonstyper som berörs och önskar att man tittar närmare på om det vore bra och mer realistiskt med en differentierad kravställning och implementerings-takt. Trafikkontoret anser att det är viktigt att möta marknaden och att en omställning med utökade krav behöver ske i rask takt men samtidigt kontrollerat. Trafikkontoret upphandlar årligen entreprenader för 1,5-2 miljarder vilka alla berörs av förslaget om utökade krav. Trafikkontoret bedömer att det är svårt att tillämpa föreslagna krav med omedelbar verkan särskilt då staden ska gynna småföretagande i sina upphandlingar. Små företag och underleverantörer har svårt att snabbt anpassa sig till denna typ av krav då det kräver investering i nya fordon. Marknaden måste hinna anpassa sig till en utökad kravställning och kontoret anser att det för entreprenörerna krävs en viss omställningstid och stegvis upptrappning av kraven.

Trafikkontoret föreslår att trafikinämnden själv ska kunna besluta om en plan för att successivt trappa upp kraven i sina upphandlingar. Kontoret anser sig kunna bedöma marknadens mognad och de ekonomiska konsekvenserna, för att utifrån detta ta fram

en implementeringsplan. Det krävs även en utredning av kontorets tillkommande kostnader avseende kravens påverkan på anbudspriser samt på kostnaderna för uppföljning. Kontoret ser dock att implementeringen bör ske i en så hög takt som möjligt för att nå ställda mål om att verksamheten ska vara fossilfri 2030.

Trafikkontoret föreslår att nämnden godkänner tjänsteutlåtandet som svar på remissen samt att ärendet justeras omedelbart.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 4 februari 2021 följande.

Skarpnäcks stadsdelsnämnd beslutar att detta tjänsteutlåtande överlämnas som svar på remissen.

Skarpnäcks stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

I och med stadens nya klimathandlingsplan och reviderade miljöprogram så är de nya kraven på miljölastbilsdefinition i linje med styrdokumentens höga ambitioner.

Förvaltningen ställer sig positiv till de ökade kraven som ska medföra både lägre utsläpp, mindre buller och minskande partiklar i den stadsnära miljön. I miljöprogrammets mål 6 Ett Stockholm med frisk luft och god ljudmiljö är målbilden att Stockholm har utvecklats till en stad där dess invånare inte utsätts för skadlig exponering av luftföroreningar eller buller. Krav på dubbfria och lågbullrande däck är därför viktiga parameter i upphandlingar av tunga transporter kopplat till sociala- och hälsoaspekter. Så kallade stadsdelsnära HUBs, det vill säga centralt placerade terminaler där de tunga fordonens leveranser lastas om till mindre och klimatsmartare fordon, är ett utvecklingsområde för staden i linje med klimathandlingsplanen.

För ett fossilfritt Stockholm behöver andel fordon från kategori Bas drastiskt minska. Förvaltningen föreslår att krav på förnyring av fordonsflottan ställs under avtalsperioden för att driva utvecklingen av flottan. I takt med produktutvecklingen föreslås andelen spjutspets och avancerad öka i upphandlingarna. Till exempel gällande ålder på ladd- och elhybrider vilket även kan bidra till en större andrahandsmarknad.

En analys av miljö- och klimatpåverkan samt samhällsekonomiska kostnader bör alltid utföras, vilket förvaltningen saknar i ärendet. Till exempel en livscykelanalys som problematiserar utvinning av konfliktmineraler kopplat till batterier och skövling av skog för framställan av biobränsle samt utreda kostnader för företagares möjligheter att ställa om.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 4 februari 2021 att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Ghazal Saberian (SD), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 december 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att förslaget signalerar högt ställda ambitioner och är förenligt med stadens klimat- och miljöarbete i såväl Miljöprogrammet som Klimathandlingsplanen. Förvaltningen ställer sig över lag positiv till förslaget.

Förvaltningen anser dock att organisationen avseende hanteringen av det föreslagna uppdraget om att leverantören regelbundet ska redovisa vilket bränsle som tankats i fordonen, så att villkoren kan följas upp, behöver förtydligas. Uppdraget innebär en administrativ belastning, och det måste tydliggöras om uppdraget ska åläggas upphandlande nämnd eller bolag. Det måste således förtydligas vilken organisation som ska samla in informationen och i vilket syfte. Förvaltningen anser att informationsinsamling bör ske centralt och att miljöförvaltningen bör ansvara för efterföljande uppföljning.

Förvaltningen föreslår även att förnyring av fordonsflottan kan ställas under avtalsperioden och i takt med produktutvecklingen öka andelen av *spjutspets* och *avancerad* nivå i upphandlingarna.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 februari 2021 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (alla S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Christina Wallmark (SD), *bilaga 1*.

Södermalm stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget och anser att det signalerar högt ställda ambitioner och är förenligt med stadens klimat- och miljöarbete i såväl Miljöprogrammet som Klimathandlingsplanen.

Förvaltningen anser dock att organisationen avseende hanteringen av det föreslagna uppdraget om att leverantören regelbundet ska redovisa vilket bränsle som tankats i fordonen, så att villkoren kan följas upp, behöver förtydligas. Förvaltningen föreslår även att förnyring av fordonsflottan kan ställas som krav under avtalsperioden och i takt med produktutvecklingen öka andelen av *spjutspets* och *avancerad* nivå i upphandlingarna.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 18 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

Familjebostäders yttrande daterat den 30 december 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Stadshus AB föreslås uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina upphandlingar enligt prioriteringsordning Spjutspets, Avancerad och i sista hand Bas. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

1. Upphandlingskrav Spjutspets innebär att tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) ska drivas helt med el eller vara bränslecellsfordon.

Familjebostäders synpunkter:

Tunga elfordon finns endast i några enstaka modeller och exemplar och priset är väldigt högt. Utvecklingen går snabbt. Prestanda och pris kommer att bli bättre men att kräva transporter med dessa fordon idag är inte realistiskt annat än i pilotprojekt.

Vätgasdrivna fordon finns i praktiken inte än och ej heller någon infrastruktur för vätgas. Spjutspetsalternativet bör därför tas bort som ett generellt krav, och bara användas i pilotprojekt.

2. Upphandlingskrav Avancerad innebär att tunga fordon ska uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre. För sin framdrift ska tunga fordon drivas av annat bränsle än fossilt.

Familjebostäder synpunkter:

Det är ett långtgående krav att endast godkända 100% fossilfritt drivmedel. Detta går att lösa till 100% om endast enskilda fordon kommer att krävas för uppdraget. Det riskerar dock att inte ge någon klimatvinst alls utan endast en omflyttning av befintliga fordon. Utsläppen flyttar då bara från en plats till en annan. Därför bör detta krav ställas enbart i testprojekt och på enstaka fordon för att pröva tekniken.

3. Upphandlingskrav Bas innebär krav på tunga fordon på Euroklass VI eller bättre. Nivån bas får endast användas när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga.

Familjebostäder synpunkter:

Upphandlingskrav Bas, dvs som lägst Euroklass VI för tunga fordon, motsvarar det krav som ställs i Miljözonen 1 som gäller i Stockholm. Kravet motsvarar även krav i överenskommelse mellan Göteborgs, Malmö och Stockholms stad samt Trafikverket "Gemensamma miljökraven för entreprenader 2018" som gäller alla upphandlingar av entreprenader som dessa organisationer gör. Dessa krav innebär att från år 2020 ska tunga fordon uppfylla som lägst Euroklass VI, dvs samma miljökrav som upphandlingskrav Bas.

Bolaget anser att det största miljönyttan långsiktigt uppfylls om miljökraven är dels genomförbara och dels gemensamma för flera stora beställare och kommuner med en plan över tid. Därför anser bolaget att miljökrav på Euroklass VI som lägst, är realistiskt och ett bra miljökrav för tunga fordon. Dessa miljökrav ställs idag i alla bolagets upphandlingar av tunga transporter.

Familjebostäder vill dock poängtera att systematisk uppföljning av efterlevnad av miljökraven är väsentlig för att få veta miljönyttan av kravställningen. Det är viktigt att förstå att det är efterlevnaden som ger en miljönytta och inte själva kravställningen i sig.

Som exempel har Familjebostäder har anslutit sig till Trafikkontorets ramavtal på nya konsulttjänster för miljöbesiktning av entreprenader och fordon, och följer

Micasas yttrande daterat den 18 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Stadshus AB föreslås uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina upphandlingar enligt prioriteringsordning ovan. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Micasa Fastigheter anser att miljöförvaltningens förslag ger struktur med enkla, tydliga begrepp och definitioner. Miljökraven är viktiga och kan ge en stor miljönytta.

Micasas upphandling av transporttjänster är relativt begränsad. Inom fastighetsdrift har bolaget entreprenadavtal som rör bl.a. avfallshantering, avhjälpande underhåll och byggservice, snöröjning och markskötsel. I övrigt upphandlar bolaget indirekt transporttjänster genom upphandling av byggentreprenader och transporter av produkter där transporttjänster ingår som en del av avtalet. Micasa tillämpar storstädernas gemensamma miljökrav för entreprenader, där krav på tunga transporter ingår. Kravet på tunga fordon enligt dessa miljökrav är likvärdiga Bas-kravet enligt miljöförvaltningens förslag.

I de flesta av Micasas produktinköp så nyttjar bolaget olika inköpscentraler så som HBV, SKR Kommentus och stadens centrala upphandlade avtal. Häri består en stor påverkansmöjlighet på branschen om flertalet ställer samma krav i upphandlingar.

Alternativt kan stadens krav innebära att bolaget inte kan nyttja inköpscentralernas upphandlingstjänster om de inte accepterar Stockholms stads krav.

1. Upphandlingskrav Spjutspets innebär att tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) ska drivas helt med el eller vara bränslecellsfordon.

Det finns en risk att Spjutspets, om dessa krav ställs generellt i alla avtal, alltid blir föremål för avvikelser. Här föreslås att kraven tillämpas i vissa utvalda projekt där möjligheten till utveckling finns och där man kan minska risker för föroreningar i känsliga områden som t.ex. innerstaden.

2. Upphandlingskrav Avancerad innebär att tunga fordon ska som lägst uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre. För sin framdrift ska tunga fordon drivas av annat bränsle än fossilt.

Det är ett långtgående krav att endast godkända 100% fossilfritt drivmedel. Detta går enbart att lösa om specifika fordon avdelas enkom för det aktuella uppdraget. Därför bör detta krav ställas enbart i testprojekt och på enstaka fordon för att pröva tekniken. Det kan bli svårt för mindre och medelstora bolag att lämna anbud om vi uteslutande kommer att använda Avancerat.

3. Upphandlingskrav Bas innebär krav på tunga fordon på Euroklass VI eller bättre. Nivån bas får endast användas när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga

Upphandlingskrav Bas, dvs som lägst Euroklass VI för tunga fordon, motsvarar det krav som ställs i Miljözonen 1 som gäller i Stockholm. Kravet motsvarar även krav i överenskommelse mellan Göteborgs, Malmö och Stockholms stad samt Trafikverket "Gemensamma miljökraven för entreprenader 2018" som gäller alla upphandlingar av entreprenader som dessa organisationer gör. Dessa krav innebär att från år 2020 ska tunga fordon uppfylla som lägst Euroklass VI, dvs samma miljökrav som upphandlingskrav Bas.

Miljökrav på Euroklass VI som lägst, är realistiskt och ett bra miljökrav för tunga fordon. Dessa miljökrav ställs idag i alla bolagets upphandlingar av tunga transporter.

Bolaget anser att den största miljönyttan långsiktigt uppfylls om miljökraven är dels genomförbara och dels gemensamma för flera stora beställare och kommuner med en plan över tid. De högre ställda miljökraven i upphandling av tunga lastbilar i transporttjänster behöver också få en mer planerad, strukturerad och systematisk uppföljning.

