

## Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad

Hemställan från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Krav för bilar 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 bilar i upphandling av transporttjänster i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag samt vad som anförs i utlåtandet.
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 hemställan från miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnas förslag på upphandlingskrav för lätta fordon i nämnder och bolagsstyrelsers upphandlingar som innefattar transporter, som ska ersätta den tidigare beslutade miljöbilsdefinitionen.

Miljöbilsdefinitionen antogs med villkoret *definitionerna gäller tills en nationell definition av miljöbil beslutats*. Villkoret grundade sig på antagandet att en statlig definition skulle vara mycket lik eller identisk med Stockholms stads definition.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till upphandlingskrav för bilar, lätta lastbilar och minibussar i upphandlingar som innefattar transporter är utformade enligt nedan:

- Spjutspets
- Avancerad
- Baskrav

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att nämnder i sina upphandlingar alltid i första hand ska använda avancerad eller spjutspets. Det är möjligt att laborera med olika procentsatser av dessa beroende på upphandlingsområde och marknad. Basnivån används när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga.

## Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, servicenämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Stockholm Business Region AB, BIL Sweden, BioDriv Öst, Handelskammaren, Svenskt Näringsliv och Transportföretagen.

Stadsbyggnadsnämnden, BIL Sweden, Handelskammaren och Svenskt Näringsliv har inte inkommit med svar. Serviceförvaltningen och trafikkontoret har svarat med kontorsyttranden.

*Stadsledningskontoret* anser att det är angeläget att det fastställs uppdaterade stadsgemensamma krav för transporter som ingår i stadens upphandlingar av varor, tjänster och entreprenad för att uppnå stadens klimatmål. Vidare anses det positivt att förslaget, i huvudsak, är anpassat till förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar samt upphandlingsmyndighetens rekommendationer.

*Exploateringsnämnden* framför att deras verksamhet endast omfattar få bilar och lätta lastbilar. Generellt anses att harmoniseringen med den statliga definition är positiv då detta förenklar för marknadens aktörer. Vidare anses att definitionerna, ur teknisk synvinkel, är lämpliga. Nämnden framför även att baskravet ses som oproblematiskt men att de högra nivåerna kan medföra svårigheter. Det kan därför krävas längre anbudsstider för att möjliggöra nödvändiga anpassningar av fordonsflottan. Vidare framförs en oro om att infrastrukturen är begränsad för spjutspetsnivån.

*Fastighetsnämnden* anser att de nya kraven avseende spjutspets och avancerad nivå är höga. Nämnden ser en risk att dessa krav för mindre aktörer att uppfylla upphandlingskraven.

*Servicekontoret* anser att det är positivt med gemensamma upphandlingskrav av den typ som presenteras men understryker att de är beroende av miljöförvaltningens kompetens inom detta område.

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

*Utbildningsnämnden* ser positivt på de nya upphandlingskraven för bilar i transporttjänster. De anser att kraven är tydliga och de anser att det finns struktur i hur kraven ska ställas. Vidare framförs att de nya kraven kommer att påverka deras kostnader.

*Äldrenämnden* ser positivt på att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter.

*Farsta stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till förslaget att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter. Vidare anser nämnden att likriktade och förutsägbara krav gör det enklare för leverantörer att anpassa sina nyinköp av fordon, vilket de ser kan bidra till en tystare och renare stadsmiljö. Nämnden ser stora vinster med att miljö- och hälsoskyddsnämnden framöver planerar att stötta övriga nämnder i upphandlingsarbetet avseende fordon och transporter.

*Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd* instämmer med föreslagna krav för fordon i samband med upphandlingar och anser att dessa är nödvändiga för en riktning mot fossilfrihet.

*Norrmalms stadsdelsnämnd* ställer sig positiv till förslaget att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter. Vidare anføres att förvaltningar kan komma att behöva stöd och expertis gällande miljökraven. Därför ser de positivt på etablerandet av ett transportcentrum till stöd i upphandlingen.

*Stockholm Business Region AB* ser inget hinder i de tre föreslagna nivåerna och har därför inget ytterligare att tillföra.

*Stockholms Stadshus AB* är positivt inställt till kraven, men anser att det är önskvärt att kraven samordnas med de krav som ställs från övriga storstäder och Trafikverket. De anser vidare att det behöver förtydligas vad som är en rimlig tillämpning av kraven.

*BioDriv Öst* anser att det är bra att förslaget i stort harmoniserar med de miljöfordonsdefinitioner som finns på nationell nivå samt Upphandlingsmyndighetens modell för hållbarhetskriterier. De anser att det är positivt att kraven är indelade i tre nivåer som kan kombineras utifrån förutsättningarna i respektive upphandling. De noterar att den avancerade nivån avviker, i relation till klimatbonusbilarna och Upphandlingsmyndighetens kriterier, men anser att denna justering är rimlig utifrån Stockholm stads förutsättningar.

*Gröna Bilister* tillstyrker remissens förslag. De anför att det är positivt att staden utgår ifrån den nationella miljöbilsdefinitionen och Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier. De för vidare fram att kravställningen underlättar och möjliggör för näringslivet att våga investera i ny fordonsteknik och ny infrastruktur för förnybara drivmedel.

*Transportföretagen* noterar att kraven i stora drag följer Upphandlingsmyndighetens riktlinjer. De understryker vikten av att undvika detaljkrav som stipulerar specifika tekniska lösningar samt vikten av uppföljning.

## Mina synpunkter

Stockholm har kommit en lång väg i arbetet att minska de skadliga klimatutsläppen. Sedan år 1990 har de totala fossila 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 år 2020. 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.

Vi i den grönblå majoriteten jobbar aktivt för att staden ska nå de högt ställda målen om en fossilfri organisation år 2030 och en fossilfri och klimatpositiv stad år 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. Nivån avancerad ställer bland annat krav på att 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. Den grönblå majoriteten har därför kommit överens om målsättningen att trafiken i Stockholms innerstad ska vara utsläppsfri år 2030, ett mål som behöver beaktas i framtida upphandlingar. Detta ger staden en långsiktighet i kraven men pekar samtidigt ut riktningen vi vill styra mot, en stad med en klimatneutral fordonsflotta, lägre bullernivåer och utan luftföroreningar. Det är en vision värd att realisera.

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 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 transporttjänster. 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.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Torun Boucher (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Omformulera kravet Avancerad enligt följande:  
Stryka formuleringen ”till hög andel” gällande förnybara drivmedel och lägga till meningen: ”Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem.”
2. Omformulera kravet Bas enligt följande:  
Stryka formuleringen ”till hög andel” på punkt 2 och 4 gällande förnybara bränslen och lägga till meningen: ”Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem.”
3. Ta fram hållbarhetskrav för biobränslen och komplettera kravställningen med dessa.
4. Tillstyrka förslaget för övrigt.
5. Därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster och ser positivt på att kraven skärpts och förtydligats efter att ärendet återremitterades. Vi ser positivt på att förslaget är harmoniserat med det nationella regelverket och har en hög ambitionsnivå. Vi instämmer med principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt vid transportupphandlingar för att driva på klimatomställningen.

Vi har förståelse för att det i vissa fall kan vara kontraproduktivt att kräva 100 % förnybart bränsle om sådant inte är tillgängligt av produktions- eller leveransproblem eller om tankningen förorsakar orimligt långa omvägar. Vi finner det dock olyckligt att formuleringen ”till hög andel” lämnar ett onödigt stort utrymme för tolkningar och vill hellre se en skarpare formulering där biobränslen är utgångspunkten och fossila bränslen ett undantag som alltid måste motiveras och godkännas av beställaren.

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, de kan ha olika tekniska utmaningar och kan vara orimligt kostnadsdrivande. Samtidigt har stadens upphandlingar en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar och på det sättet möjliggöra för mindre aktörer att välja dem i fortsättningen.

Det finns olika typer av biobränslen ute på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är biogas ett cirkulärt och närproducerat alternativ vars tillgång kommer att vara god framöver tack vare stadens satsningar på matavfallsinsamling och sorteringsanläggningen i Högdalen. Däremot är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Även biobränslen av inhemsk råvara kan utgöra ett hot mot den biologiska mångfalden. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på olika hållbarhetsaspekter och 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, och även biobränslen förorsakar biogena koldioxidutsläpp. 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.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningen uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Krav för bilar 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 bilar i upphandling av transporttjänster i enlighet med miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag samt vad som anförs i utlåtandet.
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 18 oktober 2021

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Katarina Luhr

*Hans Altsjö*

**Reservation** anfördes av Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets reservation i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Peter Wallmark (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att kommunstyrelsen avslår förslag till beslut
2. Därutöver vill vi anföra följande:

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mått med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190 g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.

2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

Sverige har valt modellen med reduktionsplikt som gör att en ökande andel biodrivmedel kvoterar in i drivmedelsmixen. Det innebär att det inte hjälper om fordon drivs av höginblandade biodrivmedel. Istället hade en ökad andel biodrivmedel kunnat blandas in i drivmedelsmixen vilket lett till en högre effektivitet ur systemperspektiv.

