

Miljöbilsdefinition för Stockholms stad

Hemställen från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljöbilsdefinition i de tre nivåerna Bas, Miljöbil och Miljöbil spets enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag godkänns.
2. Definitionerna gäller tills en nationell definition av miljöbil beslutats.
3. Nämnderna ska i sina upphandlingar alltid använda miljöbil och miljöbil spets som utgångspunkt och nivå bas ska användas när andra alternativ inte är tekniskt möjliga.
4. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge samtliga bolag i uppdrag att använda den nya definitionen av miljöbilar i sina upphandlingar enligt punkt 3 ovan.
5. Stadens nämnder och bolag ska använda definitionen i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

Den 1 juli 2018 infördes det statliga Bonus Malus-systemet för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon genom att fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. I samband med att Bonus Malus-systemet infördes togs den tidigare miljöbilsdefinitionen bort, vilket medfört konsekvenser för staden och andra kommuner som har ett fortsatt behov av att definiera vad som avses vara en miljöbil, framförallt för att kunna ställa skarpa och korrekta krav i upphandlingar.

Staden har genom miljö- och hälsoskyddsnämnden, i samarbete med Upphandlingsmyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Kommerskollegium samt Biodriv Öst, tagit fram ett förslag till ny definition av miljöbilar fram till dess att det finns en statlig definition. Bedömningen från parterna är att detta förslag även bör bli den nationella definitionen. Det är dock fortfarande oklart när en nationell definition beräknas komma.

Definitionen baseras på nya mätmetoder för utsläpp och som innebär en skärpning mot tidigare tillämpning av utsläppsnivåer om 10 procent. Syftet med den framtagna miljöbilsdefinitionen är framförallt att samordna kraven i offentliga upphandlingar av varor och tjänster och därmed användas som en pådrivande kraft och viktigt verktyg för att nå det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta och stadens mål om ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade att de tre upphandlingsnivåerna i stadens miljöbilsdefinition ska benämnas Bas, Miljöbil och Miljöbil spjutspets till

skillnad mot miljöförvaltningens förslag om upphandlingsmyndighetens nivåer, Bas, Avancerad samt Spjutspetskrav. Vidare beslutade miljö- och hälsoskyddsnämnden att uppdraga åt miljöförvaltningen att föreslå övriga samarbetspartners som deltagit i framtagandet av det gemensamma förslaget att anamma den reviderade benämningen av de tre nivåerna.

Nivå miljöbil innebär i den föreslagna definitionen etanolfordon samt bonusberättigade fordon, d.v.s. fordon som släpper ut maximalt 60 g CO₂TTW/km, samt fordon drivna på annan gas än gasol (upp till 190 g CO₂/km). Nivå Miljöbil spjutspets innebär i den föreslagna miljöbilsdefinitionen bonusberättigade bilar enligt Bonus Malus-systemet med undantag för laddhybrider.

Stadens föreslagna miljöbilsdefinition föreslår även att nivåerna Miljöbil och Miljöbil spjutspets alltid ska vara utgångspunkt när Stockholms stad genomför egna upphandlingar, och att nivå Bas endast används när andra alternativ inte är tekniskt möjliga. Baskraven innebär att:

- Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen ska maximalt släppa ut 95 g CO₂/km enligt skattegrundande utsläppsvärde, eller högst 190 g CO₂/km om fordonet är godkänt för fordonsgas/vätgas/ etanol/el enligt Vägtrafikregistret eller godkänt av fordonstillverkaren för HVO100.
- Fordon med fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen, samt lätta lastbilar ska enligt skattegrundande utsläppsvärde ha ett koldioxidutsläpp på högst 214 CO₂/km, eller 290 CO₂/km om fordonet är godkänt för fordonsgas/vätgas/etanol/el enligt Vägtrafikregistret eller godkänt av fordonstillverkaren för HVO100.

Utsläppsnivåerna baseras på de nya mätmetoder för utsläpp som ger ca 10 % högre mätvärden, och de föreslagna nivåerna innebär därför en motsvarande skärpning. Den föreslagna miljöbilsdefinitionen föreslås bli minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter. Vidare föreslås att vid upphandlingar av varor och tjänster ska fordon som kan tankas med förnybara drivmedel även erhålla ett krav på tankningsgrad. Tankningsgrad kontrolleras genom uppföljning av kontraktörernas tankningsstatistik, vilket sker redan i en stor del av stadens upphandlingar.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Biogas Öst med Biodriv Öst, Göteborgs stad, Kammarkollegiet, Malmö stad, Sveriges Kommuner och Landsting och Upphandlingsmyndigheten. Göteborgs stad, idrottsnämnden, kammarkollegiet och Upphandlingsmyndigheten har inte inkommit med svar. Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget inte bedöms påverka kostnaderna för stadens egen fordonsflotta i och med att staden redan idag endast leasar alternativt köper bilar enligt minst motsvarande den föreslagna nivån miljöbil.

Exploateringsnämnden ser positivt på att berörda förvaltningar även arbetar för att uppnå en reviderad miljölastbilsdefinition i syfte att nå stadens mål att bli en fossilfri organisation till 2030 och en fossilfri stad 2040.

Fastighetsnämnden anser att deras verksamhet i dagsläget inte kan ställa om helt till fossilfria transporter i och med att driftenheten behöver göra många resor per dag och inte alltid har tid eller tillgång till laddning av fossilfria alternativ, så behov av fordon ur kategori Bas kan komma att före-komma.