Stockholmshems yttrande daterat den 14 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget uppskattar upphandlingskravens struktur med enkla, tydliga begrepp och definitioner. Detta ger goda förutsättningar att både ställa krav vid upphandling och att undvika otydlighet vid uppföljning. Bolaget upphandlar mycket små volymer

transporttjänster. Det som köps är bud och transport av post. I de fallen ingår vi i stadens centrala avtal.

Stockholmshem tillämpar storstädernas gemensamma miljökrav för entreprenader, där krav på tunga transporter ingår. Kravet på tunga fordon enligt dessa miljökrav är likvärdiga Bas-kravet enligt detta förslag. I och med dessa förändrade krav på tunga transporter antar vi att staden frångår denna storstadsöverenskommelse. Bolaget menar att samstämmiga krav inom och mellan regioner har en stor möjlighet att åstadkomma förflyttningar inom transportsektorn och samtidigt undvika eventuella suboptimeringar. Samarbetet har också fördelen att den överenskommelsen skärper kraven och ambitionerna över tid. Stockholmshem vill därför ställa sig bakom ett fortsatt samarbete storstäder och regioner emellan.

Bolaget vill framhålla uppföljningens vikt. För att nå mål och uppnå de ställda kraven i upphandling är det Stockholmshems erfarenhet att det är helt avgörande med en systematisk uppföljning av kontrakten. Det är alltså inte upphandlingskraven i sig som ger önskat resultat utan uppföljningen. Detta ställer krav på resurser som ofta inte finns, varav resultaten uteblir. Vad värre är underminerar en utebliven uppföljning förtroendet där leverantörer som inte uppfyller kraven kan vinna kontrakt mot de som faktiskt uppfyller kraven. Staden har i sitt budgetförslag nu satt målet att 90% av alla kontrakt ska ha en systematisk uppföljning, då bör miljökraven absolut ingå. Mer ambitiösa krav bör gå hand i hand med en planering och skapande av förutsättningar för uppföljning.

Stockholmshems inköp av byggentreprenader, andra tjänster samt produkter innehåller olika grader av transporter som en integrerad del av kontrakten. Vissa innebär mer transporter än andra.

- Byggentreprenader: I dessa tillämpas storstädernas gemensamma miljökrav för entreprenader.
- Tjänster: En stor variation av olika typer av tjänster köps in för att förvalta bolagets fastigheter och stödja den egna verksamheten. Alltifrån avhjälpande reparationer underhåll/byggservice och olika driftavtal till avfallshantering, städning, markskötsel inklusive snöröjning. I dessa avtal har vi, men dock inte konsekvent, tillämpat justerade krav i enlighet med storstädernas gemensamma miljökrav för entreprenader. Här ingår både transport av personal och leveranser av produkter.
- Produkter: I de flesta rena produktinköp (såsom vårt stora vitvaruavtal, järnhandelsvaror mm) så nyttjar bolaget olika inköpscentraler såsom SKR Kommentus, HBV – men även stadens centrala upphandlade avtal. Här utgörs leveransen av transporter. I dessa fall måste ett stort antal medlemmar ställa samma krav i upphandlingar.

Större utmaningar för bolagets verksamhet

En utmaning vid bolagets upphandlingar är att om staden slentrianmässigt kräver ”avancerat-nivån” i alla upphandlingar så riskerar små och medelstora bolag att ha svårt att lämna anbud vilket är svårmotiverat om transportinnehållet är försumbart.

En annan utmaning är att behålla den styrka som finns genom inköpscentraler. Om de inte accepterar Stockholm stads kravprofil kan det få till följd att vi behöver göra betydligt fler upphandlingar med egen personal och riskerar sämre kommersiella villkor.

Synpunkter på enskilda formuleringar i förslaget

Sida 1: Sammanfattning – punkt 2

”Nivån bas får endast användas [...] om det inte är tekniskt eller kommersiellt möjligt”:

Bolaget upplever formuleringen som otydlig och efterlyser en specificering. Ett alternativ är att förbehållet tas bort och ersätts med en avvikelshantering. Dock finns det en risk att nivå avancerad och spjutspets, om dessa krav ställs generellt i alla avtal, alltid blir föremål för avvikelse vilket underminerar trovärdigheten för kraven.

Istället föreslås att det på förhand utses ett antal projekt eller avtal där de ambitiösare kraven tillämpas baserat på en bedömning av möjligheter för utveckling i vissa utvalda projekt alternativt minska risker i tex känsliga områden för föreningar (såsom innerstaden).

Sida 1: Sammanfattning – punkt 3

”...där det bedöms vara lämpligt.”

Bolaget efterlyser ett förtydligande även här. Är det handläggaren på enskild förvaltning eller bolag som gör bedömningen eller annan instans som Miljöförvaltningen?

Bolaget efterlyser också specifikation av vilka upphandlingar som berörs av bedömningen exempelvis större entreprenader, avtal över en viss kontraktssumma etc. Annars finns risk att det i varje enskild upphandling sker subjektiva bedömningar om vad som är kommersiellt möjligt där ekonomiska överväganden ofta har övertaget.

Ytterligare överväganden

Bolaget menar att om staden kan koppla samman dessa höjda krav i upphandling av tunga lastbilar med stadens övriga regelverk så kan incitament och sanktioner hjälpa till att nå målen. Som exempel på det menar vi exempelvis att endast fordon med nivå Avancerad ges parkeringsrätt i lastfickor, eller att alla fordon med Spjutspets parkerar gratis hos stadens fastighetsägare etc.

Bolaget anser att det görs stickprovsuppföljning med kopplade sanktioner, exempelvis kan en leverantör som brutit kraven vid upprepade tillfällen antingen få mindre betalt eller betala vite men kanske ännu starkare, uteslutas ut stadens framtida upphandlingar. Något som även andra upphandlande myndigheter då får återopa.

Stockholms Hamn AB:s yttrande daterat den 30 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad har högt ställda miljömål, varav ett är att uppnå en fossilfri organisation år 2030. En utmaning för att nå målet är att kunna upphandla transporttjänster som är ”fossilfria”, dvs. som inte ger upphov till klimatpåverkande utsläpp från fossila bränslen.

Stockholms Hamnar ser förslaget till upphandlingskrav för lastbilar som ett positivt stöd för stadens förvaltningar och bolag i kravställandet i upphandlingar som omfattar transporter, för att uppnå målet till 2030.

Upplägget utifrån Upphandlingsmyndighetens nivåer Bas, Avancerad och Spjutspets är bra och välbekant för Stockholms Hamnar, som i så stor utsträckning som möjligt tillämpar Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier i relevanta upphandlingar.

Stockholms Hamnar konstaterar att Spjutspets i detta fall verkligen utgör ”framkant” av teknikutvecklingen. Det är nödvändigt med höga ambitioner för att uppnå miljömålen och Stockholms stad kan i bästa fall fungera som en pådrivare på marknaden. En styrka med förslaget är att Stockholms stads definition av Spjutspets kräver både låg lokal och global påverkan.

Tillgången på fordon som i dagsläget uppfyller spjutspetsnivå (även avancerad nivå till viss del) är begränsad. Nivåerna kan utgöra utgångspunkt i kravställning i upphandlingar men utfallet blir sannolikt begränsat i ett kortare perspektiv.

Stockholms Hamnar ser det som angeläget att prioriteringsordningen tydliggörs för upphandlande förvaltningar och bolag, när det gäller kravställande i upphandlingar av transporttjänster. Detta gäller främst avseende dokument "Gemensamma miljökrav för entreprenader" som idag är styrande för upphandlingar av transporttjänster i Stockholm. Det behöver bli tydligare hur förslaget på upphandlingskrav för tunga lastbilar förhåller sig till nämnda dokument.

Det är även viktigt att den ekonomiska aspekten av kraven beaktas. En merkostnad är förknippad med nivåerna Spjutspets och Avancerad och en rimlighetsbedömning måste vara möjlig att göra för upphandlande förvaltningar och bolag.

Stockholms Hamnar delar bedömningen att fordonskraven behöver kompletteras med krav på drivmedel. Stockholms Hamnar vill framhålla att det för sådana krav krävs en betydande arbetsinsats av respektive förvaltning och bolag för att följa upp och säkerställa att upphandlade entreprenörer tankar enligt kraven.

Svenska Bostäders yttrande daterat den 22 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Svenska Bostäder anser att remissförslaget är bra, då det syftar till att minska växthusgasutsläpp samt inte minst den lokala förorenings- och bullerpåverkan. De arbetsmaskiner och tunga fordon som används på byggarbetsplatser i alla av bolagets

byggentreprenader och vid ramavtal ska redan i dag uppfylla EuroVI, då vi följer storstadsöverenskommelsen ”Gemensamma miljökrav för entreprenader” (Trafikverket, Stockholm stad, Göteborgs stad och Malmö stad).

Avseende miljökrav Spjutspets: Tunga vätgasdrivna- och elfordon finns endast i några enstaka modeller och exemplar och priset är väldigt högt. Utvecklingen går dock snabbt och prestanda och pris kommer att bli bättre, men att kräva transporter med dessa fordon idag är inte realistiskt annat än i pilotprojekt.

Avseende miljökrav Avancerad: Att endast godkänna helt fossilfria drivmedel är även det ett långtgående krav i dagsläget. Det går i nuläget att lösa om det är få, enskilda fordon som krävs för uppdraget, men att använda det som ett generellt krav bedöms i nuläget bli kostnadsdrivande.

Avseende miljökrav Bas: Detta krav motsvarar de krav som redan i dag ställs av Svenska Bostäder i entreprenadupphandlingar och övriga upphandlingar där transporter sker. Kravet är hämtat från ovan nämnda ”Gemensamma miljökrav för entreprenader” och motsvarar det krav som gäller för miljözon 1 i Stockholm. Enligt dessa krav ska motsvarande miljökrav Bas uppfyllas från och med 2020.

Det är nödvändigt att skruva upp kraven på transporter för att minska utsläppen av klimatpåverkande gaser. Bolaget anser dessvärre att det i nuläget inte är ekonomiskt rimligt att ha kravnivåerna Spjutspets och Avancerad som standard i upphandlingarna. En rimlig procentuell fördelning av kravnivåerna samt en ambitiös tidplan över den förflyttning som ska göras bedöms vara ett bättre tillvägagångssätt. Bolaget anser att de gemensamma kraven som använts av de tre storstadsregionerna och Trafikverket varit ett mycket bra sätt att arbeta med dessa frågor hittills och vill uppmana staden att samordna sig med dessa aktörer. Fler stora beställare och en plan över tid, så att kraven är genomförbara, är framgångsfaktorer för att minska de klimatpåverkande utsläppen.

Avslutningsvis vill vi trycka på vikten av att en systematisk uppföljning av kraven kommer till stånd. Det är efterlevnaden som ger miljönytta – inte kravställningen i sig. Uppföljning föreslås därför läggas till i remissförslaget.

Skolfastigheter i Stockholm ABs (SISAB) yttrande daterat den 25 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

SISAB ser förhållandevis positivt på miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till skarpare krav för tunga fordon inom Stockholms stads upphandlingar som innefattar transporter. Skarpare krav inom transportsektorn behövs för att möjliggöra en klimatomställning.

Baskravet i hemställan motsvarar kravnivån för känsliga områden i storstadsöverenskommelsen ”Gemensamma krav för entreprenader 2018” mellan Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket. SISAB följer kravnivån för känsliga områden och ställer dessa i samtliga upphandlingar som innefattar transporttjänster.

