

PM Rotel IX (Dnr KS 2019/1868)

Inbjudan att lämna synpunkter på förslag till uppdaterad förordning och miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 16 januari 2020

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Katarina Luhr anför följande.

Ärendet

En remiss har inkommit till Stockholms stad från Infrastrukturdepartementet gällande en uppdatering av förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Förordningen innefattar bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för statliga myndigheters inköp, leasing och användning av bilar samt för upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningens syfte är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att regeringen uppdaterar miljö- och säkerhetskraven för statliga myndigheter vid inköp av bilar. Kontoret lyfter även att regeringens förordning har använts som en inofficiell nationell miljöbilsdefinition, som företag, organisationer och kommuner använt som grund för sina fordonspolicys med mera. Definitionen kan därför få en större påverkan än bara för statens fordonsinköp och kraven bör därför samordnas mellan stat, kommuner och andra organisationer, så att leverantörer möts av enhetliga krav.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret anser att det är bra att regeringen föreslår skärpta miljökrav för statliga myndigheters inköp av bilar. Förvaltningarna lyfter dock att det bör finnas en distinktion mellan helt eldrivna bilar och laddhybrider. Vidare menar de att regeringens förslag bör kompletteras med en lägre kravnivå/basnivå att tillämpa i de fall då det inte är möjligt att välja fordon som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Mina synpunkter

Trafiksektorns ökande klimatutsläpp är en av de stora utmaningar som såväl Stockholms som Sveriges klimatarbete behöver hantera om målen i Parisavtalet ska kunna uppnås. Att ställa om Sveriges fordonsflotta till en fossilfri bilflotta är en nyckel och ett måste i detta arbete. Jag ser därför positivt på att regeringen nu uppdaterar förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar.

Vid kommunfullmäktige den 2 december 2019 fastställde Stockholms stad en miljöbilsdefinition för staden som, liksom regeringens förordning, reglerar miljökrav på de fordon som staden köper in, upphandlar och leasar. I det beslut som staden tagit fastställs finns tre typer av miljöbilsdefinitioner: Miljöbil spjutspets, miljöbil och basbil.

Jag vill i enlighet med Stockholms stads miljöbilsdefinition särskilt framhålla vikten av att ha en fordonsdefinition med baskrav, i likhet med nivå *basbil* i Stockholms stads miljöbilsdefinition, i de fall där användning av definitionen *miljöbil* inte är tekniskt möjligt. Jag skulle därför, liksom stadens interna remissinstanser, vilja lyfta fram ett par punkter där regeringen skulle kunna göra förändringar i förordningen för att nå ytterligare klimatnytta.

I 5 § i förslaget till förordning framgår följande ”De personbilar och lätta lastbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara miljöbilar. Om det finns särskilda skäl får en myndighet göra avsteg från kravet i första stycket.”. Denna skrivning i regeringens förslag väcker två huvudsakliga frågor.

1. Vilka är de *särskilda skäl* som motiverar ett avsteg från kravet på att fordonen som köps in eller leasas ska vara miljöbilar?
2. Om avsteg från kravet görs, vilka bilar får en myndighet i så fall köpa in?

I den miljöbilsdefinition som Stockholms stad antagit regleras att stadens förvaltningar och bolag enbart ska köpa in och upphandla miljöbilar (enligt definitionen *miljöbil spjutspets* eller *miljöbil*) och att undantag enbart kan ske när detta inte är tekniskt möjligt. Detta är en tydligare definition av när undantag från miljöbilskravet får göras, en definition som även kan fungera över tid.

Gällande den andra frågeställningen har Stockholm stad genom att inkludera fordonsdefinitionen *basbil* effektivt satt ett golv för hur mycket en bil inom stadens organisation får släppa ut. Är det inte tekniskt möjligt att köpa en *miljöbil* eller *miljöbil spjutspets* måste kraven för *basbil* som är fordon som släpper ut max 95 CO₂/km ändå följas. Nivåerna för *basbil* är satta på ett sätt så att det ska finnas fordon tillgängliga på marknaden för samtliga kommunala och statliga uppgifter som kräver lätta fordon samt att detta inte kommer att vara kostnadsdrivande. En liknande basdefinition hade varit att önskvärd att se från regeringens håll.

I övrigt hänvisar jag till och instämmer med stadens interna remissinstanser.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 15 januari 2020

KATARINA LUHR

Bilagor

1. Stockholms stads miljöbilsdefinition
2. Remissen, förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

En remiss har inkommit till Stockholms stad från Infrastrukturdepartementet gällande en uppdatering av förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Förordningen innefattar bestämmelser om miljö- och trafiksäkerhetskrav för statliga myndigheters inköp, leasing och användning av bilar samt för upphandling av bilhyra och taxiresor. Förordningens syfte är att främja användningen av miljöanpassade och trafiksäkra bilar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. Miljöförvaltningen och trafikkontoret har valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

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

Stadsledningskontoret anser att det är bra att regeringen föreslår skärpta miljökrav och säkerhetskrav för statliga myndigheters inköp av bilar. Det är pragmatiskt att hänvisa till reglerna för klimatbonusbil, eftersom samma miljöbilsdefinitioner i olika regelverk ger ökad tydlighet och genomslag samt underlättar efterfrågan.