Servicenämnden tycker att föreslagen miljöbilsdefinition för Stockholms stad är ett bra förslag och ställer sig bakom förslaget att definitionen ska användas som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter, tills en nationell definition beslutats.

Trafikkontoret lyfter att det bör framgå tydligare att definitionen gäller för alla nya upphandlingar efter att definitionen antagits. För upphandlingar som redan gjorts och där avtal redan är slutna gäller den äldre miljöbilsdefinitionen.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd skriver att förslaget är välkommet eftersom det underlättar kravställning på miljöbilsdefinition i kommande upphandlingar och underlättar för förvaltningen att bidra till att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040.

Skärholmens stadsdelsnämnd anser sig inte ha tillräcklig sakkunskap för att lämna synpunkter på miljöbils-definitionen som sådan men välkomnar en definition som kan gälla som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter, såväl vid inköp av egna fordon som vid kravställning på leverantörer.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd framhåller vikten av att stadens miljöbilsdefinition går i takt med den snabba tekniska utvecklingen inom fordons- och drivmedelsindustrin, exempelvis genom löpande uppdateringar av definitionen.

Stockholms Stadshus AB är sammantaget positiv till att staden tagit fram en egen Miljöbilsdefinition, men instämmer i Stockholms Hamns synpunkter om att det kan bli svårt att följa upp tankningsgraden.

Biogas Öst med Biodriv Öst anser att Stockholms stads förslag till ny miljöbilsdefinition och instruktionerna för hur den ska nyttjas i stadens egna upphandlingar är föredömligt.

Malmö Stad anser att den föreslagna definitionen både är genomarbetad och uppenbarligen väl förankrad hos flera av de största intressenterna.

Sveriges Kommuner och Landsting lyfter att det är viktigt att en nationell miljöbilsdefinition har bred förankring lokalt i landet och Stockholms stads förslag till miljöbilsdefinition är en bra utgångspunkt för detta.

Mina synpunkter

Sedan länge är Stockholms stads förvaltningar och bolag föredömen för Sveriges kommuner och landsting när det gäller kommunala transporter. Vi har under flera år haft Sveriges mest miljöanpassade fordonsflotta och det ska vi fortsätta med. Vi kan dock göra ännu mer för att minska utsläppen som staden ger upphov till och för att nå målet om en fossilbränslefri stad 2040 samt en fossilbränslefri organisation redan år 2030.

Målet med förslaget är att en stor andel av de som utför transporter åt Stockholms stad ska uppfylla samma krav på fordonen som vi ställer på stadens egna bilar och att det finns en basnivå för vad fordonen ska uppfylla ur miljöhänseende. Definition gäller för transporter med vägfordon under 3,5 ton. Den föreslagna definitionen av miljöbil utgår ifrån bonussystemet. I bonussystemet ingår inte etanoldrivna fordon samt fordon drivna på biodiesel. I stadens definition av miljöbil ingår dock etanol

vilket är positivt då teknikneutraliteten ökar. De transporter för Stockholms stad som inte kan utföras av miljöbilar ska istället uppnå Baskraven. Det är nya krav som miljö- och hälsoskydds nämnden formulerat för att möjliggöra ett brett grundkrav med hänsyn till miljön. För baskravet finns gränsvärden för både etanol och hvo100 vilket har lyfts som positivt för teknikneutraliteten av remissinstanserna, däribland transportindustrin. Miljöbilskravet ska uppdateras när de statliga kraven är färdigformulerade men baskravet finns ingen statlig motsvarighet till. För att täcka de allra flesta transporterna är baskravet anpassat till behoven genom en uppdelning på små och stora bilar. De transporter som ändå inte kan omfattas av dessa krav undantas också. Genom att definiera ett miljöbilskrav och genom att ställa specifika miljökrav på många nya upphandlingar av transporter kan vi bidra till teknikutveckling, minskade utsläpp och en miljöanpassad stad i flera led. Förslaget till definition har utarbetats av en arbetsgrupp bestående av Miljöbilar i Stockholm, Upphandlingsmyndigheten, SKL Kommentus, Kammarkollegiet och Biogas öst under drygt ett halvårs tid. Upphandlingsmyndigheten har dessutom skickat ut förslaget till ytterligare organisationer samt näringsliv inom fordonsindustrin. Svar har inkommit från följande organisationer; BIL Sweden, Biogas öst/Biodriv öst, Energigas Sverige, Eskilstuna kommun, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Region Gävleborg, Region Kalmar län, Region Västernorrland, Scania, SKL Kommentus/Nätverket för miljö och hälsa, Stockholms stad, Sundsvalls kommun, Svensk kollektivtrafik, Trafikverket, Widrikssons Åkeri AB, Volvo Cars och 2030-sekretariatet (Fores).

Arbetsgruppen har noggrant analyserat marknaden och nivåerna i förslaget är satta så att det för basnivån finns fordon tillgängliga på marknaden för samtliga kommunala och statliga uppgifter som kräver lätta fordon samt att detta inte kommer att vara kostnadsdrivande. Förhoppningsvis kan definitionen också spridas bredare. Göteborgs stad och Malmö stad som också varit delaktiga i framtagandet har visat intresse för att använda Stockholms stads definition i väntan på en nationell variant. Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget inte bedöms påverka kostnaderna för stadens egen fordonsflotta i och med att staden redan idag endast leasar alternativt köper bilar enligt minst motsvarande den föreslagna nivån miljöbil.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Jan Valeskog (båda S) enligt följande.