Hemställan anger att nämnder och bolag ska som utgångspunkt följa kravnivån ”Avancerad” eller ”Spjutspets” och bara följa baskravet när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga. Nämnder och bolag kan även laborera med olika procentsatser mellan de olika nivåerna i sina upphandlingar. Detta innebär att Stockholms stad ställer skarpare krav än storstadsöverenskommelsens skarpaste krav. Innebär detta att Stockholms stad har frångått överenskommelsen? Det hade varit föredömligt om miljö- och hälsoskyddsnämnden drev frågan om skarpare krav inom överenskommelsens organisation istället. Detta skulle kunna ge en bredare påverkan på branschen som helhet.

SISAB ser positivt på att förvaltningarna och bolagen har en viss valmöjlighet att välja kravnivå baserat på rådande förutsättningar. Det föreligger en risk att anbudsgivare lämnar högre anbud när komplexa krav anges i en upphandling. Detta behöver projekt ta hänsyn till i förhållande till projektets budgetramar. Därtill behöver kostnader relaterat till uppföljning av kraven beaktas.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen delar synpunkten att miljökrav på tunga fordon är viktigt och har potential att bidra till stor miljönytta. Koncernledningen anser likt dotterbolagen att Basnivån, d.v.s. Euroklass VI krav eller bättre, är genomförbart och realistiskt. Basnivån stämmer också överens med den gällande storstadsöverenskommelsen ”Gemensamma krav för entreprenader 2018” mellan Stockholms stad, Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket.

Avancerad nivå och spjutspets anser koncernledningen inte är genomförbart i stor skala, och därför är bäst lämpat i pilotprojekt som en testbädd för att driva på utvecklingen. Koncernledningen ställer sig bakom dotterbolagens uppfattning att uppföljning av miljökraven är ett fokusområde som skulle kunna lyftas fram mer i förslaget för att säkerställa att den tänkta miljönyttan realiserar.

Koncernledningen anser vidare att det är svårtolkat hur formuleringen ”Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.” ska tillämpas i praktiken. Då det idag finns ytterst få fordon att tillgå inom nivån spjutspets och även inom nivån avancerad kan resultatet bli att det i slutändan är mycket få upphandlingar där kraven anses tillämpliga.

BioDriv Öst

BioDriv Östs remissvar daterat den 25 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

BioDriv Öst tackar för möjligheten att komma med inspel till Stockholms stads krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för

en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation verkar i ett triple helix-perspektiv och för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Vår vision är att vi aktivt bidrar till en storregional samverkan, som skapar den globalt mest framgångsrika och långsiktigt hållbara regionen. De mål för verksamheten som har slagits fast av medlemmarna är:

- Vår storregion ska vara ledande i Sverige vad gäller andel förnybara alternativ i transportsektorn.
- Vår storregion ska vara ledande i att förverkliga den regionala produktionspotentialen för förnybara alternativ som kan användas i transportsektorn.
- Vår storregion ska vara ledande i Sverige i att utveckla och främja biogas som system- och hållbarhetslösning i en cirkulär och biobaserad ekonomi.

BioDriv Östs synpunkter i korthet

Stockholms stad har länge bedrivit ett beundransvärt arbete för transportsektorns omställning. Det är positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp och transportintensiva upphandlingar då de vägval som Stockholms stad gör får stor påverkan på transportsektorns omställning. Stockholms stad ligger i framkant och har goda förutsättningar för, och extra stora vinningar av, ökade satsningar på elektrifiering. Att Stockholms stad därmed i sin spjutspetsnivå frångår principerna i den nationella miljöbilsdefinitionen (bonus-malus systemet), den nationella miljölastbilsdefinitionen och den tuffaste miljözonen är därmed rimligt.

BioDriv Öst anser däremot att det är viktigt att uppmärksamma att nuvarande förslag till avancerad nivå kommer:

- Att försvåra måloppfyllelsen av Stockholms stads egna Miljöprogram
- Att hämma transportföretagens möjligheter till riskspridning genom teknikdiversifiering samt näringslivets möjligheter till investeringar i regional produktion och distribution av förnybara drivmedel. Båda dessa frågor är av stor vikt, inte bara för att uppnå en fossilfri fordonsflotta, utan även för att kunna åstadkomma en stärkt krisberedskap och ett stärkt totalförsvär.
- Att bidra till förvirring gällande vad som är ett miljöfordon
- Att undergräva de styrmedel som införts på nationell nivå för att uppnå en fossilfri fordonsflotta genom en ökad teknikdiversifiering och ett hänsynstagande till en större bredd av miljö- och samhällsnyttor.
- BioDriv Öst anser att den avancerade nivån bör harmoniseras med de styrmedel som finns på nationell nivå genom att motsvara de fordon som omfattas av klimatpremien för miljölastbilar. Då skulle kraven bättre harmonisera även tidigare nämnda styrmedel som miljöbilsdefinitionen

(=klimatbonusbilar), den tuffaste miljözonen klass 3 samt Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för lätta fordon. Dessa nationella styrmedel och vägledningar har tagits fram med ett omfattande analysarbete som grund för att driva på och möjliggöra en ändamålsenlig omställning av transportsektorn. Om dessa verktyg på nationell nivå inte tillämpas i de offentliga aktörernas upphandlingar förblir de dock verkningslösa. Stockholms stads policy för interna personbilsinköp samt miljökrav för personbilar i transportupphandlingar ligger betydligt mer i linje med dessa styrmedel. Att tillämpa en annorlunda modell för tunga fordon får flera negativa konsekvenser, blir förvirrande och kan inte heller anses vara marknadsmässigt motiverat.

- Stockholms stad som ligger i framkant i omställningen, och har bland de bästa lokala förutsättningarna för att kunna ställa tuffa miljökrav, bör även ha en basnivå som signalerar vikten av en omställning till samtliga förnybara drivmedel. Nuvarande förslag kommunicerar indirekt att fortsatta inköp av fordon som endast kan drivas med fossila drivmedel är acceptabelt. Genom en enkel omformulering kan detta undvikas. Hur stor andel av fordonen på basnivå som det sedan är rimligt att köra på exempelvis HVO100 i en specifik tjänst kan därefter regleras i tillhörande drivmedelskrav i själva upphandlingsförfarandet. I dag har i princip samtliga stora fordonstillverkare godkänt sina tunga fordon för HVO100. BioDriv Östs nya förslag till formulering nedan bör därmed inte begränsa tillämpningsmöjligheterna jämfört med nuvarande förslag till skrivning.

Nytt förslag till miljölastbilsdefinition:

Spjutspets:

Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el; samt bränslecellsfordon, och där elen/drivmedlet inte är producerat av fossila källor.

Avancerad:

Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre och definieras som miljölastbil enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon samt för sin framdrift drivs av annat drivmedel än fossilt.

Baskrav:

Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre samt är godkända enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller av fordonstillverkaren för framdrift av annat drivmedel än fossilt.

Motiveringar och överväganden

Vikten av att Stockholms stad går före.

Det är mycket positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp och transportintensiva upphandlingar. Stockholms stad ligger långt framme och har goda förutsättningar för, och extra stora vinningar av elektrifiering i form av förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Att Stockholms stad därmed i sin spjutspetsnivå frångår den nationella miljöbilsdefinitionen, den nationella miljölastbilsdefinitionen och den tuffaste miljözonen är därmed rimligt. Det är bra att underlaget tydliggör att definitionen är utformad utifrån marknaden i Stockholm och att den på vissa punkter kan skilja sig från en nationell miljölastbilsdefinition. Med tanke på att Stockholms stad utgör en förebild för hur många andra aktörer agerar i sina upphandlingar är det dock av största vikt att Stockholms stad analyserar de konsekvenser som de egna miljökraven kan få såväl lokalt som nationellt.

Konsekvenser av nuvarande förslag till avancerad nivå

Stockholms stad har valt en helt annan linje för tunga fordon på avancerad nivå, jämfört med stadens policy för inköp av egna fordon samt stadens miljöbilsdefinition vid upphandling av tjänster. I stadens egna fordonsinköp främjas biogasfordon framför dieselfordon och i miljöbilsdefinitionen för stadens upphandlingar främjas biogasfordon och etanolfordon framför dieselfordon. Något som är i linje med den styrning som finns inom bonus-malus-systemet, den nationella miljöbilsdefinitionen, den nationella miljölastbilsdefinitionen, den tuffaste miljözonen klass 3, Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon samt länsstyrelsens regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

Varför en helt annan linje väljs för tunga fordon är svårt att förstå. Det kommer att öka förvirringen kopplat till vad som är ett miljöfordon, det kommer att undergräva effektiviteten av de styrmedel som införts på nationell nivå och det kommer dessutom att motverka mål som finns i Stockholms stads egna Miljöprogram.

Med tanke på den elektrifiering som sker på personbilssidan och inom kollektivtrafiken finns det ett stort behov av ökade satsningar på biogas i tunga transporter, där elektrifieringen dessutom går betydligt långsammare. Genom denna strategiska förflyttning av biogasanvändningen möjliggörs en fortsatt regional och inhemsk biogasproduktion. Det finns även vetenskapliga studier som, utifrån en sammanställning av befintlig forskning, tydliggör att om förnybara drivmedel analyseras utifrån Sveriges nationella miljömål eller utifrån en större bredd av miljö- och hållbarhetsmål så faller biogas väl ut och hamnar i topp tillsammans med el2.

Både biogas och etanol fyller även en viktig funktion inom en stärkt krisberedskap och ett stärkt totalförsvaret. En ökad teknikdiversifiering och en mer decentraliserad energiproduktion är av stor vikt i ett krisberedskaps-perspektiv. Utöver dessa faktorer

² *Perspektiv på svenska förnybara drivmedel, Research Institutes of Sweden, 2019*
Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus, Linköpings universitet, 2020

lyfter Försvärsberedningen i sin rapport Motståndskraft³ fram försörjningstrygghet på drivmedel och livsmedel som kritiska delar i ett stärkt totalförsvar. Både biogas och etanol kan produceras mer decentraliserat och regionalt och kan därmed minska importberoendet och stärka krisberedskapen på drivmedel. Biogasproduktion ökar även försörjningstryggheten på livsmedel genom att minska livsmedelsproduktionens importberoende gällande växtnäring. Detta tack vare den biogödsel som är en biprodukt vid produktionen. Likaså etanolproduktion kan innebära viktiga biprodukter som minskar importberoendet gällande kritiska produkter i livsmedelsproduktionen som djurfoder. Den åkermark som används för att odla råvara till etanolproduktion i dag, kan även snabbt ställas om till livsmedelsproduktion i morgon. Likaså kan vallodling till biogasproduktion förbättra förutsättningarna för en hållbar livsmedelsproduktion. I dagens pandemi har vi därtill fått erfara hur etanolfabriker snabbt har kunnat ställa om till produktion av handsprit i ett kritiskt läge. Att främja en teknikdiversifiering inom transportsektorn och en utveckling av inhemsk produktion av flera olika förnybara drivmedel fyller därmed många viktiga funktioner i ett mer hållbart och resilient samhälle. Likaså är det näringslivsaktörer med fordonsproduktion i Sverige som Volvo och Scania som tillhandahåller fordon för biogas och etanol (ED95) och en stark hemmamarknad är betydelsefullt för goda exportmöjligheter.

Det vore därmed lämpligt att Stockholms stad på avancerad nivå tillämpar den miljölasterbilsdefinition som finns i Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon, precis som miljöbilsdefinitionen utgår från Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar som definierar miljöbilar som klimatbonusbilar.

” 2§ i Förordning (2020:750) miljölastbil: en tung lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och som är avsedd att drivas enbart av bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa, eller dessa i kombination.”