Miljöförvaltningen uppmärksammar att HVO som tillverkats från palmolja är förbjuden men att PFAD (en biprodukt från palmoljeframställning) är tillåten som råvara. Det nämns inte att tallolja i vetenskapliga studier identifierats orsaka högre utsläpp än fossil diesel. Det är en mycket liten andel HVO som är tillverkad från råvara som kvalificerats som hållbar i vetenskapliga studier.

Slutligen bör det påpekas att partikelutsläpp från en modern personbil är mycket låga från avgasröret. I samband med att partikelutsläppen från förbränningsmotorn minskar så ökar andelen utsläpp som uppkommer från slitage av vägbanan. Sådana utsläpp är proportionella mot fordonens vikt och eftersom elfordon är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor så riskerar också utsläppen av partiklar att öka. Ett fordon som klassificeras som "spjutspets" bör på inga sätt kunna utmålans som klandervärd då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

Vi anser därför att Stockholms stad borde slopa kravet för särskilda fordon vid upphandling innan en kostnad för en sådan åtgärd kan presenteras som är lägre sett till utsläppsreduktion än andra kända åtgärder.

## Remissammanställning

### Ärendet

I hemställan från miljö- och hälsoskyddsnämnden lämnas förslag på upphandlingskrav för lätta fordon i nämnder och bolagsstyrelser upphandlingar som innefattar transporter, som ska ersätta den tidigare beslutade miljöbilsdefinitionen.

Miljöbilsdefinitionen antogs med villkoret *definitionerna gäller tills en nationell definition av miljöbil beslutats*. Villkoret grundade sig på antagandet att en statlig definition skulle vara mycket lik eller identisk med Stockholms stads definition.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag till upphandlingskrav för bilar, lätta lastbilar och minibussar i upphandlingar som innefattar transporter är utformade enligt nedan:

#### Spjutspets:

- Fordon godkända för el (endast elfordon och bränslecellsfordon utan förbränningsmotor, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider) enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister.
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

#### Avancerad:

- Fordon som uppfyller kriterierna för klimatbonusbilar enligt 5 § i förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar eller
- Fordon som kan drivas med fordonsgas, etanol eller andra gaser än gasol med skattegrundande utsläppsvärde om högst 190 gram koldioxid per kilometer (WLTP), enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister. Krav på att fordonen tankar och kör på det förnybara drivmedlet till hög andel.
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

#### Baskrav:

- Fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen eller
- Fordon som enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister har ett skattegrundande utsläppsvärde (WLTP) på högst 150 gram koldioxid per kilometer enligt WLTP om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100. Krav på att fordon godkända för HVO100 tankar och kör på HVO100 till hög andel.
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.
- Lätta lastbilar upp till 3,5 ton och minibussar (fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen) ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett maximalt skattegrundande utsläppsvärde (WLTP) enligt något av följande alternativ:
  - 215 gram koldioxid per kilometer,
  - 230 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas, etanol eller annan gas än gasol), eller
  - 290 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt för fordonsgas, etanol, eller annan gas än gasol.



- Krav på att fordonen tankar och kör på det förnybara drivmedlet till hög andel.
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att nämnder i sina upphandlingar alltid i första hand ska använda avancerad eller spjutspets. Det är möjligt att laborera med olika procentsatser av dessa beroende på upphandlingsområde och marknad. Basnivån används när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga.

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

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 9 mars 2021 följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden hemställer att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till upphandlingskrav för bilar att använda i stadens upphandlingar som innefattar transporter.

*Reservation* anfördes av Deniz Butros m.fl. (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande gjordes* av Urban Emson (SD), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 9 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen anser att staden ska anta nya krav för bilar, lätta lastbilar och minibussar att använda vid upphandlingar av transporttjänster.

Som stor offentlig inköpare har staden stora möjligheter att påverka utvecklingen i riktning mot målet om minskade växthusgasutsläpp från stadens verksamheter. Inköpsprocessen är ett strategiskt mycket viktigt verktyg för staden att ställa miljökrav. Enligt stadens *Program för inköp 2020-2023* som beslutats av kommunfullmäktige ska miljökrav alltid ställas då det är motiverat och ska då syfta till att uppnå målen i miljöprogrammet. Transporter är ett exempel på områden där staden ska ställa krav.

Det finns redan idag, juridiskt sett, möjlighet att ställa miljökrav på fordon vid upphandling. Från och med augusti år 2021 blir det dessutom obligatoriskt att ställa miljökrav på fordon i vissa upphandlingar. Bedömning om det är förenligt med proportionalitetsprincipen att ställa kraven ska göras från fall till fall. I det fall transporten utgör en stor del av det totala kontraktet, *eller* ger upphov till en stor miljöpåverkan sett till den totala miljöpåverkan, ska de föreslagna kraven användas.

Miljöförvaltningens marknads- och konsekvensanalys i det här tjänsteutlåtandet visar att det finns ett stort behov av gemensamma upphandlingskrav av den typen som presenteras i detta tjänsteutlåtande. Förvaltningar och bolag behöver även hjälp och stöd vid kravformulering och uppföljning. Det finns mycket kunskap och många bra formulerade krav som behöver spridas till fler upphandlare och bli mer enhetliga. Ett ökat utbyte upphandlare emellan vore också värdefullt. Miljöförvaltningen har under många år fungerat som stöd till serviceförvaltningen vid upphandling där fordon och transporttjänster ingår. Genom en ökad budget från år 2021 kommer förvaltningen att kunna utöka den hjälpen så att fler förvaltningar och bolag får stöd. Sammanställningen av kravställningen i 262 av sta-

dens upphandlingar genomförda under år 2020 kommer att vara ett bra underlag när förvaltningen tar fram en plan för hur detta arbete ska kunna ske på ett bra sätt.

## Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskydds nämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, servicenämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, utbildningsnämnden, äldrenämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, Stockholm Business Region AB, BIL Sweden, BioDriv Öst, Handelskammaren, Svenskt Näringsliv och Transportföretagen.

Stadsbyggnadsnämnden, BIL Sweden, Handelskammaren och Svenskt Näringsliv har inte inkommit med svar. Serviceförvaltningen och trafikkontoret har svarat med kontorsyttranden.

<b>Innehållsförteckning</b>	<b>Sid</b>
Stadsledningskontoret.....	9
Exploateringsnämnden.....	11
Fastighetsnämnden.....	12
Serviceförvaltningen.....	13
Trafikkontoret.....	14
Utbildningsnämnden.....	15
Äldrenämnden.....	15
Farsta stadsdelsnämnd.....	16
Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd.....	16
Norrmalms stadsdelsnämnd.....	17
Stockholm Stadshus AB.....	18
BioDriv Öst.....	19
Gröna bilister.....	22
Transportföretagen.....	23

## Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad har högt ställda klimatmål. I *Stockholms stads budget 2021*, beslutad av kommunfullmäktige 14 december 2020 med diarienummer KS 2020/1317, uttrycks att målet är att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilbränslefri organisation 2030.

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

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.

Stockholms stad som stor offentlig köpare har, som även uttrycks i *Stockholms stads miljöprogram 2020-2023*, stora möjligheter att påverka utvecklingen i riktning mot målet om minskade växthusgasutsläpp från stadens verksamheter. I stadens *Klimathandlingsplan 2020-2023*, beslutad av kommunfullmäktige 25 maj 2020 med diarienummer KS 2019/1041 framgår att staden kan snabba på utvecklingen av marknaden genom att konsekvent kräva höga andelar förnybart i alla upphandlingar av transporttjänster.

Rena fordon och miljövänliga transporter är en nyckelfråga i stadens miljö- och klimatarbete. Den 20 mars 2017 antog kommunfullmäktige *fordonsstrategi för kommunkoncernen Stockholms stad*, med diarienummer 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.

Enligt *Stockholms stads program för inköp 2020-2023*, beslutad av kommunfullmäktige 31 augusti 2020 med diarienummer KS 2019/799, ska miljökrav alltid ställas då det är motiverat och ska då syfta till att uppnå målen i miljöprogrammet. Transporter är ett exempel på områden där staden ska ställa krav.

Stadsledningskontoret anser att det är angeläget att det fastställs uppdaterade stadsgemensamma krav för transporter som ingår i stadens upphandlingar av varor, tjänster och entreprenader för att uppnå stadens klimatmål. Stadsgemensamma krav bidrar även till en ökad tydlighet för leverantörer.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att förslaget, i huvudsak, är anpassat till Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar, samt upphandlingsmyndighetens rekommendationer. Detta underlättar för både upphandlare och för företag som ska lämna anbud. Samtidigt anges att miljö- och hälsoskydds nämndens förslag till krav i upphandlingar innebär ett mer offensivt vägval, då förslaget i större utsträckning pekar i en riktning mot fossilfrihet. Spjutspetsnivån i förslaget innebär dessutom, till skillnad från förordningen samt upphandlingsmyndighetens rekommendationer, krav på nollemission.