Det är välkommet att staden tagit fram en definition för miljöbilar. Sedan den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort förra året har det funnits ett fortsatt behov för Stockholm och andra kommuner av att definiera vad som avses vara en miljöbil, framförallt för att kunna ställa skarpa och korrekta krav i upphandlingar. Vi instämmer i slutsatsen att det även fortsatt finns ett behov av en nationell definition och vill därför understryka vikten av att staden måste verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, baserad på de principer som redovisas i ärendet.

Vidare anser vi att det är av största vikt att stadens miljöbilsdefinition uppdateras i takt med att den tekniska utvecklingen går framåt, vilket också flera remissinstanser lyfter. Det finns all anledning att tro att fler klimatsmarta bilar kommer ut på marknaden och en korrekt och tuff definition är en förutsättning för att staden fortsätter att ligga i framkant när det kommer till att ställa höga klimat- och miljökrav i upphandlingar. På samma sätt som att staden ska verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, anser vi att staden bör undersöka möjligheterna för att fler kommuner ska anta den definition som finns i föreliggande ärende, exempelvis inom ramen för Klimatkommunerna samt med hjälp av Sveriges Kommuner och Landsting.

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

Vi välkomnar stadens arbete med att minska klimatpåverkan från fordonstrafiken genom att föreslå en ny miljöbilsdefinition. Efter att den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort i juli 2018, för att ersättas med ett Bonus Malus-system, finns ett behov för enskilda kommuner att ställa höga miljökrav på fordon inom ramen för dess verksamhet.

För att miljöbilsdefinitionen ska få önskad effekt är det avgörande att ta ett helhetsgrepp. Därför finner vi det anmärkningsvärt att de tillåtna utsläppen för bilar som drivs av eller är godkända för fossilmånga bränslen är så höga som 190 g CO₂/km för små fordon och 290 CO₂/km för stora fordon. Detta är en höjning från 150 g CO₂/km för bilar med tjänstevikten 1372 kg enligt den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen. Vi noterar två problem med detta. För det första kan flertalet av dessa bilar tankas med fossila bränslen, vilket då ger dubbelt så stora utsläpp som övriga miljöbilar. För det andra finns det goda skäl att vara kritisk till att biobränslen uppmuntras i stor utsträckning utan krav på ursprung. Nya rapporter har visat hur förekomsten av palmolja har ökat i framför allt biodiesel, vilket ger betydande utsläpp under en livscykelanalys.

Vi delar förvaltningens slutsats att det bör ske en samordning av miljöbilsdefinitionen mellan olika aktörer och kommuner. Definitionen bör dock hålla tillräckligt hög nivå för att ha en starkt styrande effekt och leda till faktiska minskningar av koldioxidutsläpp.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Miljöbilsdefinition i de tre nivåerna Bas, Miljöbil och Miljöbil spets enligt miljö- och hälsoskydds nämndens förslag godkänns.
2. Definitionerna gäller tills en nationell definition av miljöbil beslutats.
3. Nämnderna ska i sina upphandlingar alltid använda miljöbil och miljöbil spets som utgångspunkt och nivå bas ska användas när andra alternativ inte är tekniskt möjliga.
4. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge samtliga bolag i uppdrag att använda den nya definitionen av miljöbilar i sina upphandlingar enligt punkt 3 ovan.
5. Stadens nämnder och bolag ska använda definitionen i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Stockholm den 30 oktober 2019

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Katarina Luhr

Mats Larsson

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Den 1 juli 2018 infördes det statliga Bonus Malus-systemet för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar som syftar till att öka andelen miljöanpassade fordon genom att fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. I samband med att Bonus Malus-systemet infördes togs den tidigare miljöbilsdefinitionen bort, vilket medfört konsekvenser för staden och andra kommuner som har ett fortsatt behov av att definiera vad som avses vara en miljöbil, framförallt för att kunna ställa skarpa och korrekta krav i upphandlingar.

Staden har genom miljö- och hälsoskyddsnämnden, i samarbete med Upphandlingsmyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Kommerskollegium samt Biodriv Öst, tagit fram ett förslag till ny definition fram till dess att det finns en statlig definition. Bedömningen från parterna är att detta förslag även bör bli den nationella definitionen. Det dock fortfarande oklart när en nationell definition beräknas komma.

Definitionen baseras på nya mätmetoder för utsläpp och som innebär en skärpning mot tidigare tillämpning av utsläppsnivåer om 10 procent. Syftet med den framtagna miljöbilsdefinitionen är framförallt att samordna kraven i offentliga upphandlingar av varor och tjänster och därmed användas som en pådrivande kraft och viktigt verktyg för att nå det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta och stadens mål om ett fossilbränslefritt Stockholm till 2040.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade att de tre upphandlingsnivåerna i stadens miljöbilsdefinition ska benämnas Bas, Miljöbil och Miljöbil spjutspets till skillnad mot förvaltningen förslag om upphandlingsmyndighetens nivåer, Bas, Avancerad samt Spjutspetskrav. Vidare beslutade miljö- och hälsoskyddsnämnden att uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå övriga samarbetspartners som deltagit i framtagandet av det gemensamma förslaget att anamma den reviderade benämningen av de tre nivåerna.