Om Stockholms stad vidhåller nuvarande förslag till miljölastbilsdefinition är det viktigt att vara införstådd med de konsekvenser som det sannolikt kommer att få för Stockholms nuvarande och framtida möjligheter till biogasproduktion samt potentialen för ökning av etanolfordon.

Region Stockholm har beslutat att inte ställa krav på biogas i sina kommande kollektivtrafikupphandlingar. Det innebär att majoriteten av biogasanläggningarna i Stockholms län, där Stockholms stad och andra kommuner är ägare, riskerar att förlora majoriteten av sin nuvarande avsättning för biogasen. Detta kan innebära att de offentligt ägda biogasanläggningarna får fackla biogasen initialt och därefter till en ekonomisk förlust måste ställa om till el/värme-produktion, eller produktion av

3

<https://www.regeringen.se/4b02db/globalassets/regeringen/dokument/forsvarsdepartementet/forsvarsberedning/ds-2017-66-motstandskraft-inriktningen-av-totalforsvaret-och-utformningen-av-det-civila-forsvaret-2021-20252.pdf>

flytande biogas, med risk för ökade kostnader för skattebetalarna i form av höjda VA-taxor som resultat. För de anläggningar som ägs av privata aktörer i Stockholms län kan det innebära konkurs. Genom att Stockholms stad istället, i en stor del av sina upphandlingar gällande tunga fordon, ställer krav på den nationella miljölastbilsdefinitionen skulle Stockholms stad kunna bidra till att minska risken för stora negativa konsekvenser för Stockholms biogassystem och fortsatt ta tillvara de miljö- och samhällsnyttor som detta system levererar till Stockholms stad. De föreslagna kriterierna för tunga fordon motverkar målen i Stockholms stads Miljöprogram som tydliggör att biogasen ska vidareutvecklas som transportbränsle och att en ökad insamling av matavfall till biogasproduktion och hållbar växtnäring ska ske. Dessa mål kommer att bli betydligt svårare att uppnå på ett kostnadseffektivt sätt utan en marknad för fordonsgas. En fortsatt prioritering av dieselfordon i stadens upphandlingar kan komma att leda till en betydligt lägre klimatnytta än förväntat om den indirekta effekten blir att biogasanläggningar får läggas ner.

Region Stockholm har även valt att inte ställa krav på biogas i sin senast genomförda färdtjänstupphandling som har stor påverkan på taximarknaden. Taxi, som är en potentiellt stor förbrukare av biogas, nyttjar därmed också till stor del biodiesel i Stockholm. Det innebär att Stockholms län i allt från kollektivtrafik och lastbilar till taxi-relaterade upphandlingar har tagit sin hand från biogasen. Att förvänta sig att biogasen under samma tidsperiod ska kunna avsättas inom andra segment som industrier, sjöfart och restauranger är inte realistiskt utifrån rådande marknadsförutsättningar. Att genomföra de förslag som finns inom Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63) riskerar även att bli verkningslösa om det inte finns en efterfrågan på biogas på fordonsmarknaden. Klimatklivet har exempelvis beviljat stöd till en lång rad biogastankställen och biogasproduktionsanläggningar som inte byggs till följd av att marknadsefterfrågan på fordonsgas är för låg.

Det är därmed viktigt att Stockholms stad är införstådda med de potentiellt negativa konsekvenser som ett aktivt val att inte utnyttja den nationella miljölastbilsdefinitionen kan få för möjligheten att uppnå Stockholms stads miljömål, en stärkt krisberedskap samt de potentiella ekonomiska konsekvenserna för skattekollektivet och Stockholm Vatten.

Biogas och etanol ingår i den avancerade nivån och exkluderas inte på något sätt, vad är problemet?

Det är välkänt att marknadstrycket på biodiesel (FAME och HVO) kommer att vara stort framöver. Tack vare det kraftfulla och viktiga styrmedel som reduktionsplikten innebär kommer stora volymer hållbar biodiesel att krävas för låginblandning i vanlig diesel och även allt fler länder börjar efterfråga biodiesel i större utsträckning. Att kunna öka produktionen av hållbart producerad HVO i tillräckligt stora volymer, tillräckligt snabbt, är en välkänd utmaning som bland annat Trafikverket lyfter fram i sin analys kopplat till remissversionen av

inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen⁴. Biodiesel är även den lägst hängande frukten som är enklast att implementera och ofta det enda realistiska förnybara alternativet i svårare transportsegment som arbetsmaskiner, flyg och viss sjöfart. Att offentlig sektor då fortsatt ställer miljökrav i sina upphandlingar gällande tunga fordon som kraftigt ökar efterfrågan på biodiesel innebär stora risker för hela transportsektorns omställning.

Dels skapas inte några rimliga marknadsförutsättningar för de näringslivsaktörer som vill bygga ut infrastruktur eller ställa om sina fordonsparker till en diversifiering av tekniker som omfattar ED95 och biogas utöver elfordon. Dels uppmuntras fortsatta investeringar i enbart nya dieselfordon som det sannolikt kommer att bli en stor utmaning att fylla med hållbart producerad biodiesel utöver den omfattande redan existerande fordonsparken. Eftersom det är välkänt att transportsektorns omställning kräver satsningar på flera olika förnybara drivmedel är det viktigt att offentlig sektor bidrar till en omställning till flera olika förnybara alternativ, annars är risken stor att leverantörerna kan få svårt för att leverera fossilfria transporter framöver då det sällan är möjligt att göra stora oplanerade nyinvesteringar i fordon mitt i en avtalsperiod. Något som flera offentliga aktörer redan har fått erfara då leverantörerna fått be den upphandlande myndigheten att välja mellan att göra avsteg från sina krav på förnybara drivmedel eller betala betydligt mer än avtalat för att bemöta det ökade priset på HVO.

Med nuvarande förslag till miljölastbilsdefinition kommer Stockholms stad aktivt att främja en elektrifiering samt nyttjande av biodiesel, medan en omställning till biogas och etanol (ED95) lämnas därhän. Nuvarande skrivning förhindrar inte val av biogas eller etanol, men drivkrafterna för att välja den mest välkända och enklaste lösningen är mycket stor och i slutändan är det vanligen den upphandlande offentliga aktören som tar den största risken när det gäller ökande priser på eller bristande tillgång till biodiesel vilket är något som det finns risk för framöver. Minskade volymer HVO100 på den svenska marknaden kan redan tydligt utläsas i statistiken. Incitamenten för att transportföretagen ska välja biogas och ED95 framför biodiesel är i dagsläget inte tillräckligt starka och det är inte teknikneutralt att likställa tekniker - som kräver investeringar i ny och ovan fordonsteknik, ny infrastruktur och som delvis kräver en beteendeförändring - med en teknik som redan har en etablerad infrastruktur, befintliga fordon på plats och är välkänd för användarna. Att biodiesel blir det självklara utfallet med krav på enbart förnybara drivmedel är lätt att se genom en enkel analys av utfallet i genomförda upphandlingar där dessa krav ställts. Genom att istället använda sig av den nationella miljölastbilsdefinitionen på avancerad nivå kommer däremot flera olika förnybara drivmedel att kunna utvecklas parallellt på ett betydligt mer teknikneutralt sätt och det bidrar även till en riskspridning, både när det gäller kostnader och möjligheten att uppnå klimatmålen.

⁴ <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>

En annan möjlig invändning är att exempelvis biogas och etanol kan främjas i de drivmedelskrav som ställs i nästa led i upphandlingarna och att den problembild som målats upp därmed är irrelevant. Det vanliga tillvägagångssättet är dock att val gällande fordonsteknik görs i fordonskraven. Det är på fordonssidan som det finns styrmedel gällande fordonsteknik i miljöbilsdefinitionen, bonus-malus, miljölastbilsdefinitionen, miljözon klass 3 samt i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier. Att ställa krav som möjliggör en teknikdiversifiering är även betydligt enklare att följa upp om de ställs i fordonskraven. Om en styrning som möjliggör en utveckling av biogas och etanol planeras i nästa led, behöver även tydliga politiska beslut fattas gällande drivmedelsval i transportrelaterade upphandlingar. Den enklaste och vanligaste metoden är därmed att teknikval regleras i fordonskraven och därefter kan mer generella krav på förnybart drivmedel för de aktuella fordonen ställas i nästa led. De krav som Upphandlingsmyndigheten just nu håller på att utveckla i samverkan med bland andra Stockholms stad på drivmedelssidan kommer inte att leda till eller säkerställa att det blir något annat drivmedel än HVO.

Slutligen så har Stockholms stads leverantörer själva uttryckt i Miljöförvaltningens rapport ”Erfarenheter och effekter av miljökrav på transporter i upphandlingar (december 2020)” att det är viktigt att framtida upphandlingar bidrar till en diversitet av olika fossilfria bränslen samt att kombinationen el och biogas anses vara särskilt viktig. För att transportföretagen ska våga ta steget och investera i ny teknik behövs dock tydliga signaler från offentlig sektor.

Vikten av att Stockholms stads definitioner i största möjliga mån harmoniserar med andra styrmedel och myndigheter

Stockholms stad och BioDriv Öst har sedan hösten 2018 haft en nära samverkan för att Upphandlingsmyndigheten (och statliga myndigheter genom beslut om Förordning 2020:486) ska få nya hållbarhetskriterier på plats för fordon. En viktig del i detta arbete har varit att vad som klassas som ”miljöfordon” ska vara enkelt att förstå och så konsekvent som möjligt utifrån de olika styrmedel och definitioner som finns på nationell nivå. BioDriv Östs bedömning är att detta är av stor vikt för att skapa förtroende för begreppet ”miljöfordon” samt för att skapa en enkelhet i den operativa vardagen för olika företag.

Den grundläggande princip som tillämpas i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för lätta fordon är följande:

- Spjutspets = Miljözon klass 3
- Avancerad = nationell miljöfordonsdefinition
- Bas = allt förnybart

Det ligger omfattande analyser till grund för miljözon klass 3, miljöbilsdefinition=klimatbonusbilar, miljölastbilsdefinition=klimatpremie för lastbilar samt den drivmedelsprioritering som finns i länsstyrelsens regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Dessa analyser tar hänsyn till den komplexa verklighet som transportsektorns omställning och arbetet med de nationella

miljömålen samt Agenda 2030 innebär. Vi behöver gemensamt verka för en hållbar omställning av transportsektorn som omfattar en bedömning av mer än utsläppen från fordonets avgasrör. Ovan nämnda styrmedel och verktyg tar på ett adekvat sätt hänsyn till flera olika miljö- och hållbarhetsmål samt bidrar till en diversifiering och utveckling av flera olika fordonstekniker samt möjliggör upprättandet av ny infrastruktur för tankning och laddning av förnybara drivmedel. Utifrån samtal med tjänstepersoner vid Stockholms stad var det bland annat fokus på behovet av att bibehålla befintlig infrastruktur samt att säkerställa en diversifiering av olika tekniker som låg till grund för att etanolfordon skulle omfattas av avancerad nivå i Stockholms stads miljöbilsdefinition, således inte en teknikneutral analys av att t ex koldioxidutsläppen skulle vara lägre från etanol jämfört med HVO100.

Stockholms stad, som är en aktör som ligger i framkant när det gäller transportsektorns omställning, bör även tydliggöra vikten av förnybara drivmedel även på basnivån. Om Sverige som helhet ska kunna nå transportsektorns mål till 2030 är det av största vikt att offentliga aktörer i framkant redan nu är tydliga med att efterfråga nästan enbart förnybara drivmedel.