Stadsledningskontoret bedömer att de skarpare kraven är motiverade med hänsyn till stadens högt ställda klimatmål. De tre olika nivåerna gör det dessutom möjligt att laborera med olika andelar av spjutspets, avancerad och bas beroende på upphandlingsområde och marknad och att tillämpa enbart basnivån om andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga.

Stadsledningskontoret anser det vara positivt att miljö- och hälsoskydds nämnden låtit genomföra en rättsutredning som tydliggör tillämpningen av kraven i upphandling av transporter. Det är även positivt att det genomförts en marknadsanalys och att ärendet innehåller en konsekvensanalys. Miljö- och hälsoskydds nämnden anger i ärendet att deras utvärdering av upphandlingar inom tre olika områden visar att miljökrav på fordon och transporter i upphandlingar inte lett till någon minskning av antalet anbud, eller någon kostnadsökning.

Även om ärendet innehåller en marknadsanalys, så omfattar denna endast tre områden. Stadsledningskontoret anser att det kommer att krävas att löpande marknads- och konsekvensanalyser genomförs per inköpskategori, som stöd och vägledning till vilken nivå av krav som är möjliga och lämpliga att ställa i respektive upphandling.

Stadsledningskontoret anser det vara positivt att tillämpningen av kraven tar hänsyn till att det vid upphandling av transporttjänster ofta är befintliga fordon som ska ingå i utförandet av ett uppdrag och att krav på successiv förnyelse av fordonsflottan under avtalsperioden inkluderar genom användande av särskilda kontraktsvillkor. Stadsledningskontoret anser att tillämpningen av kraven bör anpassas till det som ger bäst effekt i den specifika situationen, med en flexibel kombination av krav, kontraktsvillkor och utvärderingskriterier.

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.

Miljö- och hälsoskydds nämndens marknads- och konsekvensanalys i ärendet visar att miljökraven varierat kraftigt och att nämnder och bolagsstyrelser är i behov av stöd vid kravformulering och uppföljning. Stadsledningskontoret instämmer i bedömningen att nämnder och bolagsstyrelser kommer att behöva utbildning och stöd, avseende tillämpning och uppföljning av ställda miljökrav. Detta för att säkerställa att miljöeffekten realiserar och att trovärdigheten för kraven upprätthålls. Att kraven kan kontrolleras effektivt krävs dessutom för att vara förenliga med lagen om offentlig upphandling (LOU) och unionsrätten.

Då miljö- och hälsoskydds nämnden från 2021 utökar stödet till nämnder och bolagsstyrelser för upphandling och uppföljning konstaterar stadsledningskontoret att det i detta syfte inrättade transportcentrums roll i arbetet kommer att vara av stor vikt.

Som en konsekvens av ovanstående föreslår stadsledningskontoret att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att miljö- och hälsoskydds nämndens hemställan om krav för bilar i upphandling av transporttjänster godkänns i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. Vidare att Stockholms Stadshus AB uppmanas att för egen del godkänna, samt ge stadens alla bolagsstyrelser i uppdrag att godkänna krav för bilar i upphandling av transporttjänster i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande. 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.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2021 följande.

Exploateringsnämnden anser remissen besvarad med kontorets tjänsteutlåtande.

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

*Reservation* anfördes av Catharina Gabrielsson m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontorets verksamhet omfattar få bilar och lätta lastbilar. Därför påverkas kontoret inte allt för mycket av de nya definitionerna. Den stora miljöpåverkan från exploateringskontorets projekt kommer istället från tunga lastbilar och entreprenadmaskiner. Klimatpåverkan från dessa har kontoret uttryckt sin syn på i en tidigare remiss.

För kontorets gängse entreprenader är de bilar som förekommer oftast enskilda personers bilar som används för att resa till och från arbetsplatser samt arbetsplatsbilar som används när en entreprenör har flera mindre arbetsplatser som denne reser mellan under arbetsdagen.

Utifrån marknadskontakt med återkommande leverantör har baskravet setts som oproblematiskt då kostnadsökningen i förhållande till dagsläget är liten. Tillämpning av de högre nivåerna kan dock medföra besvär. Avancerad nivå kan entreprenörer sannolikt hantera, men det kräver längre anbudstider för att möjliggöra nödvändig anpassning av fordonsflottan. För spjutspetsnivån finns större farhågor i att infrastrukturen är begränsad. Därför kan kravnivån begränsa entreprenörers möjlighet att lämna anbud. För båda de högre kravnivåerna finns en tydlig risk för ökade kostnader.

För både spjutspets och avancerad nivå kan det i dagsläget ifrågasättas om dessa krav vore proportionerliga för exploateringskontorets projekt. I och med att basnivån kan användas innebär det dock inget hinder mot att förslaget implementeras, så länge försiktighet vid val av kravnivå iakttas så att inte användning av de högre kraven riskerar att exkludera anbudsgivare. Det gäller särskilt för mindre företag.

Rent generellt anser kontoret att harmonisering med den statliga definitionen är positiv då detta förenklar för marknadens aktörer att anpassa sina fordonsparker. Det bör medföra samhällsekonomiska fördelar genom minskade transaktionskostnader.

Ur teknisk synvinkel ser kontoret att definitionerna är lämpliga. Möjligheten att successivt styra mot emissionsfria bilar är lämplig. I dagsläget är dock möjligheten till övergångsteknik såsom HVO100 och laddhybrider en realistisk kompromiss för att inte kraven ska begränsa konkurrensen allt för mycket.

Angående rättsläget står kontoret bakom juridiska avdelningens rättsutredning. Tillämpning av proportionalitetsprincipen kring kraven är viktig för att följa gällande rätt och för att inte kraven ska bli onödigt betungande i uppdrag där bilar endast har en begränsad roll. För att åstadkomma en proportionerlig tillämpning anser kontoret att förslaget bör lyfta möjligheterna till dialog med marknaden om kravställning för olika uppdrag.

Slutligen vill kontoret poängtera att en framgångsrik tillämpning av de föreslagna kraven kommer kräva en god uppföljning vilket även kräver att resurser avsätts för ändamålet. Utan sådana resurser skapas incitament för leverantörer att pressa priser genom att kalkylera med att inte följa ställda krav. Därför välkomnar kontoret att transportcentrum tar en ledande roll i att ge Stadens förvaltningar en enhetlig expertis i uppföljningsfrågor.

### **Exploateringskontorets förslag**

Exploateringskontoret föreslår att de föreslagna kraven implementeras. Kontoret understryker vikten i att tillräckliga resurser för uppföljning tillses för implementeringen samt att proportionalitetsprincipen beaktas vid tillämpning av kraven.

### **Fastighetsnämnden**

**Fastighetsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 juni 2021 följande.

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

*Reservation* anfördes av Elise Karlsson m.fl. (V), *bilaga 1*.

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

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att de nya kraven på fordon för transporttjänster avseende spjutspets och avancerad nivå är höga. Fastighetskontoret tecknar idag ramavtal med olika entreprenörer som arbetar med avhjälpande underhåll och projekt (till exempel tekniker med företagsbil) samt mark- och snöröjningsentreprenörer som nyttjar lätta lastbilar. Dessa entreprenörer nyttjar idag främst fordon som tillhör kategori baskrav för lätta lastbilar. Det kan finnas risk att genom höga krav på transporttjänster försvåra för mindre entreprenörer att uppfylla upphandlingskraven.

Möjlighet finns i förslaget att anpassa exempelvis entreprenadupphandlingar med olika procentsatser i fördelning av krav för olika typer av fordon och transporttjänster. Men det mest avgörande är hur stor del av leverantörens uppdrag som är transporttjänster i en aktuell upphandling.

I konsultationen med Upphandlingsmyndigheten kring miljöförvaltningens tjänsteutlåtande framkommer att hur stor del av leverantörens transportuppdrag staden upphandlar i en aktuell upphandling är avgörande för hur höga kraven kan tillåtas vara. Detta kallas proportionalitetsprincipen och innebär att krav och villkor ska vara rimliga i förhållande till vad som upphandlas. Om däremot miljöpåverkan från transporter endast utgör en liten del av den totala miljöpåverkan är det mer rimligt att ställa krav på upphandlingsföremålet (varan eller tjänsten som ska utföras). Ofta är det rimligt att ställa miljökrav på både upphandlingsföremålet och transporten.

Inom staden har genomförts en rättsutredning avseende förutsättningarna att ställa miljökrav på transporter vid upphandling. I rättsutredningen konstateras att miljökrav på transporter kan ställas under förutsättning att kraven är kopplade till kontraktetsföremålet och uppfyller kraven på att vara förutsägbara, proportionella och icke diskriminerande. För att vara förenliga med LOU och unionsrätten ska kraven också kunna kontrolleras effektivt. En bedömning av om det är förenligt med de upphandlingsrättsliga principerna att ställa miljökrav på transporter i en upphandling får göras från fall till fall.