Nivå miljöbil innebär i praktiken elfordon, laddhybrider och biogasdrivna fordon. Nivå Miljöbil spjutspets innebär i den föreslagna miljöbilsdefinitionen bonusberättigade bilar enligt Bonus Malus-systemet med undantag för laddhybrider.

Stadens föreslagna miljöbilsdefinition föreslår även att nivåerna Miljöbil och Miljöbil spjutspets alltid ska vara utgångspunkt när Stockholms stad genomför egna upphandlingar, och att nivå Bas endast används när andra alternativ inte är tekniskt möjliga.

Den föreslagna miljöbilsdefinitionen föreslås bli minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter. Vidare föreslås att vid upphandlingar av varor och tjänster ska fordon som kan tankas med förnybara drivmedel även erhålla ett krav på tankningsgrad. Tankningsgrad kontrolleras genom uppföljning av kontraktörernas tankningsstatistik, vilket sker redan i en stor del av stadens upphandlingar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2019 följande.

1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att hemställa att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till Miljöbilsdefinition med de ändringar och tillägg som följer av punkterna 2 och 3, tills en nationell definition beslutats.

2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att de tre nivåerna benämns enligt följande i Stockholms stad:

- a. Bas
- b. Miljöbil
- c. Miljöbil spjutspets

3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att Miljöbil och Miljöbil spjutspets alltid ska vara utgångspunkt när Stockholms stad genomför egna upphandlingar, och att Bas endast används när andra alternativ inte är tekniskt möjliga.

4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå övriga samarbetspartners som deltagit i framtagandet av det gemensamma förslaget att de tre nivåerna benämns enligt punkt 2

5 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, baserad på de principer förvaltningen redovisar.

6 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att följa utvecklingen och föreslå en reviderad definition avseende lätta lastbilar och minibussar när fler förnybart drivna sådana fordon finns tillgängliga.

7 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå en reviderad miljölastbilsdefinition, och undersöka möjligheterna för att denna antas även av omgivande kommuner.

Det är mycket positivt att staden i samarbete med bland annat Upphandlingsmyndigheten nu tar fram en ny och uppdaterad definition av bilar med låga utsläpp. I samband med att Bonus Malus infördes den 1 juli 2018 försvann den tidigare miljöbilsdefinitionen, vilket medför konsekvenser för staden och andra kommuners inköp av fordon samt möjligheter att ställa miljökrav i upphandlingar. Vi håller med förvaltningen om att alla tre nivåer behövs för att klara transportbehoven även där möjligheten idag saknas att ställa krav på helt fossilfria alternativ. Samtidigt är det viktigt att miljöbilsdefinitionen kraftigt styr mot de mål som staden har satt upp om att vara en fossilfri stad 2040 samt en fossilfri organisation redan 2030. Därför ser vi det som nödvändigt att regelverket utformas på så sätt att endast de två skarpaste nivåerna definieras som miljöbil vilket underlättar möjligheten att ställa hårdare krav i upphandlingar där tekniken möjliggör för detta.

Reservation anfördes av Urban Emson (SD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Arvand Mirsafian m.fl. (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen föreslår en ny miljöbilsdefinition för Stockholms Stad och hemställer att Kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag att använda som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter, tills en nationell definition beslutats. Miljöförvaltningen föreslår följande definition;

- Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen ska maximalt släppa ut 95 g CO_{2TTW}/km enligt skattegrundande utsläppsvärde för blandad körning, eller högst 190 g CO_{2TTW} /km om fordonet är godkänt för fordonsgas/vätgas/etanol/el enligt Vägtrafikregistret eller godkänt av fordonstillverkaren för HVO100
- Fordon med fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen, samt lätta lastbilar ska enligt skattegrundande utsläppsvärde för blandad körning ha ett koldioxidutsläpp på högst 214 CO_{2TTW} /km, eller 290 CO_{2TTW} /km om fordonet är godkänt för fordonsgas/vätgas/etanol /el enligt Vägtrafikregistret eller godkänt av fordonstillverkaren för HVO100

Utsläppsnivåerna baseras på de nya mätmetoder för utsläpp som ger ca 10 % högre mätvärden, och de föreslagna nivåerna innebär därför en motsvarande skärpning. Den tidigare miljöbilsdefinitionen var också relaterad till fordonets vikt, så att stora bilar tilläts släppa ut mera än små. Genom att föreslå två olika nivåer för små, respektive stora fordon, behövs inte längre denna viktrelatering. Eftersom klimateffekten av förnybara drivmedel bara är hälften av det värde som redovisas i trafikregistret (på grund av att bioråvaran som bränslena baseras på binder upp kol), föreslås fordon med dessa drivmedel ha ett högre utsläppsvärde.

Förvaltningen föreslår att definitionen används som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter. Vid upphandlingar av varor och tjänster ska fordon som kan tankas med förnybara drivmedel även erhålla ett krav på tankningsgrad. Detta är minimikrav och normalt kommer högre krav att ställas i flertalet upphandlingar. Så gott som samtliga av stadens egna fordon överträffar dessa krav.

Förslaget till definition är en följd av överläggningar mellan Stockholms stad, Upphandlingsmyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Kammarkollegiet samt Biodriv Öst och syftar till att tjäna som definition tills det åter finns en statlig definition. Dessa parter representerar huvuddelen av svensk offentlig fordonsupphandling och bedömningen är att nuvarande förslag fyller samtliga behov i offentlig upphandling. Parternas bedömning är att detta även bör bli den nationella definitionen. Förvaltningen föreslår uppdraget att i samma linje fortsätta verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas.