I arbetet med Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier har det varit en viktig del att med hjälp av kriterierna tydlig signalera att offentlig sektor inte fortsatt kan upphandla stora volymer transporter med fossila drivmedel. Redan på basnivån måste det vara tydligt att förnybart är den nya normen för offentlig sektor. Därefter bidrar avancerad och spjutspetsnivå till teknikutveckling, teknikdiversifiering och även andra hållbarhetsmål. Som exempel på att det är fullt möjligt rent marknadsmässigt att ställa dessa krav kan en nyligen genomförd upphandling i Uppsala kommun nämnas. I denna upphandling som omfattat transporter med många tunga lastbilar har det ställts krav på 100% förnybart från dag 1 och 100% biogas, el eller vätgas efter tre år.

Avslutningsvis vill vi återigen poängtera hur betydelsefulla de beslut som Stockholms stad fattar är för hela Sveriges omställning till ett hållbart samhälle. Vi hoppas därmed att Stockholms stad väljer att maximera nyttan av denna starka drivkraft!

Upphandlingsmyndigheten

Upphandlingsmyndighetens remissvar daterat den 19 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Inledning

Upphandlingsmyndigheten yttrar sig utifrån uppdraget att utveckla och stödja den upphandling som genomförs av upphandlande myndigheter och enheter samt att stödja de leverantörer som deltar i sådan upphandling.

Upphandlingsmyndigheten stödjer Stockholms stad i förslaget att ställa miljökrav på tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster. Att ställa krav på just fordon är avgörande eftersom det sätter förutsättningar att kunna använda förnybara drivmedel eller el i tjänsten och det är när fordon körs med drivmedel med låga utsläpp som miljövinsten realiserar.

Stockholm har ett ambitiöst miljöprogram som beskrivs i "Klimathandlingsplan 2020–2023, För ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040". I den lyfts vikten av samverkan mellan staden, staten och EU. Inom offentlig upphandling bidrar Stockholm stad med värdefull kunskap och engagemang i utvecklingen av nationella hållbarhetskriterier för upphandling av fordon, drivmedel och transporttjänster. I detta arbete har vi utgått från att kraven ska kunna bidra till klimatnytta utöver reduktionsplikten och att det i varje situation ska finnas ett miljömässigt bättre alternativ.

Transportsektorns utsläpp ska minska med 70 procent till 2030. Den offentliga sektorn ska gå före och det innebär att fossila drivmedel inte borde vara ett alternativ i första hand för den offentliga sektorn. Det finns olika alternativ till fossila drivmedel och alla de olika alternativen behövs i omställningen till fossilfrihet. Stockholms stad har en viktig roll att bidra med. För att kunna använda upphandling som ett verktyg i omställningen är det bra om spelreglerna är enkla och att de följer samma principer. Det underlättar för leverantörerna som då vet vad som förväntas av dem från en offentlig kund. Det vore önskvärt om de olika definitionerna på olika kravnivåer kunde harmoniseras så att de följer de principer som utvecklats tillsammans med Upphandlingsmyndigheten för andra fordonskategorier som personbilar och lätta lastbilar. Det Stockholm tar fram nu kan utgöra kommande krav på nationell nivå i Upphandlingsmyndighetens kriterietjänst för hållbarhetskrav och kan därmed hjälpa att driva marknaden på bredare front.

Principen för Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för lätta fordon är följande:

- Spjutspets motsvarar Miljözon 3
- Avancerad motsvarar nationell miljöfordonsdefinition.
- Bas inkluderar alla förnybara drivmedel och el. Energieffektivitet finns med som tilldelningskriterium för att premiera det mest energieffektiva fordon inom en specifik fordonstyp med bränsle.

I Upphandlingsmyndighetens kriterier för fordon ställs krav på möjligheten att tanka förnybart redan på basnivån. Skulle det vara möjligt att även i Stockholm stads krav för tunga lastbilar lyfta möjligheten för de förnybara alternativen redan på basnivån, så vore det önskvärt.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretags remissvar daterat den 10 januari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges Åkeriföretag är med 5600 medlemsföretag och 37 000 fordon åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på att Stockholms Stad ställer krav på sina leverantörer av varor, att deras transporter ska uppfylla krav på miljön och omställningen till fossilfritt. Vi tycker också att det är bra att det finns tre nivåer. Bas, Avancerad och Spjutspets för att möjliggöra omställningen till fossilfritt på ett smidigt sätt. Även om Stockholms Stad har en ambition om att välja alternativet Spjutspets för alla sina transporter, så finns det några hinder.

Det finns idag inte utbyggd infrastruktur för el och bränslecellsdrift för tunga lastbilar.

- Laddinfrastruktur är obefintlig för tunga lastbilar mer än i pilotprojekt.
- Ingen serietillverkning av denna typ av tunga lastbilar, det finns några i testfas. Dessa lastbilar kostar 1 – 2 miljoner mer att köpa än standardlastbilar.
- Avskrivningen för en lastbil idag är ca: 5 – 8 år. De flesta av våra medlemmar har en till två bilar. Marginalen i deras affärer är 2 – 5 %, så det är ingen som vågar investera i en ny lastbil som går på el eller bränsleceller.

Det finns inget motstånd i grundsynen från Sveriges Åkeriföretag och våra medlemmar till denna omställning att minska utsläppen men det måste göras stegvis under en period av år så att tekniken kan utvecklas och alla tunga lastbilar som redan finns idag ska kunna skrivas av.

Förslag för att skynda på denna omställning

- Stockholms stad går i tåten och säger: Vi skriver avtal på minst 5 år och vi är beredda att betala en högre ersättning för transporter som görs med lastbilar som drivs av el eller bränsleceller.
- Tittar på möjligheten för lastbilscentraler att investera i laddstolpar på sina egna anläggningar och titta på att skapa laddinfrastruktur för snabbladning i city. T.ex. Induktionsladning på lastplatser.
- Utöka till fler lastplatser.
- Off Peak (natt) leveranser.
- Längre fordon från nuvarande 12 meter till 15 meter som ger färre leveranser inom framför allt Bygg- och anläggningssegmentet. (T-banetunnlar, Förbifart Stockholm, nya tunnlar till Henriksdals reningsverk o.s.v.).
- Klassa upp gatunät där så är möjligt från Bärighetsklass 2 (BK 2) till Bärighetsklass 1 (BK 1) och Bärighetsklass 4 (BK 4).
- Viktigt med uppföljning på ställda krav, så det lönar sig att göra rätt.

Sveriges Åkeriföretag jobbar dagligen med att våra medlemmar ska ansluta sig till vårt framtagande av hållbarhetsbarhetsmärkning Fair transport och göra ett åtagande. En hållbar transport och en hållbar affär måste värderas i mer än bara kronor och ören.

Energigas Sverige

Energigas Sveriges yttrande daterat den 25 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Energigas Sverige, som är den nationella branschorganisationen för energigaser i Sverige, har tagit del av Stockholms stads förslag till krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster.

Vi vill gärna ta tillfället att framföra våra synpunkter på förslaget då vi anser att de beslut som Stockholm stad fattar i den här frågan är betydelsefulla för hela Sveriges omställning till ett hållbart samhälle. Med tanke på att Stockholms stad utgör en förebild för hur många andra aktörer agerar i sina upphandlingar är det av största vikt att Stockholms stad analyserar de konsekvenser som de egna miljökraven kan få såväl lokalt som nationellt.

Energigas Sverige föreslår att staden antar nya upphandlingskrav för tunga fordon i upphandlingar enligt följande krav:

Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el, bränslecellsfordon eller fordon som drivs av 100% förnybar biogas, och där el/drivmedel inte är producerat av fossila källor.

Avancerad:

- Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre och definieras som miljölastbil enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon
- samt för sin framdrift drivs av annat drivmedel än fossil.

Baskrav:

- Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre, samt
- är godkända enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller av fordonstillverkaren för framdrift av annat drivmedel än fossil.

I vår motivering till ovanstående förslag hänvisar vi i allt väsentligt till remissvar från BioDriv Öst och E.ON Biofor Sverige AB där vi särskilt skulle vilja betona följande:

- Det är mycket positivt för omställningen att Stockholm stad satsar på elektrifiering, men Energigas Sverige anser att ur ett systemperspektiv – där mer organiskt hushållsavfall behöver samlas in för att klara Stockholms mål (om 70% insamlat matavfall) – borde även efterfrågan och användning av biogas premieras. Det remitterade förslaget motverkar målen i Stockholms stads nyligen antagna Miljöprogram som tydliggör att biogasen ska vidareutvecklas som transportbränsle och att en ökad insamling av matavfall till biogasproduktion och hållbar växtnäring ska ske. Dessa mål kommer att bli betydligt svårare att uppnå på ett kostnadseffektivt sätt utan en marknad för fordonsgas. Att genomföra de förslag som finns inom den statliga Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63) riskerar dessutom att bli verkningslöst om det inte finns en efterfrågan på biogas på fordonsmarknaden.
- Energigas Sverige anser att upphandlingskraven bör harmoniseras med de styrmedel och definitioner som redan finns på nationell nivå och som nyligen

har beslutats: Klimatpremien för miljölastbilar (miljölastbilsdefinition), klimatbonus till bilar (miljöbilsdefinitionen), den tuffaste miljözonen klass 3 samt Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon. Dessa nationella styrmedel och vägledningar har tagits fram med ett omfattande analysarbete som grund för att driva på och möjliggöra en ändamålsenlig omställning av transportsektorn. Om dessa verktyg på nationell nivå inte tillämpas i de offentliga aktörernas upphandlingar blir de dock verkningslösa.

- Energigas Sverige anser att det är viktigt att uppmärksamma att nuvarande förslag till avancerad nivå kommer:
 - Att försvåra måluppfyllelsen av Stockholms stads egna Miljöprogram
 - Att hämma transportföretagens möjligheter till riskspridning genom teknikdiversifiering samt näringslivets möjligheter till investeringar i regional produktion och distribution av förnybara drivmedel. Båda dessa frågor är av stor vikt, inte bara för att uppnå en fossilfri fordonsflotta, utan även för att kunna åstadkomma en stärkt krisberedskap och ett stärkt totalförsvar.
 - Att bidra till förvirring gällande vad som är ett miljöfordon
 - Att undergräva de styrmedel som införts på nationell nivå för att uppnå en fossilfri fordonsflotta genom en ökad teknikdiversifiering och ett hänsynstagande till en större bredd av miljö- och samhällsnyttor.
- Stockholms stad som ligger i framkant i omställningen, och har bland de bästa lokala förutsättningarna för att kunna ställa tuffa miljökrav, bör ha en basnivå som signalerar vikten av en omställning till samtliga förnybara drivmedel. Nuvarande förslag kommunicerar indirekt att fortsatta inköp av fordon som endast kan drivas med fossila drivmedel är acceptabelt. Genom en enkel omformulering kan detta undvikas.
- Det finns vetenskapliga studier som, utifrån en sammanställning av befintlig forskning, tydliggör att om förnybara drivmedel analyseras utifrån Sveriges nationella miljömål eller utifrån en större bredd av miljö- och hållbarhetsmål så faller biogas väl ut och hamnar i topp tillsammans med el . Dessa vetenskapliga resultat bör återspeglas i de upphandlingskrav som staden tillämpar.

Avslutningsvis vill vi återigen poängtera hur betydelsefulla de beslut som Stockholms stad fattar är för hela Sveriges omställning till ett hållbart samhälle. Stockholm har ambitiösa miljömål och goda förutsättningar att leverera på dessa genom att ställa smarta krav. Vi hoppas därmed att Stockholms stad väljer att maximera nyttan av denna starka drivkraft!

E.ON Biofor Sverige AB

E.ON Biofor Sverige AB:s yttrande daterat den 24 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

E.ON Biofor Sverige AB producerar och distribuerar biogas för fordonsdrift i större delen av Sverige. I Stockholmsregionen har E.ON investerat ca 2 miljarder kronor i en kretsloppsanläggning för avfallsbehandling i Högbytorp. En del av investeringen behandlar matavfall från ca en halv miljon invånare tillsammans med andra organiska avfall och restprodukter från närområdet. Det blir drivmedel till ca 5000 bilar och andra fordon. För närvarande konsumeras inte hela biogasproduktionen inom Stockholmsregionen utan exporteras till andra regioner.