Om uppföljningsarbetet med totala transportarbetet och andel nyttjande av miljöfordon ska bli möjligt att göra, är det viktigt att staden hjälps åt att arbeta fram kravmallar för inrapportering av uppgifter. Flertalet upphandlingar borde åtminstone ha haft krav på en fordonsförteckning som följs upp på årsbasis. Miljöförvaltningen kan möjligen bli samordnare för ett sådant uppdrag.

För närvarande saknar kontoret både metodik och resurser för uppföljning. Det gäller framför allt redovisning av entreprenörers transportarbete gällande fordonskontroll, bränsle och körsträckor. Här krävs vid varje fakturaunderlag återkommande krav på inlämnande av rapporter för samtliga fordon, när de har körts och vilket bränsle som använts. Månatliga sammanställningar ska göras av kontoret så att eventuella korrigeringar kan göras med entreprenören. Även stickprovskontroller ska genomföras för att kontrollera att angivna fordon verkligen brukas vid uppdrag. När entreprenören inte uppfyller kraven ska det finnas beskrivna åtgärder att ta till. Arbetet ställer med andra ord samma krav som på en ekonomikontroller och kommer sannolikt innebära många arbetstimmar per vecka för att kontrollera att entreprenörer uppfyller ställda upphandlingskrav.

## **Serviceförvaltningen**

**Serviceförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2021 har huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen anser att det är positivt med gemensamma upphandlingskrav av den typen som presenteras i ärendet. Vidare konstaterar förvaltningen att det är ett komplext område och viktigt att nivåerna bedöms på ett korrekt sätt. Miljöförvaltningens kompetens är därför nödvändig i upphandlings- och avtalsprocessens olika processteg.

I processteg ”marknadsanalys” är miljöförvaltningens kompetens viktig för att hjälpa till att kartlägga den enskilda branschens möjlighet att leva upp till kraven utan att begränsa kon-

kurrensen. Detta arbete är ett viktigt avstamp inför fortsatt upphandlingsarbete och kan bestå av marknadsanalys, RFI (Request For Information) eller dylikt.

I processteg ”upphandlingsstrategi” så ska rätt nivå på kraven definieras och en plan för uppföljning planeras. I processteg ”skapa upphandlingsdokument” är miljöförvaltningens kompetens också viktig för att kunna detaljera kraven i upphandlingsdokumenten och specificera om kraven ska inkluderas i utvärderingsprocessen.

I processteg avtalsuppföljning är miljöförvaltningens kompetens fortsatt viktig, för att hjälpa till att bedöma om leverantörerna uppfyller stadens ställda krav.

Genom att utveckla en modell i samarbete med miljöförvaltningen är förhoppningen att kraven successivt kan skärpas och att miljönytta kan inkluderas i utvärderingsprocessen utan att utvärderingsmodellen blir för komplex för anbudsgivarna att förstå.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 3 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret kan konstatera att nämnden inte upphandlar transporttjänster med lätta fordon i någon större omfattning.

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

I remissen hänvisas till en marknadsanalys, "Erfarenheter och effekter av miljökrav på transporter i upphandlingar", vilken Miljöbilar i Stockholm låtit ta fram och som redovisar en utvärdering av hur miljökrav på fordon i upphandlingar påverkat bland annat pris och konkurrensmöjligheter. Rapporten berör inte upphandlingskrav ställda på arbetsmaskiner eller transporter inom entreprenad, vilket är trafiknämndens huvudsakliga upphandlingsområden, och trafikkontorets erfarenhet är att utvecklingen inom dessa transportkategorier inte kommit lika långt. Kontoret ser därför positivt på att förslaget öppnar upp för att trafiknämnden med egen kompetens kan bedöma lämpligkravställandenivå för enskilda upphandlingar.

Kontoret ser att det kan bli en utmaning att mäta med att följa upp ställda krav systematiskt och korrekt. Kontoret anser därför att det skulle kunna finnas fördelar med att samordna uppföljningen inom staden, vilket skulle kunna vara mer kostnadseffektivt och säkerställa att uppföljning sker på ett likvärdigt sätt.

Sammanfattningsvis kan kontoret konstatera att skärpt kravställning behövs för att fossila bränslen ska fasas ut i upphandlingar av transporter, entreprenader och arbetsmaskiner. Samtidigt är det bra att i enlighet med förslaget kunna anpassa kraven till varje enskild upphandling.

## **Utbildningsnämnden**

**Utbildningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2021 följande.

1. Utbildningsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

**Utbildningsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 30 april 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser positivt på de nya upphandlingskraven för bilar i transporttjänster. Kraven är tydliga och det finns struktur i hur kraven ska ställas i upphandlingarna och avtalsuppföljning av kraven i de färdiga upphandlingarna.

Utbildningsnämndens kostnader för entreprenader för persontransporter, i huvudsak skolskjuts, var ungefär 290 miljoner kronor 2020. Kravställningen på de fordon som ska användas kommer att påverka kostnaden för tjänsten. Det finns i remissen ett undantag där endast baskraven på fordon i transporter behöver ställas. För att inte kostnaderna för persontransportsentreprenader ska öka alltför mycket bör förutsättningarna när endast baskraven ska ställas vara mer konkret formulerade än de är i förslaget:

”Basnivån används när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga och sätter en gräns för vad som kan accepteras.”

## **Äldrenämnden**

**Äldrenämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 15 juni 2021 följande.

Äldrenämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande och överlämnar det till kommunstyrelsen.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

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

Förvaltningen ser positivt på att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter. Som stor offentlig inköpare har staden möjlighet att påverka utvecklingen mot målet om minskade växthusgasutsläpp från stadens verksamheter.

Förvaltningen upphandlar inga fordon som ingår i transporter och transporttjänster utan leasar tio bilar som avropats från stadens ramavtal. Bilarna används av Stockholms trygghetsjour. Under år 2019 bytte äldreförvaltningen ut sju bilar till miljöbilar och under år 2020 införskaffades tre nya elbilar.

## **Farsta stadsdelsnämnd**

**Farsta stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 23 juni 2021 följande.

Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen av förslag till krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad.

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD), *bilaga 1*.

**Farsta stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter. Att staden fortsatt ligger i framkant vad gäller miljöfrågor är viktigt för stockholmarna såväl som för Sveriges miljöarbete i stort.

Förvaltningen ser stora vinster med att miljö- och hälsoskyddsnämnden framöver planerar att öka de medel som läggs på att stötta övriga nämnder i upphandlingsarbetet avseende fordon och transporter. Att miljö- och hälsoskyddsnämnden är medveten om att särskilt kunnande gällande miljöbilar inte nödvändigtvis finns inom alla organisationer, och särskilt avseende upphandlare, bådars också gott för arbetet framöver. Tydliga lathundar och färdigformulerade mallar kommer att underlätta upphandlingsarbetet för förvaltningarna såväl som för leverantörer som kan förhålla sig till mer enhetliga och förutsägbara krav. Att standardisera



miljökraven avseende transporter så att stadens nämnder och styrelser drar åt samma håll i upphandlingsarbetet ger ett kompetent intryck inför andra organisationer som ser Stockholms stad som en organisation snarare än ett antal separata nämnder och styrelser.

Att skapa likriktade och förutsägbara krav gör det även enklare för leverantörer att anpassa sina nyinköp av fordon. Detta skapar incitament för en renare fordonsflotta med en tysare och renare stadsmiljö som följd.

Förvaltningen håller också med miljö- och hälsoskyddsnämnden avseende vikten av bättre och mer standardiserad uppföljning. Risken om ställda krav inte aktivt följs upp på ett enhetligt sätt är att leverantörer som följer kraven missgynnas med snedviden konkurrens och färre seriösa anbud som följd. Förslaget att ett nytt transportcentrum inom staden etableras för att stötta nämnder och styrelser med detta kommer att möjliggöra ett mer effektivt uppföljningsarbete.

## **Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd**

**Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 10 juni 2021 följande.

1. Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Beslutet justeras omedelbart.

**Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 17 maj 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen instämmer med föreslagna krav för fordon i samband med upphandlingar. Förvaltningen anser att dessa krav är nödvändiga för en riktning mot fossilfrihet.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

**Norrmalms stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 17 juni 2021 följande.

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av tjänstgörande ersättaren Lena-Karin Lifvenhjelms (SD), *bilaga 1*.

**Norrmalms stadsdelsförvaltnings** tjänsteutlåtande daterat den 2 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter. Förvaltningen vill dock lyfta att förvaltningar kan komma att behöva stöd och expertis gällande miljökraven och behov av till exempel kataloger med färdiga kravklausuler där beskrivningar och information lätt kan inhämtas utifrån vad förvaltningen ska upphandla. Förvaltningen ser positivt på etablerande av ett transportcentrum till stöd i upphandling och de nya miljökraven.