De förnybara teknikerna har ännu inte applicerats i särskilt hög grad på lätta lastbilar och minibussar och det finns ännu inte förnybart drivna fordonsmodeller som täcker samtliga behov. De fordon som finns tillgängliga för att utföra transporttjänster är därför till största delen dieseldrivna. Med reduktionspliktens krav på inblandning av förnybara drivmedel reduceras klimatgasutsläppen från dessa fordon med 20 % jämfört med det skattegrundande utsläppsvärdet. Förvaltningens förslag för dessa fordon är ett första steg mot fossilfrihet och föreslås uppdateras när det finns fler förnybart drivna fordon tillgängliga på marknaden.

Miljölastbilsdefinitionen behöver skärpas för att driva på utvecklingen mot förnybara fordon. Nya EU-regler som kräver redovisning av tunga fordons CO₂-utsläpp gör det också möjligt att ställa mer detaljerade krav. Eftersom de lastbilar som används i Stockholmsregionen oftast även har uppdrag åt grannkommunerna är det lämpligt att utarbeta en gemensam definition för flera kommuner i Stockholmsregionen för att på så sätt öka incitamenten för omställning till förnybara fordon. Förvaltningen föreslår att nämnden uppdrar åt miljöförvaltningen att föreslå en uppdaterad miljölastbilsdefinition, som kan omfattas även av flera av kranskommunerna.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, servicenämnden, trafiknämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Skärholmens stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Biogas Öst med Biodriv Öst, Göteborgs stad, kammarkollegiet, Malmö stad, Sveriges Kommuner och Landsting och Upphandlingsmyndigheten. Göteborgs stad, Idrottsnämnden, kammarkollegiet, och Upphandlingsmyndigheten har inte inkommit med svar. Trafiknämnden har svarat med ett kontorsyttrande.

Innehållsförteckning	Sid
Stadsledningskontoret.....	10
Exploateringsnämnden.....	11
Fastighetsnämnden.....	11
Servicenämnden.....	12
Trafikkontoret.....	12
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd.....	13
Skärholmens stadsdelsnämnd.....	13
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd.....	13
Stockholms Stadshus AB.....	14
Biogas Öst med BioDriv Öst.....	14
Malmö stad.....	15
Sveriges Kommuner och Landsting.....	15

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 juni 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget från miljö- och hälsoskyddsnämnden ligger i linje med uppdraget som formulerades i kommunfullmäktiges budget 2018 om att revidera stadens nuvarande miljöbilsdefinition och att förslaget ligger i linje med de mål som formuleras i kommunfullmäktiges budget 2019.

Stadsledningskontoret anser att förslaget till miljöbilsdefinition utgör ett bra stöd för stadens nämnder och bolagsstyrelser vid kravställandet på fordon i stadens upphandlingar. Stadsledningskontoret ser även positivt på att definitionen tagits fram i samverkan med andra parter i regionen.

Stadsledningskontoret instämmer med förslaget att nivåerna miljöbil och miljöbil spjutspets alltid ska vara utgångspunkt när staden genomför upphandlingar, och att nivå bas endast får användas när andra alternativ inte är tekniskt möjliga.

Stadsledningskontoret konstaterar att förslaget inte bedöms påverka kostnaderna för stadens egen fordonsflotta i och med att staden redan idag endast leasar alternativt köper bilar enligt minst motsvarande den föreslagna nivån miljöbil. Under 2018 var stadens fordonsinnehav, inklusive specialfordon, 909 personbilar, varav 97 procent är miljöbilar enligt då gällande definition. Fördelningen mellan de bilar som införskaffades under 2018 var

20 procent elbilar, 7 procent laddhybrider, 54 procent gas, 18 procent elhybrider samt 1 procent diesel.

Stadsledningskontoret anser dock att det bör förtydligas att den föreslagna miljöbilsdefinitionen ska användas i upphandlingar där vi idag och i framtiden bedömer det vara tillämpligt.

Stadsledningskontoret poängterar vikten av att i kommunikationen förtydliga att stadens benämningar skiljer sig från de nationella.

Stadsledningskontoret förordar att uppföljningen av stadens miljöbilar inkluderar även nivå bas för en mer rättvisande uppföljning.

Stadsledningskontoret föreslår kommunfullmäktige beslutar att förslaget om Miljöbilsdefinition godkänns i enlighet med miljö- och hälsoskydds nämnden förslag.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2019 att anse remissen besvarad med kontorets yttrande.

Särskilt uttalande anfördes av Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 21 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret följer arbetet med den nationella miljöbilsdefinitionen (N2019/00834/MRT) och inväntar det nationella förslaget. Exploateringskontoret ser positivt på förslaget att staden antar en miljöbilsdefinition i avvaktan på att en nationell miljöbilsdefinition beslutas. Kontoret föreslår dock att det tas fram en konsekvensanalys/riskanalys innan de nya miljökraven genomförs. Kontoret stödjer förslaget att dela in definitionen i de tre nivåerna Bas, Miljöbil och Miljöbil spjutspets.

Exploateringskontoret lyfter frågan om kraven ska gälla även pågående avtal och förlängningar av avtal. Kontoret efterlyser också en definition av transporter och lyfter frågan om arbetsmaskiner också avses. Kontoret ser behov av fordon som endast uppnår ”bas” nivån. Kontoret lyfter också frågan om uppföljningsansvar för upphandlingar.