För nyansaffningar kan miljökraven på statliga myndigheters bilar sannolikt fungera bra, så länge bilarna ska användas inom områden där ladd- respektive biogastankningsmöjligheterna är tillräckligt tillförlitliga. I de fall särskilda skäl för avsteg från krav på miljöbil föreligger anges det dock inte några miljökrav i förordningen. Stadsledningskontoret föreslår att miljöbilsdefinitionen i förordningen skulle kunna kompletteras med en lägre kravnivå/basnivå som kan tillämpas i de fall då det inte är möjligt att välja fordon som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar, för att säkerställa att bilar och lätta lastbilar uppfyller en miljömässig miniminivå även i de fall särskilda skäl för avsteg från krav på miljöbil föreligger.

Stockholms stad har haft ett behov av en miljöbilsdefinition och har därför, genom beslut i kommunfullmäktige den 2 december 2019 (p. 29; dnr KS 2019/289), antagit en miljöbilsdefinition med tre nivåer. Stockholms stad antog denna definition i brist på en ny statlig miljöbilsdefinition efter det att den tidigare statliga definitionen avskaffades i juli 2018.

Kraven i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor har använts som en inofficiell nationell miljöbilsdefinition, som företag, organisationer och kommuner använt som grund för sina fordonspolicys, tjänstebilsregler, upphandlingskrav för fordon och transporttjänster med mera. Definitionen kan därför få en större påverkan än bara för statens fordonsinköp och det är med andra ord en fördel om kraven kan samordnas mellan stat, kommuner och andra organisationer, så att leverantörer möts av enhetliga krav.

Stadsledningskontoret anser inte att regeringens miljöbilskrav i förordningen ensamt fungerar vid det stora flertalet offentliga upphandlingar. Vid upphandlingar av transporttjänster eller andra tjänster där transporter ingår måste miljöbilskraven vara

anpassade till aktuell upphandling och marknadsläge, samt till den aktuella upphandlingens betydelse på marknaden i stort. Hänsyn till fordonstillgång, ekonomi och upphandlingens omfattning är avgörande och varierar från upphandling till upphandling. I många upphandlingar, som inte rör fordonsanskaffning eller renodlade transporttjänster, är det svårt att använda regeringens miljöbilskrav eftersom de är utformade för fabriksnya bilar. Miljökrav på fordon för transporttjänster måste vara utformade så att även något äldre fordon kan ingå.

Upphandlingsmyndigheten tar fram vägledande hållbarhetskriterier för offentlig upphandling. De hållbarhetskriterier som upphandlingsmyndigheten tar fram för fordon används framförallt av kommuner och är indelade i nivåerna bas, avancerad och spjutspetsnivå. Upphandlingsmyndigheten har under en tid arbetat med en uppdatering av fordonskriterierna, tillsammans med Biodriv Öst och Miljöfordon Stockholm. Även Kammarkollegiet och SKL Kommentus har hörts. När beslut om publicering av kraven ska ske är i dagsläget inte känt.

Efter det att beslut fattats om förordning om skärpta krav på miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar, samt att publicering av upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon har skett, anser stadsledningskontoret att Stockholms stads miljöbilsdefinition bör utvärderas. Detta i syfte att i medverka till att skapa tydlighet och att leverantörer möts av enhetliga krav.

Miljöförvaltningen och trafikkontoret

Miljöförvaltningen och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 december 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningarna anser att det är bra att regeringen föreslår skärpta miljökrav för statliga myndigheters inköp av bilar.

Det är pragmatiskt att hänvisa till reglerna för klimatbonusbil, eftersom samma miljöbilsdefinitioner i olika regelverk ger ökad tydlighet och genomslag samt underlättar efterfrågan.

För nyanskaffningar kan miljökraven på statliga myndigheters bilar sannolikt fungera bra, så länge bilarna ska användas inom områden där det är rimligt att förlita sig på tillräckliga laddmöjligheter respektive biogastankningsmöjligheter.

Förvaltningarna förordar dock en distinktion mellan helt eldrivna bilar och laddhybrider, eftersom många laddhybrider är stora och har hög bränsleförbrukning när elen i batteriet tagit slut.

Förvaltningarna förordar att även etanolbilar ska ingå i miljöbilsdefinitionen och klassas som miljöbilar. Etanolbilar bör likställas med laddhybrider i en mellanklass. Detta skulle göra miljöbil till ett möjligt krav i hela landet även där det saknas tankmöjligheter för fordonsgas och där laddstationer inte finns tillgängliga.

Förvaltningarna förordar också ett utsläppstak för biogasbilar och etanolbilar så att även dessa fordon är energieffektiva och inte orsakar onödiga utsläpp.