## **Stockholm Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 30 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

#### **Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse**

Stockholmshem välkomnar ökade miljöambitioner inom transportområdet då det har betydande miljöpåverkan. Bolaget ställer idag krav som utarbetats tillsammans med Stockholm, Göteborg, Malmö och Trafikverket, och ser fördelar med att fortsatt ha gemensamma krav. Bolaget menar att de gemensamma kraven har skapat trygghet hos entreprenörer och leverantörer vad gäller efterfrågan på transporter i enlighet med de krav som förmedlas. Om Stockholm har en särskiljande kravprofil ser bolaget att följderna kan bli betydligt fler egna upphandlingar till kommersiella villkor som riskerar att bli sämre. Bolaget menar därför att fortsatt samarbete med övriga storstäder och trafikverket vore önskvärt.

Bolaget ansluter sig till miljöförvaltningens uppfattning att kraven måste vara proportionerliga, och ser att bedömningen av proportionalitet behöver ligga hos den upphandlande myndigheten att avgöra, men att staden har ett centralt ansvar att peka ut "riskbranscher". För riskbranscherna och dess inköpsområden bör det beslutats om kravnivåerna ska gälla för hela staden eller inte.

Bolaget anser att samtliga uppgifter för kontroll behöver kunna sammanställas ur centrala register såsom vägtrafikregistret, samt även att kraven inte inkluderar tankningsgrader som är mycket resurskrävande att följa upp. Definitionerna bör också så långt som det är möjligt hållas teknik- och bränsleneutrala.

#### **SISAB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse**

SISAB utgår generellt i sitt kravställande ofta från de skarpaste kraven i "Gemensammamiljökrav för entreprenader 2018", framtagen av Trafikverket och storstäderna. Dessa krav är välkända för många entreprenörer.

För ökad tydlighet skulle det vara önskvärt om det också framgår vilka krav som går längre jämfört med "Gemensamma miljökrav för entreprenader 2018". Utan en effektiv uppföljning riskerar långtgående krav att urholka trovärdigheten för stadens upphandlingar, miljökrav och att snedvrیدا konkurrensen. I remissen nämns att fordonsförteckningar kan behöva kompletteras med att exempelvis drivmedelskvitton skickas till beställaren regelbundet eller att miljöbesiktningar genomförs. SISAB:s bedömning är dock att förvaltningar och bolag saknar resurser för att kunna göra egna uppföljningar utifrån inskickade drivmedelskvitton.

Remissen anger att ett transportcentrum ska etableras på miljöförvaltningen vilket låter mycket bra. SISAB är en stor köpare av byggentreprenader, tekniska konsulttjänster, förvaltningsentreprenader för hus och markanläggningar samt förbrukningsmedia som el och fjärrvärme. En stor del av köpta kontrakt innefattar transporter av något slag, även om det inte är huvudsyftet i dessa. Det är svårt att avgöra vad som är en rimlig tillämpning av kraven och dess olika nivåer. I remissunderlaget ingår en beskrivning av rättsliga förutsättningar men den lämnar frågor obesvarade. När kraven är beslutade vore det bra om de kan åtföljas av exempel på olika typer av upphandlingar och vad som då kan vara rimliga krav på bilarna ur rättslig synvinkel.

Förutom de rättsliga frågorna kan det finnas farhågor om att vissa krav ställs "för tidigt" och därför innebär färre och dyrare anbud, vilket står i konflikt med stadens krav på minimerade kostnader. Tips på avtalsformuleringar som hanterar sådana problem, t ex rimliga tidsfrister innan kraven ska vara uppfyllda, skulle därför kunna vara av stort värde.

#### **Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse**

Bolaget ser att föreslagna upphandlingskrav är ett positivt stöd för stadens förvaltningar och bolag i kravställandet i upphandlingar som omfattar transporter.

Det är nödvändigt med höga ambitioner för att uppnå miljömålen och Stockholms stad kan i bästa fall fungera som en pådrivare på marknaden. Stockholms Hamnar vill dock framhålla att även den ekonomiska aspekten av kraven är viktig att beakta. Det framgår att en avvägning i miljökravställandet behöver göras utifrån proportionalitetsprincipen. Vägledning för upphandlande förvaltningar och bolag om hur dessa avvägningar ska göras är därför välkomna.

Det är också angeläget att prioriteringsordningen tydliggörs när det gäller kravställandet i upphandlingar. Det behöver bli tydligare hur förslaget på upphandlingskrav för transporter med lätta fordon förhåller sig till miljökraven för entreprenader.

#### **Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse**

Svenska Bostäder anser att det är ett välskrivet och ambitiöst förslag. Bolaget har i ramavtal hittills använt sig av lägre krav än i nu aktuellt remissförslag. Detta ses som en konflikt och behöver förtydligas. Bolaget ser att det är otydligt vilka krav ska gälla för dem som byggande bolag eller om det är olika krav som ska gälla vid upphandling av entreprenader och ramavtal.

Vidare behöver leverantörer av ramavtal, och i entreprenader, få in en vana att redovisa de bränslen som förbrukas i respektive uppdrag eller byggprojekt. Det ställer initialt krav på tillförlitliga system och sedan uppföljning av bolaget som beställare.

#### **Stockholm Business Regions remissvar har i huvudsak följande lydelse**

Stockholm Business Regions behov av upphandlade tjänster innefattande transporter och transporttjänster tillgodoses i huvudsak genom bolagets medverkan i stadens centrala upphandlingar. Därutöver är verksamhetens behov tämligen lågt. Bolaget ser inget hinder i de tre föreslagna nivåerna och har därför inget ytterligare att tillföra.

#### **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen instämmer i sin helhet med dotterbolagens remissvar och synpunkter. Bolagen är positivt inställda till kraven, men anser att det är önskvärt att kraven samordnas med de krav som ställs från övriga storstäder och Trafikverket i "Gemensamma miljökrav för entreprenader 2018", och att det sammanställs vad som avviker från dessa krav för att förenkla kommande anbudsprocesser. Det behöver också förtydligas vad som är en rimlig tillämnning av kraven, och om det kommer att vara olika krav beroende på om bolagen handlar upp transporter, entreprenader eller ramavtal. Vidare lyfter bolagen fram att uppföljning av tankningsgrader och drivmedelskvitton är mycket resurskrävande att följa upp, vilket därför behöver vägas mot den nytta dessa krav har.

#### **BioDriv Öst**

**BioDriv Östs** remissvar daterat den 29 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

- Remissunderlaget utgör ett väl genomarbetat underlag som på ett seriöst och trovärdigt sätt motiverar förslagen till upphandlingskrav. För att öka kraften i omställningen och skapa en tydlig och konsekvent styrning är det bra att förslaget i stort harmoniserar med de miljöfordonsdefinitioner som finns på nationell nivå samt Upphandlingsmyndighetens modell för hållbarhetskriterier.
- BioDriv Öst ser positivt på att miljökraven har tre olika nivåer för förnybara drivmedel som kan kombineras på olika sätt utifrån förutsättningarna i respektive upphandling. Det är betydelsefullt för att möjliggöra en mer teknikneutral utveckling av flera olika förnybara drivmedel, vilket är det som behövs för att nå målet om transportsektorns omställning till år 2030. Det bidrar även till en riskspridning, både när det gäller oförutsedda kostnader och möjligheten att uppnå klimatmålen. Sist men inte minst är en ökad teknikdiversifiering betydelsefullt i ett krisberedskapsperspektiv. Spjutspetsnivån innebär en avvikelse, i relation till klimatbonusbilarna och Upphandlingsmyndighetens kriterier, genom att enbart omfatta fordon utan några lokala

utsläpp. BioDriv Öst anser dock att denna justering är rimlig utifrån Stockholms stads förutsättningar. Motsvarande kravställningsmetod, utifrån de tre förenklade nivåerna, kan även bidra till stor nytta i upphandlingar av transporttjänster med tunga fordon.

- Möjliga justeringar skulle kunna vara att tydliggöra att även klimatbonusbilar och spjutspetsbilar ska tankas/laddas med förnybara drivmedel. Se förslag på nästa sida. Avancerad nivå innebär en avvikelse, i relation till klimatbonusbilarna och Upphandlingsmyndighetens kriterier, genom att omfatta även etanolbilar. Denna justering hade med fördel kunnat motiveras i remissunderlaget.

## **BioDriv Östs förslag till justeringar**

### **Spjutspets**

- Fordon godkända för el (endast elfordon och bränslecellsfordon utan förbränningsmotor, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider) enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister.
- *Krav på att bränslecellsfordon tankar och kör på förnybart drivmedel och att grön el-avtal ska finnas där elfordon långtidsladdar.*
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

### **Avancerad**

- Fordon som uppfyller kriterierna för klimatbonusbilar enligt §5 i förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar eller
- Fordon som kan drivas med fordonsgas, etanol eller andra gaser än gasol med skattegrundande utsläppsvärde om högst 190 gram koldioxid per kilometer (WLTP), enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister. *Krav på att fordonen tankar och kör på det förnybara drivmedlet till hög andel.*
- *Krav på att fordonen tankar och kör på förnybart drivmedel till hög andel. Krav på att grön el-avtal ska finnas där elfordon långtidsladdar.*
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

*Kommentar:* Ovanstående förändring tydliggör att även klimatbonusbilar, dvs. primärt även laddhybrider behöver köra på förnybart drivmedel till hög andel.