Exploateringskontoret ser positivt på att berörda förvaltningar även arbetar för att uppnå en reviderad miljölastbilsdefinition i syfte att nå stadens mål att bli en fossilfri organisation till 2030 och en fossilfri stad 2040.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 juni 2019 att anse remissen besvarad med kontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Lars Bäck m.fl. (alla V), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ställer sig positivt till förslaget som ett led i stadens hållbarhetsarbete och har inget att invända mot definitionerna som sådana. Kontorets verksamhet kan i dagsläget inte ställa om helt till fossilfria transporter i och med att driftenheten behöver göra många resor per dag

och inte alltid har tid eller tillgång till laddning av fossilfria alternativ, så behov av fordon ur kategori Bas kan komma att förekomma.

Servicenämnden

Servicenämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 juni 2019 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Serviceförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Serviceförvaltningen tycker att föreslagen miljöbilsdefinition för Stockholms stad är ett bra förslag och ställer sig bakom förslaget att definitionen ska användas som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter, tills en nationell definition beslutas. Det är dock viktigt att kravnivån säkerställs, så att kraven är proportionerliga utifrån varje enskild upphandling.

Serviceförvaltningen ställer sig bakom förslaget att uppdra åt miljöförvaltningen att verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, baserad på de principer som redovisas i förslaget.

Serviceförvaltningen ställer sig bakom förslaget att uppdra åt miljöförvaltningen att fortsätta följa utvecklingen och föreslå en reviderad definition avseende lätta lastbilar och minibussar när fler förnybart drivna sådana fordon finns tillgängliga.

Serviceförvaltningen ställer sig bakom förslaget att uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå en reviderad miljölastbilsdefinition, och undersöka möjligheterna för att denna antas även av omgivande kommuner.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtandeyttrande daterat den 4 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ser positivt på att frågan uppmärksammas. Generellt vill kontoret framföra att underlaget för beslut är komplext och svårt att sätta sig in i. Trafikkontoret undrar om det är säkerställt att föreliggande definition inte gör en senare övergång till nationella krav resurskrävande?

Trafikkontoret understryker att det vore önskvärt med en tydligare konsekvensanalys av förslaget vad gäller ekonomi och andra konsekvenser för att kunna bedöma förslaget. En konsekvensanalys bör också innehålla en bedömning av om alla aktuella transportbehov kommer att kunna tillgodoses.

Trafikkontoret anser att begreppet ”transport” behöver definieras. Bygg och anläggningstransporter kan komma att behöva omfattas av undantag. I underlaget står att, trots förslag till miljöbilsdefinition, staden i alla sina transportrelaterade upphandlingar alltid ska göra en marknadsanalys av hur strikta krav som kan ställas i varje individuell upphandling. Innebörden i denna formulering behöver förtydligas.

Vidare anser kontoret att det saknas en skrivelse om de angivna kraven är konkurrensneutrala och hur en enkel och effektiv uppföljning säkerställs. I nuläget är förslaget fokuserat på själva kravställandet, men kontoret anser att det är viktigt att beskriva hela kedjan.

Slutligen bör det framgå tydligare att definitionen gäller för alla nya upphandlingar efter att definitionen antagits. För upphandlingar som redan gjorts och där avtal redan är slutna gäller den äldre miljöbilsdefinitionen.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 juni 2019 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Rinkeby-Kistas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen har inga invändningar på miljöförvaltningens förslag.

Förslaget är välkommet eftersom det underlättar kravställning på miljöbilsdefinition i kommande upphandlingar och underlättar för förvaltningen att bidra till att Stockholm ska vara en fossilbränslefri stad år 2040.

Skärholmens stadsdelsnämnd

Skärholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2019 att godkänna förvaltningens svar på remissen.

Skärholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 25 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser sig inte ha tillräcklig sakkunskap för att lämna synpunkter på miljöbilsdefinitionen som sådan men välkomnar en definition som kan gälla som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter, såväl vid inköp av egna fordon som vid kravställning på leverantörer.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 13 juni 2019 att lämna Spånga-Tenstas stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 27 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning är positiv till förslaget om en enhetlig miljöbilsdefinition för Stockholms stad. I och med att den nationella miljöbilsdefinitionen tagits bort, utgör stadens förslag ett välkommet stöd vid kravställande på fordon i samband med upphandlingar. Förvaltningen anser därutöver att de skärpta kraven på utsläppsnivåer i den föreslagna definitionen väl avspeglar stadens höga miljöambitioner.

Förvaltningen vill dock framhålla vikten av att stadens miljöbilsdefinition går i takt med den snabba tekniska utvecklingen inom fordons- och drivmedelsindustrin, exempelvis genom löpande uppdateringar av definitionen.

Mot bakgrund av detta föreslår förvaltningen att nämnden beslutar att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 4 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunstyrelsen har remitterat *En miljöbilsdefinition för Stockholms stad, KS 2019/289* till bl. a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Parkering, Stockholm Vatten och Avfall, Stockholms Hamn och Svenska Bostäder. Svenska Bostäder har valt att inte svara på remissen och Stockholm Parkering har återkopplat att de nya kraven kan vara svåra att uppnå i upphandlingar, men att det på sikt troligen inte är något problem eftersom fordonstillverkare ställer om produktionen och att utbudet med renare fordon ökar.