E.ON Biofor Sverige AB ingår i Biodriv Öst och instämmer i huvuddelen av de synpunkter som lämnats av dem.

Stockholms stad har skickat ut nedanstående förslag till miljölastbilsdefinition för Stockholms stads upphandlingar av transporttjänster:

Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el; samt bränslecellsfordon.

Avancerad:

- Tunga fordon ska som lägst uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre, samt
- för sin framdrift drivas av annat bränsle än fossilt

Baskrav:

- Euroklass VI eller bättre.

E.ON Biofors synpunkter i korthet

- Det är mycket positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp och transportintensiva upphandlingar då de vägval som Stockholms stad gör får stor påverkan på transportsektorns omställning. Stockholms stad ligger i framkant och har goda förutsättningar för ökade satsningar på elektrifiering. Att Stockholms stad därmed i sin spjutspetsnivå frångår principerna i den nationella miljöbilsdefinitionen (och bonus-malus systemet), den nationella miljölastbilsdefinitionen och den tuffaste miljözonen kan tyckas rimligt.
- Sett ur ett systemperspektiv, där mer organiskt hushållsavfall behöver samlas in för att klara Stockholms mål (om 70% insamlat matavfall), borde däremot även efterfrågan och användning av biogas premieras. Premierande av biogas ligger också i linje med nationella styrmedel och definitioner såsom statens miljölastsbilspremie och dess miljölastbilsdefinition, den mest stringenta miljözons-definitionen och definitionen av klimatbonusbilar. Det överskott på biogas som redan råder i regionen riskerar att ytterligare förvärras när SL framöver minskar sin användning av biogas. Infrastruktur för biogas till både lätta och tyngre lastbilar är dessutom redan utbyggd i staden, till skillnad från de nu föreslagna spjutspetsteknikerna.

- E.ON Biofor anser det också viktigt att uppmärksamma att nuvarande förslag till avancerad nivå genom att likställa fossilfri diesel med förnybar biogas kan: - försvåra måluppfyllelsen av Stockholms stads egna Miljöprogram - hämma transportföretagens möjligheter till riskspridning genom teknikdiversifiering
 - Äventyra näringslivets möjligheter till investeringar i regional produktion och distribution av förnybara drivmedel. Båda dessa frågor är av stor vikt, inte bara för att uppnå en fossilfri fordonsflotta, utan även för att kunna åstadkomma en starkt krisberedskap och ett starkt totalförsvar.
 - Bidra till osäkerheter gällande vad som är ett miljöfordon
 - Undergräva de styrmedel som införts på nationell nivå för att uppnå en fossilfri fordonsflotta genom en ökad teknikdiversifiering och ett hänsynstagande till en större bredd av miljö- och samhällsnyttor.
- E.ON Biofor anser att spjutspetsnivån bör harmoniseras med de styrmedel som finns på nationell nivå genom att motsvara de fordon som omfattas av klimatpremien för miljölastbilar. Då skulle kraven bättre harmonisera med tidigare nämnda styrmedel som miljöbilsdefinitionen (=klimatbonusbilar), den tuffaste miljözonen klass 3 samt Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon. Dessa nationella styrmedel och vägledning har tagits fram med ett omfattande analysarbete som grund för att driva på och möjliggöra en ändamålsenlig omställning av transportsektorn. Om dessa verktyg på nationell nivå inte tillämpas i de offentliga aktörernas upphandlingar förblir blir de dock verkningslösa. Stockholms stads policy för interna personbilsinköp samt miljökrav för personbilar i transportupphandling ligger betydligt mer i linje med dessa styrmedel. Att tillämpa en annorlunda modell för tunga fordon får flera negativa konsekvenser, skapar osäkerhet och kan inte anses vara marknadsmässigt motiverat.
- Stockholms stad som ligger i framkant i omställningen, och har bland de bästa lokala förutsättningarna för att kunna ställa tuffa miljökrav, bör ha en basnivå som signalerar vikten av en omställning till samtliga förnybara drivmedel. Nuvarande förslag kommunicerar indirekt att fortsätta inköp av fordon som endast kan drivas med fossila drivmedel är acceptabelt. Genom en enkel omformulering kan detta undvikas. Hur stor andel av fordonen på basnivå som det sedan är rimligt att köra på exempelvis HVO100 i en specifik tjänst kan därefter regleras i tillhörande drivmedelskrav i själva upphandlingsförfarandet. I dag har i princip samtliga stora fordonstillverkare godkänt sina tunga fordon för HVO100. E.ON Biofors nya förslag till formulering nedan bör därmed inte begränsa tillämpningsmöjligheterna jämfört med nuvarande förslag till skrivning.

Förslag till ny miljölastbilsdefinition:

Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el, bränslecellsfordon eller fordon som drivs av 100% förnybar biogas, och där el/drivmedel inte är producerat av fossila källor.

Avancerad:

- Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre och definieras som miljölastbil enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon
- samt för sin framdrift drivs av annat drivmedel än fossil.

Baskrav:

- Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre, samt
- är godkända enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller av fordonstillverkaren för framdrift av annat drivmedel än fossil.

Motiveringar och överväganden

Vikten av ett regionalt systemperspektiv

Vissa drivmedel är mer än bara drivmedel. Biogas är ett exempel på hur avfall och restprodukter från stadens olika verksamheter tas tillvara och bidrar till en utfasning av fossila bränslen, samtidigt som de är en del i den kedja som bidrar till att avfall och restprodukter tas om hand och näringsämnen återvinns och återförs till kretsloppet på ett hållbart sätt. Med den lokala/regionala hanteringen minskas också beroende av importerade drivmedel till de för staden samhällskritiska transporter.

Alla för klimatet nödvändiga lösningar bör användas och det är viktigt att göra de krav som ställs så spetsiga som möjligt. Vi har till exempel sett på Swedavias tidigare tydliga miljöstyrning av framkallningssystem för taxi att det kan stärka den lokala biogasmarknaden. När systemet ändrades till ett liknande system som nu föreslås av Stockholms stad, blev dessvärre utfallet väldigt få eldrivna taxibilar, betydligt färre biogasdrivna taxibilar och tyvärr fler dieseldrivna fordon. Samtidigt halverades användningen av HVO när reduktionsplikten infördes. När höjningarna av kraven i reduktionsplikten åter tar fart kommer sannolikt den HVO som kan produceras på ett hållbart sätt konsumeras inom ramen för detta verktyg och inte finnas lika tillgänglig för dedikerade kravställda transporter. Samma hot kan även komma om EU inte längre ger Sverige möjlighet att efter 1 januari 2022 skattebefria flytande biodrivmedel på samma sätt som man gjort med biogas (till 2030).

Avslutningsvis vill vi återigen poängtera hur betydelsefulla de beslut som Stockholms stad fattar är för hela Sveriges omställning till ett hållbart samhälle. Stockholm har ambitiösa miljömål och goda förutsättningar att leverera på dessa genom att ställa smarta krav. Vi hoppas därmed att Stockholms stad väljer att maximera nyttan av denna starka drivkraft!

Gasum

Gasums yttrande daterat den 25 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Energibolaget Gasum är experter inom den nordiska gassektorn och på energimarknaden. Gasum erbjuder experttjänster inom renare energi och på energimarknaden för industri och kraftvärmeproduktion, samt renare bränslelösningar för väg- och sjötransporter. Företaget hjälper kunderna att minska både sitt eget och sina kunders koldioxidavtryck. Tillsammans med sina samarbetspartner främjar Gasum utvecklingen mot en koldioxidneutral framtid på land och till havs. Gasum-koncernen har omkring 380 anställda i Finland, Norge, Sverige och Tyskland. Företaget hade en omsättning på 1 128 miljoner euro 2019. Gasum ägs av finska staten.

Stockholms stad har skickat ut nedanstående förslag till miljölastbilsdefinition för Stockholms stads upphandlingar av transporttjänster:

Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el; samt bränslecellsfordon.

Avancerad:

- Tunga fordon ska som lägst uppfylla utsläppskraven motsvarande euroklass VI eller bättre, samt
- för sin framdrift drivas av annat bränsle än fossilt

Baskrav:

- Euroklass VI eller bättre.

Gasums synpunkter i korthet

- Det är mycket positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp och transportintensiva upphandlingar då de vägval som Stockholms stad gör får stor påverkan på transportsektorns omställning. Stockholms stad ligger i framkant och har goda förutsättningar för, och extra stora vinningar av, ökade satsningar på elektrifiering. Att Stockholms stad därmed i sin spjutspetsnivå frångår principerna i den nationella miljöbilsdefinitionen (och bonus-malus systemet), den nationella miljölastbilsdefinitionen och den tuffaste miljözonen kan därmed vara rimligt.
- Gasum anser däremot att det är viktigt att uppmärksamma att nuvarande förslag till avancerad nivå kommer:
 - Att hämma transportföretagens möjligheter till riskspridning genom teknikdiversifiering samt näringslivets möjligheter till investeringar i regional produktion och distribution av förnybara drivmedel. Detta kan komma att påverka både möjligheten att uppnå en fossilfri fordonsflotta, men även att kunna åstadkomma en stärkt krisberedskap och ett stärkt totalförsvär.
 - Att bidra till förvirring gällande vad som är ett miljöfordon
 - Att undergräva de styrmedel som införts på nationell nivå för att uppnå en

fossilfri fordonsflotta genom en ökad teknikdiversifiering och ett hänsynstagande till en större bredd av miljö- och samhällsnyttor.

- Gasum anser att den avancerade nivån bör harmoniseras med de styrmedel som finns på nationell nivå genom att motsvara de fordon som omfattas av klimatpremien för miljölastbilar. Då skulle kraven bättre harmonisera även med tidigare nämnda styrmedel som miljöbilsdefinitionen (=klimatbonusbilar), den tuffaste miljözonen klass 3 samt Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon. Dessa nationella styrmedel och vägledningar har tagits fram med ett omfattande analysarbete som grund för att driva på och möjliggöra en ändamålsenlig omställning av transportsektorn. Om dessa verktyg på nationell nivå inte tillämpas i de offentliga aktörernas upphandlingar förblir de dock verkningslösa. Stockholms stads policy för interna personbilsinköp samt miljökrav för personbilar i transportupphandlingar ligger betydligt mer i linje med dessa styrmedel. Att tillämpa en annorlunda modell för tunga fordon får flera negativa konsekvenser, blir förvirrande och kan inte heller anses vara marknadsmässigt motiverat.
- Stockholms stad som ligger i framkant i omställningen, och har bland de bästa lokala förutsättningarna för att kunna ställa tuffa miljökrav, bör ha en basnivå som signalerar vikten av en omställning till samtliga förnybara drivmedel. Nuvarande förslag kommunicerar indirekt att fortsatta inköp av fordon som endast kan drivas med fossila drivmedel är acceptabelt. Genom en enkel omformulering kan detta undvikas. Hur stor andel av fordonen på basnivå som det sedan är rimligt att köra på exempelvis HVO100 i en specifik tjänst kan därefter regleras i tillhörande drivmedelskrav i själva upphandlingsförfarandet. I dag har i princip samtliga stora fordonstillverkare godkänt sina tunga fordon för HVO100. Gasums förslag till ny formulering nedan bör därmed inte begränsa tillämpningsmöjligheterna jämfört med nuvarande förslag till skrivning.

Förslag till ny miljöbilsdefinition:

Spjutspets: Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton) som drivs helt med el, bränslecellsfordon eller fordon som drivs av 100% förnybar biogas, och där el/drivmedel inte är producerat av fossila källor.