### **Baskrav**

- Fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen eller
- Fordon som enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister har ett skattegrundande utsläppsvärde (WLTP) på högst 150 gram koldioxid per kilometer enligt WLTP om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100. Krav på att fordon godkända för HVO100 tankar och kör på HVO100 till hög andel.
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.
- Lätta lastbilar upp till 3,5 ton och minibussar (fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen) ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett maximalt skattegrundande utsläppsvärde (WLTP) enligt något av följande alternativ:
  - 215 gram koldioxid per kilometer
  - 230 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas, etanol eller annan gas än gasol), eller
  - 290 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt för fordonsgas, etanol, eller annan gas än gasol.
- Krav på att fordonen tankar och kör på det förnybara drivmedlet till hög andel.
- Alla fordon ska dessutom klara Euro 6 eller bättre.

### **Motiveringar och överväganden**

*Bra med en harmoniserad, tydlig och konsekvent styrning*

BioDriv Öst anser att remissunderlaget är väl genomarbetat och på ett seriöst och trovärdigt sätt motiverar förslagen till upphandlingskrav. Stockholms stads vägval, att inte fokusera på enkelhet med enbart generella krav på förnybara drivmedel, utan att istället vara mer offensiv och peka ut en ändamålsenlig riktning mot fossilfrihet utifrån tre olika nivåer är mycket positivt.

Att kraven harmoniserar med de nationella miljöfordonsdefinitioner (miljöbilsdefinition och miljölastbilsdefinition) som finns samt Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier är också positivt då det stärker drivkraften i den offentliga upphandlingen. Kraven ligger även i linje med bonus-malus-systemet samt den tuffaste miljözonen klass 3. Samtliga nämnda styrinstrument baseras på välgrundade analyser som tar hänsyn till ett större systemperspektiv och de har skapat en välbehövlig, långsiktig och konsekvent styrning inom transportområdet. I kombination med det aviserade förslaget om en kraftfull reduktionsplikt för flytande bi-odrivmedel skapar dessa styrmedel förutsättningar för en positiv utveckling av en bredd av olika tekniker för fordon och förnybara drivmedel, vilket är nödvändigt för att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås.

Att den nationella och lokala politiken är konsekvent och begriplig i ett helhetsperspektiv är betydelsefullt för att skapa en förståelse och acceptans för de styrmedel som införs. Kraven ligger dessutom i linje med Stockholms stads strategi för de egna fordonsinköpen vilket ytterligare bidrar till trovärdighet.

Sist men inte minst är en förutsägbar och långsiktig styrning när det gäller transportsektorns omställning nödvändig för att näringslivsaktörer ska våga investera i inhemsk produktion av förnybara drivmedel, nya fordonstekniker samt bygga ut infrastruktur för tankning- och laddning av förnybara drivmedel. Likaså behövs begripliga och konsekventa styrinstrument för att underlätta den operativa vardagen för de företag som ska leverera transportintensiva tjänster till offentlig sektor.

### **Bra med tre olika nivåer för förnybart som leder till en teknikneutral utveckling av flera olika förnybara drivmedel**

De tre nivåerna för förnybara drivmedel bidrar på ett ändamålsenligt sätt till en teknikdiversifiering som på ett teknikneutralt sätt möjliggör en omställning till flera olika förnybara drivmedel. Något som krav på enbart förnybara drivmedel sällan leder till i praktiken. Det är därmed positivt att kraven, i enlighet med Stockholms stads egna utvärdering av erfarenhet och effekter av miljökrav, leder till den diversitet av olika förnybara drivmedel som även leverantörerna efterfrågar. Genom att tydliggöra att det går att laborera med olika procentsatser av de tre nivåerna fås flera verktyg i verktygslådan som på ett optimalt sätt kan bidra till en omställning av transportsektorn och anpassas utifrån förutsättningarna i varje upphandling. Denna upphandlingsmetodik bidrar även till en riskspridning, både när det gäller oförutsedda kostnader som förändrade drivmedelspriser samt möjligheten att uppnå klimatmålen. Att även golvet i basnivån omfattar krav på förnybara drivmedel är positivt. Genom föreslagna krav tar Stockholms stad tillvara på sin möjlighet att påverka transportsektorns omställning på ett optimalt sätt i egenskap av stor offentlig inköpare. Samma kravställningsmetodik kan med fördel användas även vid upphandling av transporttjänster med tunga fordon.

Det är klokt att Stockholms stad har som ambition att främja de drivmedel som har störst miljöpotential<sup>1</sup> i sina upphandlingar. Det är av stor vikt att verka för en långsiktigt hållbar omställning av transportsektorn som omfattar en bedömning av mer än utsläppen från fordonsnets avgasrör. Det är också positivt att kraven bidrar till en uppfyllelse av flera av målen i stadens miljöprogram. Exempelvis målet om en mer resurssmart stad med mål om matavfallsinsamling och målet om biologisk mångfald som båda har tydliga kopplingar till biogas samt elbilarnas koppling till målet om frisk luft och god ljudmiljö. Biogasens roll i ett hållbart samhälle och vikten av fortsatta satsningar i vägtransportsektorn har även nyligen tydliggjorts i

---

<sup>1</sup> Både vid en analys av enbart klimatnyttan för olika drivmedel, och vid en bredare analys av flera olika miljö- och samhällsnyttor, hamnar biogasbilar i topp tillsammans med elfordon. Exempelvis: Miljöbästa bilar 2021, Gröna Bilister, maj 2021. Perspektiv på svenska förnybara drivmedel, Research Institutes of Sweden, 2019. Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus, Linköpings universitet, 2020. JEC Well-To-Wheels report v5, European Commission Joint Research Centre, 2020.

flera brev till regeringen från bland annat Klimatkommunerna, regionpolitiker och biogasproducenter.<sup>2</sup>

Ytterligare en stor fördel med rena elfordon, och numera även de flesta biogasfordon, är att det är högst sannolikt att de också nyttjar förnybara drivmedel. I en ren elbil är det omöjligt att ”tanka fel” med enbart fossil el och enligt nya EU-krav har de flesta gasbilar en mycket liten bensintank. Det gör att det krävs en hel del motivation och engagemang för att köra en gasbil på bensin istället för svensk fordonsgasmix som i genomsnitt består av 95 procent biogas. Målet för gasbranschen är dessutom att den komprimerade fordongasen ska bestå av 100 procent biogas senast år 2023. I de fall det finns begränsade resurser till uppföljningen räcker det vid krav på hel-elfordon (ej laddhybrider) och biogasfordon att endast kontrollera fordonslistor, vilket är den typ av uppföljning som enligt remissunderlaget är den vanligaste metoden i dag. Den mer tidskrävande uppföljningen som omfattar att även granska drivmedelskvitton kan därmed vid behov bortprioriteras.

### **Övriga inspel och funderingar**

Hur mycket laddhybrider kan förväntas köra på el i transportintensiva upphandlingar (där det är proportionerligt att ställa miljökrav på transporten) är värt att fundera över med tanke på den begränsade räckvidden på el. Därmed är det viktigt att ha metoder i upphandlingarna för att säkerställa att eventuella laddhybrider kör på en stor andel el för att platsa i den avancerade nivån. Vi vill även passa på att uppmärksamma att från och med april 2021 så är det 60 gram per kilometer som är utsläppsgränsen för klimatbonusbilarna.

En annan fundering är kopplat till etanolbilarna på avancerad nivå. Eftersom det innebär en avvikelse från den nationella miljöbilsdefinitionen och Upphandlingsmyndighetens kriterier, samt att etanolfordon har lägre klimatnytta än fordon som tankas med HVO100, hade det varit värdefullt om Stockholms stads motivering till denna avvikelse hade tydliggjorts i remissunderlaget.

### **Bra med långsiktighet och krav som leder till många olika förnybara drivmedel**

För att nå hela vägen till en resurseffektiv och koldioxidneutral ekonomi är det viktigt att nya styrmedel utvärderas och implementeras utifrån ett större helhetsperspektiv. Ökade satsningar på elbilar är en viktig pusselbit i omställningen, men implementeringen riskerar att bli ett nollsummespel om andra viktiga pusselbitar slås ut på vägen. Därför är det bra att Stockholms stad har tre kravställningsnivåer för förnybara drivmedel som tar hänsyn till att alla hållbara förnybara drivmedel kommer att behövas för att transportsektorn ska kunna ställas om. Olika typer av miljökrav behöver samspela för att leda till en teknikdiversifiering som möjliggör en god och teknikneutral utveckling av såväl el och vätgas som biogas och flytande biodrivmedel. Vilket är precis det som Stockholms stads föreslagna krav i denna remiss bidrar till.