Stockholms Hamn anser att stadens förslag på miljöbilsdefinition är ett välkommet stöd för stadens förvaltningar och bolag i kravställandet på fordon i upphandlingar. Bolaget ser dock att det finns risker att förnybara drivmedel inte används tillräckligt, vilket bolaget kan få svårigheter att följa upp. Dessutom konstaterar bolaget att det innebär betydande arbetsinsatser att analysera möjliga krav i varje enskild upphandling.

Stockholm Vatten och Avfall anser att förslaget är i sin helhet är väl genomarbetat, men lyfter fram att kommande teknikutveckling bör leda till löpande uppdateringar av miljöbilsdefinitionen för att uppnå önskad effekt.

Koncernledningen är sammantaget positiv till att staden tagit fram en egen miljöbilsdefinition, men instämmer i Stockholms Hamns synpunkter om att det kan bli svårt att följa upp tankningsgraden. I sammanhanget ser koncernledningen att det är bra att kommunkoncernen har ett gemensamt system för att bestämma miljökrav, och att de skärpta kraven om tio procent mot tidigare tillämpning stödjer stadens höga ambitioner inom miljöområdet.

Biogas Öst med BioDriv Öst

Biogas Öst med Biodriv Öst remissvar daterat den 4 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stads förslag till ny miljöbilsdefinition och instruktionerna för hur den ska nyttjas i stadens egna upphandlingar är föredömligt. Vi föreslår att Stockholms stad justerar sin miljöbilsdefinition något så att CO₂-gränserna och texten i de olika nivåerna överensstämmer med de förslag som presenteras i BioDriv Östs vägledning.

BAS

Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen, ska enligt skattegrundande utsläppsvärde ha ett koldioxidutsläpp på högst:

- 95 gram koldioxid per kilometer eller
- 150 gram koldioxid per kilometer om fordonet är godkänt för fordonsgas / etanol (i dagsläget E85) / eller annat biodrivmedel enligt Vägtrafikregistret alternativt om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100.

MILJÖBIL - AVANCERAD

Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen ska uppfylla kriterierna för klimatbonusbilar enligt 5e § Förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar alternativt vara godkända för fordonsgas eller etanol enligt Vägtrafikregistret.

Ovanstående gas- och etanolfordon som inte omfattas av förordningen om klimatbonusbilar ska enligt skattegrundande utsläppsvärde ha ett koldioxidutsläpp på

högst 150 gram per kilometer.

MILJÖBIL - SPJUTSPETS

Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen ska enligt Vägtrafikregistret vara godkänt för el*, vätgas eller fordonsgas.

*ej laddhybrider och elhybrider, endast rena elfordon utan förbränningsmotor

I den nu föreslagna miljöbilsstrategin går vi ifrån den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen. Istället ligger fokus vid nyanskaffning på elbilsdrift (i första hand) och biogasdrift (i andra hand).

Malmö stad

Malmö stad har besvarat remissen med fastighets- och gatukontorets yttrande.

Fastighets- och gatukontorets yttrande daterat den 4 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Att Stockholms stad nu går i bräsch för den fortsatta utvecklingen är både tacksamt och välkommet. Den föreslagna definitionen är både genomarbetad och uppenbarligen väl förankrad hos flera av de största intressenterna. Att anlägga ett så tydligt upphandlingsfokus på frågan är välgörande. På Malmö stad är vi i första hand fortsatt fokuserade på arbetet med att nå vårt interna mål om en fossilfri fordonsflotta vid utgången av år 2020. Här finns nu ett förslag till reviderad miljöbilsstrategi som ligger redo för beslut i kommunstyrelsen i Malmö¹. Mer behöver göras framöver när det gäller krav på upphandlade entreprenörers och leverantörers fordonsanvändning. Fastighets- och gatukontoret ser också positivt på det föreslagna fortsatta utvecklingsarbetet när det gäller en uppdaterad miljölastbilsdefinition. Detta är något som Malmö stad kommer att följa med intresse, då samma behov identifierats också här. Vi ser heller ingen anledning att en sådan kommande miljölastbilsdefinition inte skulle kunna gälla också för Malmö stads tunga fordon, samt i kommande steg också för fordon som upphandlade entreprenörer nyttjar här i Malmö.

Sveriges Kommuner och Landsting

Sveriges Kommuner och Landstings yttrande daterat den 27 mars 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) stödjer Stockholms stad aktiva arbete för att minska klimatpåverkan från transportsektorn och ser det som mycket positivt att föreliggande miljöbilsdefinition tagits fram och beslutats. Som Stockholms stad nämner i underlaget så är en önskad konsekvens av Bonus-Malus-systemet att miljöbilsdefinitionen försvann och det har ännu inte presenterats någon ny nationell definition.

SKL stödjer ambitionen om att den definition av miljöbilar som nu tagits fram av Stockholms stad bör ligga till grund för en bredare dialog i en process där fler kommuner kan anta en definition. Det är viktigt att en nationell miljöbilsdefinition har bred förankring lokalt i landet och Stockholms stads förslag till miljöbilsdefinition är en bra utgångspunkt för detta. SKL ser det som positivt med en definition i tre nivåer enligt Stockholms stads förslag till miljöbilsdefinition då den ger utrymme för olika teknikval i olika kommuner med olika förutsättningar och behov av fordon och transportlösningar. De tre nivåerna svarar mot olika teknisklösningar för utsläppsnåla fordon. Tre nivåer är också praxis i Upphandlingsmyndighetens miljökriterier.