Avancerad:

- Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre och definieras som miljölastbil enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon
- samt för sin framdrift drivs av annat drivmedel än fossil.

Baskrav:

- Tunga fordon som uppfyller euroklass VI eller bättre, samt

- är godkända enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller av fordonstillverkaren för framdrift av annat drivmedel än fossil.

Motiveringar och överväganden

Vikten av att Stockholms stad går före

Det är mycket positivt för hela Sveriges omställning att Stockholms stad går före och ställer tuffa miljökrav i sina fordonsinköp och transportintensiva upphandlingar. Stockholms stad ligger långt framme och har goda förutsättningar för, och extra stora vinningar av elektrifiering i form av förbättrad luftkvalitet och minskat buller. Att Stockholms stad därmed i sin spjutspetsnivå frångår den nationella miljöbilsdefinitionen, den nationella miljölastbilsdefinitionen och den tuffaste miljözonen kan därmed vara rimligt. Det är bra att underlaget tydliggör att definitionen är utformad utifrån marknaden i Stockholm och att den på vissa punkter kan skilja sig från en nationell miljölastbilsdefinition.

Stockholm har under långt tid gått före t.ex. på biogasområdet, vilket har lett till en framväxande marknad som både kan hjälpa till att komplettera elektrifieringen av fordonsflottan samt skapa hållbara sätt att hantera avfallsfrågan. Med tanke på att Stockholms stad utgör en förebild för hur många andra aktörer agerar i sina upphandlingar är det dock av största vikt att Stockholms stad analyserar de konsekvenser som de egna miljökraven kan få såväl lokalt som nationellt.

Konsekvenser av nuvarande förslag till avancerad nivå

Stockholms stad har valt en helt annan linje för tunga fordon på avancerad nivå, jämfört med stadens policy för inköp av egna fordon samt stadens miljöbilsdefinition vid upphandling av tjänster. I stadens egna fordonsinköp främjas biogasfordon framför dieselfordon och i miljöbilsdefinitionen för stadens upphandlingar främjas biogasfordon och etanolfordon framför dieselfordon. Något som är i linje med den styrning som finns inom bonus-malussystemet, den nationella miljöbilsdefinitionen, den nationella miljölastbilsdefinitionen, den tuffaste miljözonen klass 3, Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon samt länsstyrelsens regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

Varför en helt annan linje väljs för tunga fordon är svårt att förstå. Det kommer att öka förvirringen kopplat till vad som är ett miljöfordon, det kommer att undergräva effektiviteten av de styrmedel som införts på nationell nivå och det kommer dessutom att motverka mål som finns i Stockholms stads egna Miljöprogram.

Med tanke på den elektrifiering som sker på personbilssidan och inom kollektivtrafiken finns det ett stort behov av ökade satsningar på biogas i tunga transporter, där biogas i många fall är ett bättre alternativ, som dessutom i miljöstudier hamnar i topp tillsammans med el. Utöver detta har biogasen en oerhört viktig roll att fylla som komplement till elektrifiering inom den del av kollektivtrafiken som innebär rutter med längre sträckning eller i städer/stadsdelar där elnätets kapacitet inte räcker

till. En viss del biogas borde därför även framgent ingå i kollektivtrafikupp-handlingar.

Genom denna strategiska biogasanvändning möjliggörs en fortsatt regional och inhemsk bio-gasproduktion. Biogas kan även fylla en viktig funktion inom en stärkt krisberedskap och ett stärkt totalförsvaret. En ökad teknikdiversifiering och en mer decentraliserad energiproduktion är av stor vikt i ett krisberedskapsperspektiv. Biogas kan produceras mer decentraliserat och regionalt och kan därmed minska importberoendet av drivmedel. Biogasproduktion minskar även livsmedelsproduktionens importberoende gällande växtnäring tack vare den biogödsel som är en biprodukt vid produktionen. Att främja en teknikdiversifiering inom transportsektorn och en utveckling av inhemsk produktion av flera olika förnybara drivmedel fyller därmed många viktiga funktioner i ett mer hållbart och motståndskraftigt samhälle. Likaså är det näringslivsaktörer med fordonsproduktion i Sverige som Volvo och Scania som tillhandahåller fordon för biogas.

Det vore därmed lämpligt att Stockholms stad på avancerad nivå tillämpar den miljölastbilsdefinition som finns i Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon precis som miljöbilsdefinitionen utgår från Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar som definierar miljöbilar som klimatbonusbilar.

” 2§ i Förordning (2020:750) miljölastbil: en tung lastbil enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner och som är avsedd att drivas enbart av bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri eller en extern källa, eller dessa i kombination.”

Om Stockholms stad vidhåller nuvarande förslag till miljölastbilsdefinition är det viktigt att vara införstådd med de konsekvenser som det sannolikt kommer att få för Stockholms nuvarande och framtida möjligheter till biogasproduktion.

Region Stockholm har beslutat att inte ställa krav på biogas i sina kommande kollektivtrafikupp-handlingar. Det innebär att biogasanläggningar i Stockholms län, där Stockholms stad och andra kommuner är ägare, riskerar att förlora stor del av sin nuvarande avsättning för biogasen. Detta kan innebära att de offentligt ägda biogasanläggningarna får fackla biogasen, eller till en ekonomisk förlust får ställa om till el/värme-produktion med risk för ökade kostnader för skatte-betalarna i form av höjda VA-taxor som resultat. För anläggningar som ägs privat kan det innebära konkurs. Genom att Stockholms stad istället, i en stor del av sina upphandlingar gällande tunga fordon, ställer krav på den nationella miljölastbilsdefinitionen skulle Stockholms stad kunna bidra till att minska risken för stora negativa konsekvenser för Stockholms biogassystem och fortsatt ta tillvara de miljö- och samhällsnyttor som detta system levererar till Stockholms stad. De föreslagna kriterierna för tunga fordon motverkar målen i Stockholms stads nyligen antagna Miljöprogram som tydliggör att biogasen ska vidareutvecklas som transportbränsle och att en ökad insamling av matavfall till biogasproduktion och hållbar växtnäring ska ske. Dessa mål kommer att bli betydligt svårare att uppnå på ett kostnadseffektivt sätt utan en marknad för fordonsgas. En fortsatt prioritering av dieselfordon i stadens upphandlingar kan

komma att leda till en betydligt lägre klimatnytta än förväntat om den indirekta effekten blir att biogasanläggningar får läggas ner eller fackla biogasen.

Region Stockholm har även valt att inte ställa krav på biogas i sin senast genomförda färdtjänstupphandling som har stor påverkan på taximarknaden. Taxi, som är en potentiellt stor förbrukare av biogas, nyttjar därmed också till stor del biodiesel i Stockholm. Det innebär att Stockholms län i allt från kollektivtrafik och lastbilar till taxi-relaterade upphandlingar har tagit sin hand från biogasen. Att förvänta sig att biogasen under samma tidsperiod ska kunna avsättas inom andra segment som industrier, sjöfart och restauranger är inte realistiskt utifrån rådande marknadsförutsättningar. Att genomföra de förslag som finns inom Biogasmarknadsutredningen (SOU 2019:63) riskerar även att bli verkningslösa om det inte finns en efterfrågan på biogas på fordonsmarknaden. Klimatklivet har exempelvis beviljat stöd till en lång rad bio-gastankställen och biogasproduktionsanläggningar som inte byggs till följd av att marknadsefterfrågan på fordonsgas är för låg.

Det är därmed viktigt att Stockholms stad är införstådda med de potentiellt negativa konsekvenser som ett aktivt val att inte utnyttja den nationella miljölasterdefinitionen kan få för möjligheten att uppnå Stockholms stads miljömål, en stärkt krisberedskap samt de potentiella ekonomiska konsekvenserna för skattekollektivet och Stockholm Vatten.

Vad är problemet när biogas ju är fossilfritt och inte exkluderas från den avancerade nivån?

Med nuvarande förslag till miljölasterdefinition kommer Stockholms stad aktivt att främja en elektrifiering samt nyttjande av biodiesel, medan en omställning till biogas lämnas därhän. Nu-varande skrivning förhindrar inte val av biogas, men drivkrafterna för att välja den mest väl-kända och enklaste lösningen är mycket stor och i slutändan är det vanligen den upphandlande offentliga aktören som tar den största risken när det gäller eventuella ökande priser på eller bristande tillgång på biodiesel.

Marknadstrycket på biodiesel (FAME och HVO) kommer att vara mycket stort framöver, detta tack vare det kraftfulla och viktiga styrmedel som reduktionsplikten innebär. Dessutom kommer allt fler länder börja efterfråga biodiesel i allt större utsträckning. Att kunna öka produktionen av hållbart producerad HVO i tillräckligt stora volymer, tillräckligt snabbt, är en utmaning som bland annat Trafikverket lyfter fram i sin analys kopplat till remissversionen av inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen.

Biodiesel är den lägst hängande frukten som är enklast att implementera och ofta det enda realistiska förnybara alternativet i svårare transportsegment som arbetsmaskiner, flyg och viss sjö-fart. Att offentlig sektor då fortsatt ställer miljökrav i sina upphandlingar gällande tunga fordon som ökar efterfrågan på biodiesel innebär stora risker för hela transportsektorns omställning.

Dels försämras marknadsförutsättningarna för de näringslivsaktörer som vill bygga ut infra-struktur eller ställa om sina fordonsparker till en diversifiering av tekniker som

omfattar t.ex. biogas. Dels uppmuntras sannolikt fortsatta investeringar i nya dieselfordon, som det sannolikt kommer att bli en stor utmaning att fylla med hållbart producerad biodiesel.

Incitamenten för att transportföretagen ska välja biogas framför biodiesel är i dagsläget inte tillräckligt starka och det är inte teknikneutralt att likställa en teknik som kräver investeringar i ny och ovan fordonsteknik, ny infrastruktur, och som delvis kräver en beteendeförändring med en teknik som redan har en etablerad infrastruktur, befintliga fordon på plats och är välkänd för användarna.

Genom att tillämpa Gasums förslag till miljölastbilsdefinition kommer däremot flera olika förnybara drivmedel att kunna utvecklas parallellt på ett betydligt mer teknikneutralt sätt.

Avslutningsvis vill vi återigen poängtera hur betydelsefulla de beslut som Stockholms stad fattar är för hela Sveriges omställning till ett hållbart samhälle. Vi hoppas därmed att Stockholms stad väljer att maximera nyttan av denna starka drivkraft!

Gasnätet Stockholm

Gasnätet Stockholms yttrande daterat den 8 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Gasnätet Stockholm (som äger, driver och underhåller gasnäten) och Stockholm Gas (som köper och säljer gas - gashandel), nedan kallat Gasbolagen, har tagit del av rubricerat förslag till krav för upphandling av tunga lastbilstransporter.

Gasbolagens synpunkter på förslaget

Stockholm Stad ligger i framkant när det gäller omställningen till hållbara transporter och Gasbolagen välkomnar nya skarpare krav vid upphandlingar. Samtidigt är det olyckligt att definitionerna inte harmoniserats med de nationella kraven på fordon som omfattas av klimatpremien för miljölastbilar. Regionala särkrav riskerar att fördyra upphandlingar alternativt göra det nödvändigt att sänka kraven till en lägre standard för att hitta lämpliga leverantörer. Vidare skickar Stockholm stad olika signaler till leverantörerna genom att välja en annan linje för tunga fordon på avancerad nivå, jämfört med stadens policy för inköp av egna fordon samt stadens miljöbilsdefinition vid upphandling av tjänster. För både stadens egna fordonsinköp och i miljöbilsdefinitionen för stadens upphandlingar främjas biogasfordon framför dieselfordon.