## **Gröna bilister**

**Gröna bilisters** remissvar daterat den 29 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

### **Gröna Bilister tillstyrker remissens förslag till miljökrav enligt nivåerna bas, avancerad och spjutspets**

I såväl ett omställningsperspektiv, konsumentperspektiv som näringslivsperspektiv är det av stor vikt att de krav som ställs inom den offentliga upphandlingen tydligt driver på transportsektorns omställning samt att de är lätta att förstå och konsekventa. Att Stockholms stad där-

---

<sup>2</sup> 22 regionpolitiker från 16 regioner har nyligen skickat brev till regeringen för att tydliggöra sin syn på vikten av fortsatta satsningar på biogas, även 33 kommunpolitiker från 22 kommuner har skickat ett liknande brev genom Klimatkommunerna. <https://www.biodrivost.se/Nyheter/post/regionpolitikernas-uppmaning-till-regeringen-sla-inte-undan-benen-foer-den-svenskabiogasmodellen>  
Likaså har ett 60-tal biogasproducenter skickat ett brev till regeringen. <https://www.avfallsverige.se/aktuellt/nyhetsarkiv/artikel/biogasuppror/>

med utgång från den nationella miljöbilsdefinitionen och Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier i sina upphandlingskrav är positivt.

Den nedanstående förenklade sammanfattningen av kraven bidrar på ett ändamålsenligt sätt till en teknikdiversifiering av fordonsflottan vilket underlättar en omställning som är teknikneutral till sin konsekvens. Något som generella krav på förnybart drivmedel tyvärr sällan är. Denna typ av mer varierad kravställning gör det betydligt mer sannolikt att målen för transportsektorn kan nå eftersom alla ägg inte läggs i samma korg och därmed riskerar att bli en återvändsgränd. Kravställningen underlättar och möjliggör även för näringslivet att våga investera i ny fordonsteknik och ny infrastruktur för förnybara drivmedel utöver den redan välutbyggda infrastrukturen för bensin och diesel. Dessutom tar kraven på ett klokt sätt hänsyn till fler miljö- och samhällsnyttor än enbart klimatrelaterade utsläpp. Sist men inte minst är det positivt att Stockholms stad även i basnivån är tydlig med att det är förnybara drivmedel som gäller i upphandlingarna framöver. Offentlig sektor måste gå före i omställningen och se till att 2030-målet för transportsektorn nås långt före år 2030 i de egna verksamheterna. Det innebär i princip att det redan nu uteslutande behöver ställas krav på förnybara drivmedel.

Värt att överväga är därmed hur mycket laddhybrider kommer att kunna gå på förnybart drivmedel, men detta är något som kan uppnås genom att säkerställa att krav på andel förnybart drivmedel ställs även på laddhybrider. Likaså borde krav ställas på grön el och grön vätgas i spjutspetsnivån.

- Spjutspets - elbilar och bränslecells-bilar.
- Avancerad – etanol-, gas- och laddhybridfordon.
- Bas - fordon godkända för HVO och snåla bensin- och dieselfordon.

#### **Motsvarande krav kan med fördel användas för tunga transporter**

Ovanstående tre förenklade nivåer för miljökrav kan med fördel användas även vid upphandling av tunga transporter för att skapa konsekventa och konsument/leverantörsvänliga krav som är lätta att förstå och som möjliggör en mer teknikneutral utveckling av en bredd av olika förnybara drivmedel.

#### **Säkerställ att andra transportsätt än bilar inte exkluderas i upphandlingarna**

Vid upphandling av transporttjänster är det viktigt att tänka på att i kravställningen även öppna upp för andra transportsätt än bilar och lastbilar. I vissa tjänster kan transportarbetet med fördel utföras med lastcyklar, kollektivtrafik, elmopeder etc. och det är viktigt att tänka på att kraven inte ställs på ett sätt som gör att bilar *måste* användas för att utföra tjänsten.

### **Transportföretagen**

**Transportföretagens** remissvar daterat den 28 juni 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Kraven följer i stora drag Upphandlingsmyndighetens riktlinjer med några skillnader, bl.a. att staden i kategori spjutspets endast inkluderar elfordon, ej fordon drivna med gas. ”Staden har här ett möjligt vägval”, skriver förvaltningen. ”Antingen formuleras krav som bidrar till enkelhet och enhetlighet; eller så väljer staden att vara mer offensiv och peka ut en riktning mot fossilfrihet. Miljöförvaltningen föreslår det senare”.

#### **Transportföretagens synpunkter på kraven**

Transportföretagen har några käpphästar som vi vill lyfta fram.

#### **Undvik detaljkrav**

Så långt möjligt, undvik som offentlig köpare att föreskriva vilken teknisk lösning leverantörerna ska använda. Säg istället vad ni vill åstadkomma och ge leverantörerna möjlighet att tävla om bästa lösningen för att nå målen. Det finns avskräckande exempel på upphandlingar där ”klåfingrighet” från upphandlarna har lett till kontraproduktiva resultat i verkligheten.

Om än kanske förståeligt, så väljer Miljöförvaltningen att peka ut enskilda drivtekniker i de olika nivåerna. Ett alternativt förfarande hade varit att istället nivågruppera utifrån koldioxidutsläpp.

En del av transporter som staden kommer att upphandla berörs av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster" (I2021/00867)). Det rör paket och posttransporter, sophämtning, men även persontransporter med personbil. Ett alternativt förfarande hade varit att staden hade hållit sig till kraven i direktivet och låtit det varit underlag för kravspecifikationerna.

### **Uppföljning är A och O**

Transportföretagen skulle vilja gå så långt som att uppmana till att inte ställa krav som ni inte har för avsikt att följa upp! Här brister det ofta. Förvaltningen konstaterar själv i tjänsteskrivelsen att det är en utmaning. Vi förstår det. Uppföljning kostar tid, pengar och administrativa resurser. Vissa krav är dessutom till sin natur svåra att följa upp, men icke för ty så är en bra uppföljning centralt. Stadens egen utvärdering visar att leverantörerna till staden bedömer uppföljningen som "ganska bra" enligt tjänsteskrivelsen.

I tjänsteskrivelsen föreslås att spjutspets ska alltid vara utgångspunkten vid framtida upphandlingar men det medges samtidigt att det inte alltid från avtalsstart är tekniskt eller kommersiellt gångbart men nyanskaffningar under avtalsperioden "bör vara de två högsta nivåerna".

Även om vi inte motsätter oss att eldrivna fordon är de enda som föreslås räknas som spjutspets bör man ha i åtanke två faktorer när det gäller lätta lastbilar. Den ena faktorn är lastvikten. Batterierna minskar lastutrymme. Fordonstillverkarna lanserar nu lätta lastbilar med lite högre bruttovikt för att delvis kompensera för det man förlorat i lastkapacitet. Efter att Transportföretagen tillsammans med Bil Sweden och Energigas Sverige hemställt till regeringen om att Sverige ska utnyttja den möjlighet som finns inom EU:s körkortslagstiftning att tillåta förare med B-körkort framföra lätta lastbilar upp till 4,25 ton om de drivs av alternativa drivmedel (el och gas) har regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda frågan. Transportstyrelsen förväntas lämna sin rapport i november. Det finns således tecken på att situationen kommer att förbättras vad gäller transporteffektiviteten, men vi vill ändå flagga för att spjutspetskravet de facto kan leda till att det krävs fler lätta lastbilar för att utföra samma transportuppdrag som tidigare.

Det andra problemet är kostnaden. Vad innebär kommersiellt möjligt i sammanhanget? Om staden är villig att betala den merkostnad det innebär med en eldriven lätt lastbil är det inga problem för branschen att svara upp, men förväntar sig staden att transportkostnaden inte kommer att öka med de nya kraven, så lär omställningen dröja och staden kommer inte inta den tätt position som förvaltningen säger sig vilja i tjänsteskrivelsen.

Vi skulle gärna vilja se att förslaget utvecklades när det gäller under vilka omständigheter förvaltningen kan göra avsteg från kravnivån spjutspets för att öka tydligheten och minska risken för osund konkurrens.

### **"Kampen om lägsta pris" är osund**

I grunden välkomnar Transportföretagen att Stockholm ställer krav – givet att de följs upp. Vi välkomnar också att tjänsteskrivelsen betonar behovet av tydliga incitament för rena och tysta transporter. Konkurrensen bör ske om bästa lösning, inte den billigaste. Om politikerna i Stockholms stad inte är införstådda med och beredda att betala för eldrivna transporter bör man avstå från att sätta ribban för högt.

Vi tolkar tjänsteskrivelsen som att förvaltningen är införstådda med den kostnad som kan medfölja, åtminstone initialt. I tjänsteskrivelsen står det att "hitintills har anbud nästan utvärderats baserat på lägsta pris" vilket vid en välvillig tolkning kan ses som ett förebud om att staden framöver är beredda att låta kvalitét styra, inte lägsta pris. Vi välkomnar att förvalt-



ningen vill utveckla en modell för att inkludera miljönytta i utvärderingsprocessen och om möjligt är vi gärna med i den diskussionen.