Enligt 5 § andra stycket i förslaget till ny förordning får en myndighet göra avsteg från kravet på miljöbil om särskilda skäl föreligger. När sådana skäl föreligger, och miljöbilskraven sålunda ej behöver följas, finns därmed inga miljökrav alls i förordningen. Förvaltningarna anser därför att det även bör finnas en lägre kravnivå/basnivå att tillämpa i de fall då det inte är möjligt att välja fordon som uppfyller kraven i 5 § förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Stockholms stad har genom beslut i kommunfullmäktige den 2 december 2019 (p. 29; dnr KS 2019/289) antagit en miljöbilsdefinition med tre nivåer. Stockholms stad antog denna definition i brist på en ny statlig miljöbilsdefinition, eftersom den tidigare statliga definitionen avskaffades i juli 2018 och Stockholms stad, liksom andra, har haft ett behov av en definition.

Förslagsvis skulle förordningen kunna kompletteras med en liknande konstruktion för att säkerställa att bilar och lätta lastbilar uppfyller en miljömässig miniminivå även för det fall särskilda skäl föreligger. De tre nivåerna är formulerade på följande sätt:

1. **Miljöbil spjutspets:** Bilar som har ett CO₂ värde på max 70 g/km¹, förutom laddhybrider - som inte ingår i spjutspets oavsett utsläppsnivå, samt gasbilar som har ett CO₂ värde på max 190 g/km.
2. **Miljöbil:** Bilar som har ett CO₂ värde på max 70 g/km, samt gasbilar och etanolbilar med ett CO₂ värde på max 190 g/km.
3. **Basbil:** OBS får endast tillämpas när miljöbil spjutspets eller miljöbil inte är tekniskt möjlig
 - Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen: får 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.

Spjutspetsnivån är strängare än klimatbonusbil genom att inte laddhybrider accepteras och ett tak på utsläpp satts för biogasbilarna.

Miljöbilsnivån är något generösare än klimatbonusbil i och med att även etanolbilar accepteras på samma villkor som biogasbilar, men strängare än klimatbonusbil i och med att även här finns ett tak på utsläpp för gas- och etanolbilarna. Med denna definition säkerställs att utsläppen blir lägre samtidigt som det möjliggör en användning även på platser där fordonsgastankning eller laddplatser saknas.

Basnivån ska bara tillämpas när de övre nivåerna inte är möjliga och utgör ett golv under vilket Stockholms stad aldrig bör gå. Basnivån är viktig för att se till att inte allt för dåliga fordon används inom ramen för uppdrag som utförs åt Stockholms stad.

Det är i sammanhanget av betydelse att kraven i förordningen om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor även används som en inofficiell nationell miljöbilsdefinition, som företag, organisationer och kommuner lägger till grund för fordonspolicys, tjänstebilsregler, upphandlingskrav för fordon och transporttjänster med mera. Förvaltningarna anser att regeringen miljöbilskrav i förordningen inte ensamt fungerar vid det stora flertalet offentliga upphandlingar. Det vore därför önskvärt om förordningen kunde fungera som den nationella miljöbilsdefinition som många kommunala upphandlingsorgan och andra efterfrågar.

Vid upphandlingar av transporttjänster eller andra tjänster där transporter ingår måste miljöbilskraven vara mer anpassade till aktuell upphandling och marknadsläge samt till den aktuella upphandlingens betydelse på marknaden i stort. Det brukar inte vara möjligt att kräva enbart nya fordon eller att alla fordon från första dagen är miljöfordon. Istället behöver upphandlingen laborera med procentsatser av fordonen som ska klara olika miljöbilskrav och en gradvis övergång till fordon med högre miljöprestanda under avtalens gång. Hänsyn till fordonstillgång, ekonomi och upphandlingens omfattning är avgörande och varierar från upphandling till upphandling.

I det stora flertalet offentliga upphandlingar, som inte rör fordonsanskaffning eller renodlade transporttjänster, är det svårt att använda regeringens miljöbilskrav rakt av eftersom de är för tuffa och är utformade för fabriksnya bilar.

¹ Förordningen om klimatbonusbilar (2017:1334) uppdateras den 1 januari 2020 från kravet om 60 g CO₂/km till 70 g CO₂/km, eftersom nya testkörcykler införs för certifiering av fordonsutsläpp. Den nya körcykeln WLTP har ca 10-20 % högre utsläpp även den tidigare NEDC vilket förklarar höjningen. I Stockholms kommunfullmäktiges beslut (p. 29; dnr KS 2019/289) anges klimatbonusbil med förtydligandet 60 g CO₂/km. Som en följd av detta blir även stadens miljöbilsdefinition 70 g CO₂/km när nya testkörcykeln införs.

Miljökrav på fordon för transporttjänster måste vara utformade så att även äldre fordon kan ingå. Det innebär för närvarande en extra utmaning eftersom utsläppsvärden på äldre fordon och nya fordon är mätta och redovisade på olika sätt. Det betyder att miljökrav/utsläppsnivåer bör differentieras utifrån vilken mätmetod som använts vid typgodkännande av de aktuella fordonen.