¹SKL ser gärna ett fortsatt samarbete i frågan och vill vara behjälpliga med att sprida

information om Stockholms stads miljöbilsdefinition, så att såväl kommuner som staten ska få kännedom om definitionen.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsämnden

Särskilt uttalande gjorde av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Det är välkommet att staden tagit fram en definition för miljöbilar. Sedan den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort förra året har det funnits ett fortsatt behov för Stockholm och andra kommuner av att definiera vad som avses vara en

miljöbil, framför allt för att kunna ställa skarpa och korrekta krav i upphandlingar.

Vi instämmer i slutsatsen att det även fortsatt finns ett behov av en nationell definition och vill därför understryka vikten av att beslutspunkt två i detta ärende efterlevs. Vi ser därmed gärna en återrapportering till nämnden kring vilka åtgärder som vidtas med anledning av detta. Vidare anser vi att det är av största vikt att stadens miljöbilsdefinition uppdateras i takt med att den tekniska utvecklingen går framåt. Det finns all anledning att tro att fler klimatsmarta bilar kommer ut på marknaden och en korrekt och tuff definition är en förutsättning för att staden fortsätter att ligga i framkant när det kommer till att ställa höga klimat och miljökrav i upphandlingar. På samma sätt som att staden ska verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, anser vi att staden bör undersöka möjligheterna för att fler

kommuner ska anta den definition som finns i föreliggande ärende, exempelvis inom ramen för Klimatkommunerna.

Särskilt uttalande gjordes av Arvand Mirsafian m.fl. (V) enligt följande.

Vi välkomnar stadens arbete med att minska klimatpåverkan från fordonstrafiken genom att föreslå en ny miljöbilsdefinition. Efter att den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort i juli 2018, för att ersättas med ett Bonus Malus-system, finns ett behov för enskilda kommuner att ställa höga miljökrav på fordon inom ramen för dess verksamhet. För att miljöbilsdefinitionen ska få önskad effekt är det avgörande att ta ett helhetsgrepp. Därför finner vi det anmärkningsvärt att de tillåtna utsläppen för bilar som drivs av eller är godkända för fossilfria bränslen är så höga som 190 g CO₂/km för små fordon och 290 CO₂/km för stora fordon.

Detta är en höjning från 150 g CO₂/km för bilar med tjänstevikten 1372 kg enligt den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen. Vi noterar två problem med detta. För det första kan flertalet av dessa bilar tankas med fossila bränslen, vilket då ger dubbelt så stora utsläpp som övriga miljöbilar. För det andra finns det goda skäl att vara kritisk till att biobränslen uppmuntras i stor utsträckning utan krav på ursprung. Nya rapporter har visat hur förekomsten av

palmolja har ökat i framför allt biodiesel, vilket ger betydande utsläpp under en livscykelanalys. Vi delar förvaltningens slutsats att det bör ske en samordning av miljöbilsdefinitionen mellan olika aktörer och kommuner. Definitionen bör dock hålla tillräckligt hög nivå för att ha en starkt styrande effekt och leda till faktiska minskningar av koldioxidutsläpp.

Reservation anfördes av Urban Emson (SD) enligt följande.

Föreslår att besluta enligt förvaltningens förslag.

Exploateringsnämnden

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

Vi välkomnar stadens arbete med att minska klimatpåverkan från fordonstrafiken genom att föreslå en ny miljöbilsdefinition. Efter att den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort i juli 2018, för att ersättas med ett Bonus Malus-system, finns ett behov för enskilda kommuner att ställa höga miljökrav på fordon inom ramen för sin verksamhet.

Vår uppfattning är att Miljöbil och Miljöbil spjutspets alltid ska vara utgångspunkt när Stockholms stad genomför egna upphandlingar, och att Bas endast används när andra alternativ inte är tekniskt möjliga. Vad som är ”tekniskt möjligt” kan däremot behöva klargöras, som exploateringskontoret påpekar i sitt svar.

För att miljöbilsdefinitionen ska få önskad effekt är det avgörande att ta ett helhetsgrepp. Därför är det anmärkningsvärt att de tillåtna utsläppen för bilar som drivs av eller är godkända för fossilfria bränslen är så höga som 190 g CO₂/km för små fordon och 290 CO₂/km för stora fordon. Detta är en höjning från 150 g CO₂/km för bilar med tjänstevikten 1372 kg enligt den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen. Vi noterar två problem med detta. För det första kan flertalet av dessa bilar tankas med fossila bränslen, vilket ger dubbelt så stora utsläpp som övriga miljöbilar. För det andra finns goda skäl att vara kritisk till att biobränslen uppmuntras i stor utsträckning utan krav på ursprung. Nya rapporter har visat hur förekomsten av palmolja har ökat i främst biodiesel, vilket ger betydande utsläpp vid en livscykelanalys.

Vi anser vidare att det bör ske en samordning av miljöbilsdefinitionen mellan olika aktörer och kommuner. Definitionen bör dock hålla tillräckligt hög nivå för att ha en starkt styrande effekt och leda till faktiska minskningar av koldioxidutsläpp.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Lars Bäck m.fl. (alla V) enligt följande.

1. Fastighetsnämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Fastighetskontoret får i uppdrag att ta fram en plan för att snarast möjligt kunna avveckla och ersätta alla fordon i kategori Bas med fordon i de två andra kategorierna.