

PM Rotel I (Dnr KS 2021/462)

## **Promemoria - Genomförande av ändringar i direktivet om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppsnål mobilitet**

Remiss från Infrastrukturdepartementet

Remisstid den 28 juni 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

**Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr** anför följande.

### Ärendet

I promemorian, som remitterats till Stockholms stad för yttrande, lämnas de förslag till författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Enligt direktivet ska vissa minimimål uppfyllas för upphandling av fordon och vissa tjänster. Minimimålen uttrycks som en minsta andel rena fordon av det totala antalet fordon som omfattas av berörda avtal för en referensperiod. Minimimålen är vidare uppdelade i två huvudgrupper – lätta respektive tunga fordon – och skiljer sig åt mellan referensperioderna och mellan medlemsstaterna.

Kommuner och regioner påverkas av författningsförslagen vid upphandling av fordon för verksamhet som bedrivs i egen regi och vid upphandling av tjänster som färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, post- och budtjänster samt sophämtning.

Vissa fordonskategorier är undantagna från lagförslaget tillämpningsområde, bland annat rullstolsanpassade fordon.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. På grund av den korta remisstiden har miljöförvaltningen respektive trafikkontoret inkommit med kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* ser sammanfattningsvis positivt på de författningsändringar som föreslås i promemorian men vill betona vikten av att uppgiftsrapporteringen blir enkel och smidig att utföra, samt att onödig administration för de upphandlande myndigheterna undviks.

*Miljöförvaltningen* ser positivt på ändringarna i Clean Vehicles Directive.

*Trafikkontoret* menar att förslaget kommer att beröra kontoret i mindre omfattning och har inget att invända mot.

## Mina synpunkter

Utsläppen från transportsektorn är en stor utmaning för att vi ska kunna nå klimatmålen, både nationellt och globalt. I Stockholm kommer idag cirka hälften av våra klimatutsläpp från transportsektorn och utsläppsminskningen behöver öka. Därför är ren mobilitet och transport en viktig fråga helt i linje med stadens miljöprogram för 2020-2023 såväl som fordonsstrategin. Därtill har vi gemensamma krav för fordon och arbetsmaskiner tillsammans Göteborgs stad, Malmö stad och Trafikverket.

Promemorians förslag är en rejäl skärpning. Stockholm är dock inom detta område i framkant redan idag och utifrån detta arbete är promemorians förslag i linje med stadens arbete och de mål som vi själva redan fattat beslut om. Genom gemensamma europeiska minimikrav för upphandling skickas en tydlig signal till fordonsbranschen som kan underlätta stadens kravställning framöver. Det hade därför varit fördelaktigt att även inkludera rullstolsanpassade fordon i direktivet.

Delar av promemorians förslag innebär dock en viss inskränkning av den handlingsfrihet kommunerna har i upphandlingar av fordon och vissa tjänster.

I övrigt hänvisar jag till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

Stockholm den 16 juni 2021

ANNA KÖNIG JERLMYR

### Bilaga

Promemoria - Genomförande av ändringar i direktivet om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppsneutral mobilitet

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

I promemorian lämnas de förslag till författningsändringar som krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Enligt direktivet ska vissa minimimål uppfyllas för upphandling av fordon och vissa tjänster. Minimimålen uttrycks som en minsta andel rena fordon av det totala antalet fordon som omfattas av berörda avtal för en referensperiod. Minimimålen är vidare uppdelade i två huvudgrupper – lätta respektive tunga fordon – och skiljer sig åt mellan referensperioderna och mellan medlemsstaterna.

Kommuner och regioner påverkas av författningsförslagen vid upphandling av fordon för verksamhet som bedrivs i egen regi och vid upphandling av tjänster som färdtjänst, sjukresor, skolskjutsar, post- och budtjänster samt sophämtning.

Vissa fordonskategorier är undantagna från lagförslagets tillämpningsområde, bland annat rullstolsanpassade fordon.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafiknämnden. På grund av den korta remisstiden har miljöförvaltningen respektive trafikkontoret inkommit med kontorsyttranden.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 24 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar inledningsvis att de nya reglerna om en lägsta andel rena fordon innebär en åtstramning i den handlingsfrihet kommunerna har i upphandling av fordon och vissa tjänster. Stadsledningskontoret anser samtidigt att inskränkningen är försvarbar mot bakgrund av det viktiga syftet med ändringsdirektivet.