Lastbilar som anpassas för att enbart köras på biodrivmedel så som gas och etanol bör premieras högre än att endast skifta från diesel till HVO. Men med nuvarande förslag till miljölastbilsdefinition kommer Stockholms stad aktivt att främja ett ökat användande av HVO samt på längre sikt möjliggöra för elektrifiering. Nuvarande skrivning förhindrar inte en långsiktigt hållbar omställning till biogas eller etanol, men

drivkrafterna för att välja HVO som är den mest välkända och enklaste lösningen är mycket stora om inget annat premieras av transportköparen. De tillgängliga volymerna av hållbart producerad HVO är begränsade och samtidigt eftertraktade, något som en upphandlande offentlig aktör bör beakta då risken för ökade bränslepriser vanligtvis hamnar på transportköparen.

Biogas är det enda lokalproducerade bränslet, dessutom utvunnet ur det avfall som staden genererar. Detta kan inte likställas med HVO där nästan hälften (45%) av råvaran kommer från Indonesien och Malaysia (SPBI Branschfakta 2019). Stockholm Stad är på många sätt en viktig del av den lokala biogasmarknaden genom offentliga upphandlingar och sitt ägande i Stockholm Vatten och Avfall. Det nyligen antagna Miljöprogrammet tydliggör att biogasen ska vidareutvecklas som transportbränsle och att en ökad insamling av matavfall till biogasproduktion och hållbar växtnäring ska ske. Dessa mål kommer att bli betydligt svårare att uppnå på ett kostnadseffektivt sätt med den föreslagna kraven på tunga transporter. Detta sammantaget med det inriktningsbeslut som tagits för SL, gör framtiden för fordonsgasmarknaden i Stockholm osäker med en betydande risk att stora volymer biogas kommer att exporteras från Stockholm till regioner där miljönyttan värderas högre, så som nyttan värderas inom det nationella ramverket. En fortsatt prioritering av dieselfordon i stadens upphandlingar kan komma att leda till en betydligt lägre klimatnytta när investeringar inom den regionala biogassektorn uteblir på grund av en vikande lokal marknad.

Med denna bakgrund anser Gasbolagen att den avancerade nivån bör harmoniseras med de styrmedel som finns på nationell nivå genom att endast innefatta de typer av fordon som definieras som miljölastbil enligt Förordning (2020:750).

Omställningen av tunga transporter kommer kräva ett större antal drivmedel och infrastruktur för dessa. Markfrågan är den i särklass svåraste frågan vid etablering av ny ladd- och tankningsinfrastruktur. Gasbolagen vill därför poängtera vikten av att framtida utvecklingsplaner tar hänsyn till behovet av infrastruktur och marktillgång för att förse även de tunga transporterna med förnybara drivmedel.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Rose-Marie Rooth m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster. Vi anser att principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt är av stor vikt vid klimatomställningen av transporter. Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete uppföljs av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, men stadens upphandlingar har en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar.

Det finns olika typer av biobränslen ute på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på spårbarheten av biobränslen som används i de upphandlade transporttjänsterna och noggrant överväger val av biobränslen vid upphandlingar. Det är även viktigt med uppföljningen av att transporttjänsterna faktiskt utförs med de bränslen som är avtalade i upphandlingarna.

Alla transporter har påverkan på miljön och klimatet och har olika sociala konsekvenser. Därför är det viktigt att stadens förvaltningar och bolag arbetar med transportsnål verksamhet och överväger om transporter kan undvikas eller effektiviseras genom bättre planering eller med tekniska lösningar. För persontransporter bör gång, cykel och kollektivtrafik alltid prioriteras framför transporter med bil.

Vänsterpartiet ser att det är logiskt att harmonisera upphandlingskraven med stadens antagna miljöbilsdefinition, men vi står fortfarande bakom våra invändningar mot hur den har utformats.

Särskilt uttalande gjordes av Anton Clarholm (SD), enligt följande.

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvingande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar.

Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansatts för att uppskatta detta.

Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livscykeln bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas i ärendet.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Susanne Urban m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster. Vi anser att principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt är av stor vikt vid klimatomställningen av transporter. Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete följs upp av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, men stadens upphandlingar har en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar.

Det finns olika typer av biobränslen på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på spårbarheten av biobränslen som används i de upphandlade transporttjänsterna och noggrant överväger val av biobränslen vid upphandlingar. Det är även viktigt med uppföljningen av att transporttjänsterna faktiskt utförs med de bränslen som är avtalade i upphandlingarna.

Alla transporter har påverkan på miljön och klimatet och har olika sociala konsekvenser. Därför är det viktigt att stadens förvaltningar och bolag arbetar med transportsnål verksamhet och överväger om transporter kan undvikas eller effektiviseras genom bättre planering eller med tekniska lösningar. För persontransporter bör gång-, cykel- och kollektivtrafik alltid prioriteras framför transporter med bil.

Vänsterpartiet ser att det är logiskt att harmonisera upphandlingskraven med stadens antagna miljöbilsdefinition, men vi står fortfarande bakom våra invändningar mot hur den har utformats.

Särskilt uttalande gjordes av Christina Wallmark (SD) enligt följande.

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvängande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar.

Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansats för att uppskatta detta.

Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livsrytmen bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas.

Fastighetsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster. Vi anser att principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt är av stor vikt vid klimatomställningen av transporter. Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete följs upp av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, men stadens upphandlingar har en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar.

Det finns olika typer av biobränslen på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på spårbarheten av biobränslen som används i de upphandlade transporttjänsterna och noggrant överväger val av biobränslen vid upphandlingar. Det är även viktigt med uppföljningen av att transporttjänsterna faktiskt utförs med de bränslen som är avtalade i upphandlingarna.

Alla transporter har påverkan på miljön och klimatet och har olika sociala konsekvenser. Därför är det viktigt att stadens förvaltningar och bolag arbetar med transportsnål verksamhet och överväger om transporter kan undvikas eller effektiviseras genom bättre planering eller med tekniska lösningar. För persontransporter bör gång-, cykel- och kollektivtrafik alltid prioriteras framför transporter med bil.

Vänsterpartiet ser att det är logiskt att harmonisera upphandlingskraven med stadens antagna miljöbilsdefinition, men vi står fortfarande bakom våra invändningar mot hur den har utformats.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvingande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar.

Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansats för att uppskatta detta.

Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livsrymden bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

1. Trafiknämnden tillstyrker Kommunstyrelsens förslag att nivå Spjutspets och Avancerad ska utgöra grunden för stadens upphandling av transporttjänster, men vill se en tydligare styrning mot Spjutspets
2. Trafiknämnden anser att definitionen av Avancerad nivå behöver skärpas och förtydligas enligt nedan
3. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart

Vi välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster. Vi anser att principen att nivå Spjutspets eller Avancerad alltid ska användas som utgångspunkt är av stor vikt vid klimatomställningen av transporter. Det kommer att vara viktigt att stadens förvaltningar och bolag aktivt arbetar för upphandlingar med nivå avancerad eller spjutspets och att detta arbete uppföljs av nämnder och bolagsstyrelser. Spjutspetstekniker är inte alltid tillgängliga på den allmänna transportmarknaden, men

stadens upphandlingar har en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar.

Vad gäller nivån Avancerad måste dock inskräpas att det finns olika typer av icke-fossila bränslen på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. I vissa fall, som vid användning av palmolja odlad på regnskogsmark, anses klimatpåverkan till och med större än för fossila bränslen. I andra fall, som ibland med etanol, konkurrerar bränsletillverkningen med livsmedelsproduktion på ett socialt ohållbart sett. Att enbart ställa krav på att bränslen är ickefossila är därför otillräckligt för att främja hållbarhet, det kan rent av leda åt fel håll.

Därför är det nödvändigt att staden utformar tydligare kriterier för vad som är hållbara ickefossila bränslen för nivån Avancerad. Det kan exempelvis röra sig om ickefossil biogas framställd av avfall eller avloppsslam, eller syntetiskt framställd diesel. Kriterierna måste utesluta biobränslen som ur livscykelperspektiv är sämre eller endast måttligt bättre än fossila bränslen.

Eftersom biobränslen är mer tveksamma ur hållbarhetskäl anser vi också att upphandlingspolicyn tydligare bör styra mot användning av nivån Spjutspets. Det kan exempelvis ske genom att Spjutspets alltid ska upphandlas där så är möjligt, och att kvantitativa mål införs som successivt styr över mot Spjutspets. Ellastbilar av många modeller är på väg ut på marknaden och vi vill se en övergång till elektrifiering av alla godstransporter i staden, både upphandlade och privata, senast år 2030.

Särskilt uttalande gjordes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvingande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar.

Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansats för att uppskatta detta.

Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livscykeln bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Ghazal Saberian (SD) enligt följande.

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvingande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar.

Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansats för att uppskatta detta.

Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livscykeln bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas.

Södermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Anders Göransson m.fl. (alla S) enligt följande.

Det remitterade förslaget är daterat 30 september 2020. Sedan dess har förutsättningar förändrats vilket betyder att det kan finnas skäl för staden att något justera kriterierna för kategorierna ”Spjutspets” och ”Avancerad”.

I oktober 2020 beslöt EU-kommissionen att förlänga den dispens som ger Sverige rätt att undanta koncentrerade biodrivmedel (HVO100, E85 m m) från energibeskattning till utgången av 2021. Därefter är det mycket osäkert om, eller snarare osannolikt att, skattebefrielsen längre kommer att tillåtas.

Om ingen ny dispens ges kommer från årsskiftet 2021/2022 varje liter HVO100 att beskattas på samma sätt som reguljär diesel, vilket innebär en så kraftig prishöjning att det är sannolikt att produkten inte längre kommer att finnas på marknaden.

Parallellt väntas riksdagen under våren besluta att skärpa kravet om inblandning av fossilfria drivmedel i reguljär diesel (”reduktionsplikten”) betydligt. Ett förslag remitterades den 20 december 2020.

Mot denna bakgrund är risken/sannolikheten för att det föreslagna kriteriet för ”Avancerad” snabbt kommer att bli irrelevant betydande. Att reduktionsplikten skärps betyder samtidigt att skillnaden mellan koncentrerad biodiesel och reguljär diesel efterhand minskar.

I stadens beslut bör därför finnas en öppning för t.ex. följande kategoriindelning:

- ”Spjutspets”: Fordon utan förbränningsmotor (ren el- eller bränslecellsdrift)
- ”Avancerad”: Laddhybrider
- ”Baskrav”: Euroklass VI eller bättre.

Särskilt uttalande gjordes av Christina Wallmark (SD) enligt följande.

Staden har högt ställda klimatmål, vilket vid implementering i vissa fall kan innebära stora inskränkningar för medborgare och företag. Den föreslagna kravställningen för tunga lastbilar kommer att innebära ett framtvängande av förnyelse för delar av de fordon som idag levererar transporttjänster inom ramen för stadens upphandlingar. Hur stora samhällsekonomiska kostnader detta medför är svåra att avgöra, men ingenstans i förvaltningens förslag görs en ansats för att uppskatta detta. Förnyelse av berörda fordon kommer att sänka de totala rörliga utsläppen av växthusgaser och andra föroreningar. Detta är bra. Sverigedemokraternas utgångspunkt i frågan om utsläpp av växthusgaser bottnar dock i ett globalt helhetsperspektiv där hela livscykeln bör tas i beaktande vid åtgärder och regleringar som syftar till att minska utsläppen. De utsläpp som krävs för att producera och transportera de nya fordonen, i kombination med de samhällsekonomiska kostnaderna, bör därför vara praxis för förvaltningen att utreda i samband med beredning av dylika ärenden. Detta perspektiv saknas.