Stockholms mest prioriterade utmaningar och målsättningar på miljöområdet pekas ut i *Stockholms stads miljöprogram 2020-2023*, beslutad av kommunfullmäktige 5 maj 2020 med diarienummer KS 2019/1040. Enligt programmet är ett av de prioriterade målen ett fossilfritt och klimatpositivt Stockholm 2040. Staden som organisation ska gå före och ska vara fossilfri redan år 2030.

Rena fordon och miljövänliga transporter är en nyckelfråga i det arbetet. Den 20 mars 2017 antog kommunfullmäktige *fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad*, dnr 129-1092/2016. Fordonsstrategin anger bland annat att miljöbilar med liten klimatpåverkan ska väljas vid nyanskaffning, och att fordon om möjligt ska tankas med förnybara drivmedel.

Därutöver har Stockholms stads kommunfullmäktige, tillsammans med Malmö stad, Göteborgs stad och Trafikverket, antagit gemensamma miljökrav för fordon och arbetsmaskiner. Syftet med de gemensamma kraven är att minska miljöpåverkan vid genomförande av entreprenader.

Stadsledningskontoret ser sammanfattningsvis positivt på de författningsändringar som föreslås i promemorian. De föreslagna reglerna rymmer väl med Stockholms stads mål på miljö- och klimatområdet.

Rullstolsanpassade fordon

Transporter av personer med någon form av funktionsnedsättning är en kommunal angelägenhet som Stockholms stad har lämnat över till privata utförare. Det handlar bland annat om persontransporter för elever i grundskola, vuxna inom daglig verksamhet och äldre inom dagverksamhet.

Stockholms stad har genom centralupphandling ingått ramavtal med flera leverantörer av persontransporter. Leverantörerna utför bland annat omfattande transporter med rullstolsanpassade fordon. Det är i dag svårt att ställa tillräckligt långtgående krav avseende de rullstolsanpassade fordonens drivmedel i stadens centralupphandlingar av persontransporter; det saknas tillgängliga fossilfria modeller på marknaden.

Stadsledningskontoret menar att det hade varit önskvärt om även rullstolsanpassade fordon hade omfattats av de föreslagna författningsändringarna. Det skulle skicka en tydlig signal till fordonstillverkarna att utveckla rena rullstolsanpassade fordon.

I den här delen vill stadsledningskontoret även hänvisa till miljöförvaltningens kontorsyttrande över den nu remitterade promemorian där förvaltningen lyfter bristen på tillgång till rena rullstolsanpassade fordon på marknaden.

#### Ökad administration

Som underlag för Sveriges rapportering till kommissionen ska upphandlande myndigheter enligt förslaget lämna nödvändiga uppgifter till Upphandlingsmyndigheten om antalet fordon respektive rena fordon. Upphandlingsmyndigheten föreslås ges bemyndigande att meddela föreskrifter kring detta.

Stadsledningskontoret vill betona vikten av att uppgiftsrapporteringen blir enkel och smidig att utföra, samt att onödig administration för de upphandlande myndigheterna undviks.

## Miljöförvaltningen

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på ändringarna i Clean Vehicles Directive. De ligger i linje med de prioriteringar som staden redan gör vid upphandling av fordon och transporter. Ändringarna kan leda till att fordonsbranschen förändras och det underlättar att ställa miljökrav på fordon och transporttjänster framöver.

Förvaltningens enda invändning är att det skulle vara bra om även så kallade M1 – rullstolsanpassade fordon inkluderades i direktivet. I dagsläget kör rullstolstaxi 200 000 mil per år för stadens räkning. Utsläpp från dessa resor motsvarar 600 ton CO<sub>2</sub> per år (om de tankas med diesel).

Det är idag svårt att ställa krav på dessa fordon eftersom det saknas tillgängliga fossilfria modeller på marknaden. Om även M1-fordon fick krav på sig genom Clean Vehicles Directive skulle det sända en tydlig signal till fordonstillverkarna om vikten av att inkludera även dessa fordon i sin produktion vilket på sikt skulle bidra till minskade utsläpp.

## Trafikkontoret

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret har inget att invända mot förslaget. Trafikkontoret konstaterar att de förändringar som föreslås främst riktar sig mot statliga myndigheter, kollektivtrafikmyndigheter, regioner och kommuner vid köp, leasing, hyra och hyrköp av bilar vid avtal om allmän trafik. Dessa krav bedöms beröra trafikkontoret i mindre omfattning.