### **Undvik särkrav**

Kraften i omställningen genom upphandling blir större om kraven harmoniseras så långt möjligt. Transportföretagen ser det som positivt att harmonisering inom staden är ett av syftena med de nya upphandlingskraven. Det har ställts olika krav mellan olika förvaltningar och vissa har kanske inte ställt några krav alls. Vidare är det positivt att förvaltningen föreslår att man ska luta sig mot upphandlingsmyndighetens riktlinjer, även om man inte helt ansluter sig till dem.

I den bästa av världar hade kraven som Stockholms stad nu diskuterar harmoniserats genom exempelvis Sveriges Kommuner och Regioners, SKR, försorg. Många av våra medlemsföretag är rikstäckande, ja en del är dessutom globala aktörer, och levererar till flera kommuner i landet. Olika krav är kostnadsdrivande och försämrar produktiviteten.

Ett av de ingående förbunden i Transportföretagen, Sveriges Bussföretag, är initiativtagare till Partnersamverkan, i vilket representanter för både trafikhuvudmännen och branschens operatörer sitter. Arbetet har varit framgångsrikt i att harmonisera kraven som trafikhuvudmännen ställer på kollektivtrafikens utförare, även om de inte är fullt ut harmoniserade än.

Kollektivtrafiken bär vittnesbörd om att det är möjligt att ställa om vid rätt förutsättningar. Nyckeln är samverkan. Tack vare ett fruktbart samarbete mellan trafikhuvudmän och operatörerna körs idag mer än 90 procent av den upphandlade busstrafiken på förnybara drivmedel. Samma resa skulle kunna påbörjas inom godstransportsektorn genom ett nära samarbete mellan leverantörerna och de som upphandlar transporter.

## Reservationer m.m.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

*Reservation* anfördes av Deniz Butros m.fl. (V) enligt följande.

1. Omformulera kravet Avancerad enligt följande: Styrka formuleringen ”till hög andel” gällande förnybara drivmedel och lägga till meningen: ”Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem.”
2. Omformulera kravet Bas enligt följande: Stryka formuleringen ”till hög andel” på punkt 2 och 4 gällande förnybara bränslen och lägga till meningen: ”Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem.”
3. Uppdra åt förvaltningen att ta fram hållbarhetskrav för biobränslen och komplettera kravställningen med dessa.
4. Tillstyrka förslaget för övrigt, samt att därutöver anför följande:

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster och ser positivt på att kraven skärpts och förtydligats efter att ärendet återremitterades. Vi ser positivt på att förslaget är harmoniserat med det nationella regelverket och har en hög ambitionsnivå. Vi instämmer med principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt vid transportupphandlingar för att driva på klimatomställningen.

Vi har förståelse för att det i vissa fall kan vara kontraproduktivt att kräva 100 % förnybart bränsle om sådant inte är tillgängligt av produktions- eller leveransproblem eller om tankningen förorsakar orimligt långa omvägar. Vi finner det dock olyckligt att formuleringen ”till hög andel” lämnar ett onödigt stort utrymme för tolkningar och vill hellre se en skarpare formulering där biobränslen är utgångspunkten och fossila bränslen ett undantag som alltid måste motiveras och godkännas av beställaren.

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. Spjutspets tekniker är inte alltid tillgängliga på den all-

männa transportmarknaden, de kan ha olika tekniska utmaningar och kan vara orimligt kostnadsdrivande. Samtidigt har stadens upphandlingar en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar och på det sättet möjliggöra för mindre aktörer att välja dem i fortsättningen.

Det finns olika typer av biobränslen ute på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är biogas ett cirkulärt och närproducerat alternativ vars tillgång kommer att vara god framöver tack vare stadens satsningar på matavfallsinsamling och sorteringsanläggningen i Högdalen.

Däremot är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Även biobränslen av inhemsk råvara kan utgöra ett hot mot den biologiska mångfalden. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på olika hållbarhetsaspekter och 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, och även biobränslen förorsakar biogena koldioxidutsläpp. 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.

*Särskilt uttalande* gjordes av Urban Emson (SD) enligt följande.

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mått med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.
2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

Sverige har valt modellen med reduktionsplikt som gör att en ökande andel biodrivmedel kvoterar in i drivmedelsmixen. Det innebär att det inte hjälper om fordon drivs av höginblandade biodrivmedel. Istället hade en ökad andel biodrivmedel kunnat blandas in i drivmedelsmixen vilket lett till en högre effektivitet ur systemperspektiv.

Miljöförvaltningen uppmärksammar att HVO som tillverkas från palmolja är förbjuden men att PFAD (en bioprodukt från palmoljaframställning) är tillåten som råvara. Det nämns inte att tallolja i vetenskapliga studier identifierats orsaka högre utsläpp än fossil diesel. Det är en mycket liten andel HVO som är tillverkad från råvara som kvalificerats som hållbar i vetenskapliga studier.

Slutligen bör det påpekas att partikelutsläpp från en modern personbil är mycket låga i avgasröret. I samband med att partikelutsläppen från förbränningsmotorn minskar så ökar andelen utsläpp som uppkommer från slitage av vägbanan. Sådana utsläpp är proportionella mot fordonens vikt och eftersom elfordon är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor så riskerar också utsläppen av partiklar att öka. Ett fordon som klassificerats som "spjutspets" bör på inga sätt kunna utmålans som klandervärd då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

Vi anser därför att Stockholms stad borde slopa kravet för särskilda fordon vid upphandling innan en kostnad för en sådan åtgärd kan presenteras som är lägre sett till utsläppsreduktion än andra kända åtgärder.

## Exploateringsnämnden

*Reservation* anfördes av Catharina Gabrielsson m.fl. (V) enligt följande.

1. Omformulera kravet Avancerad enligt följande: Styrka formuleringen "till hög andel" gällande förnybara drivmedel och lägga till meningen: "Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem."
2. Omformulera kravet Bas enligt följande: Stryka formuleringen "till hög andel" på punkt 2 och 4 gällande förnybara bränslen och lägga till meningen: "Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem."
3. Uppdra åt förvaltningen att ta fram hållbarhetskrav för biobränslen och komplettera kravställningen med dessa.

#### 4. Tillstyrka förslaget för övrigt, samt att därutöver anföra följande:

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster och ser positivt på att kraven skärpts och förtydligats efter att ärendet återremitterades. Vi ser positivt på att förslaget är harmoniserat med det nationella regelverket och har en hög ambitionsnivå. Vi instämmer med principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt vid transportupphandlingar för att driva på klimatomställningen.

Vi har förståelse för att det i vissa fall kan vara kontraproduktivt att kräva 100 % förnybart bränsle om sådant inte är tillgängligt av produktions- eller leveransproblem eller om tankningen förorsakar orimligt långa omvägar. Vi finner det dock olyckligt att formuleringen ”till hög andel” lämnar ett onödigt stort utrymme för tolkningar och vill hellre se en skarpare formulering där biobränslen är utgångspunkten och fossila bränslen ett undantag som alltid måste motiveras och godkännas av beställaren.

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, de kan ha olika tekniska utmaningar och kan vara orimligt kostnadsdrivande. Samtidigt har stadens upphandlingar en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar och på det sättet möjliggöra för mindre aktörer att välja dem i fortsättningen.

Det finns olika typer av biobränslen ute på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är biogas ett cirkulärt och närproducerat alternativ vars tillgång kommer att vara god framöver tack vare stadens satsningar på matavfallsinsamling och sorteringsanläggningen i Högdalen.

Däremot är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Även biobränslen av inhemsk råvara kan utgöra ett hot mot den biologiska mångfalden. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på olika hållbarhetsaspekter och 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, och även biobränslen förorsakar biogena koldioxidutsläpp. 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.

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

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mätt med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.
2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

Sverige har valt modellen med reduktionsplikt som gör att en ökande andel biodrivmedel kvoteras in i drivmedelsmixen. Det innebär att det inte hjälper om fordon drivs av höginblandade biodrivmedel. Istället hade en ökad andel biodrivmedel kunnat blandas in i drivmedelsmixen vilket lett till en högre effektivitet ur systemperspektiv.

Miljöförvaltningen uppmärksammar att HVO som tillverkas från palmolja är förbjuden men att PFAD (en bioprodukt från palmoljaframställning) är tillåten som råvara. Det nämns inte att tallolja i vetenskapliga studier identifierats orsaka högre utsläpp än fossil diesel. Det är en mycket liten andel HVO som är tillverkad från råvara som kvalificerats som hållbar i vetenskapliga studier.

Slutligen bör det påpekas att partikelutsläpp från en modern personbil är mycket låga i avgasröret. I samband med att partikelutsläppen från förbränningsmotorn minskar så ökar andelen utsläpp som uppkommer från slitage av vägbanan. Sådana utsläpp är proportionella mot fordonens vikt och eftersom elfordon är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor så riskerar också utsläppen av partiklar att öka. Ett fordon som klassificerats som ”spjutspets” bör på inga sätt kunna utmålans som klandervärt då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

Vi anser därför att Stockholms stad borde slopa kravet för särskilda fordon vid upphandling innan en kostnad för en sådan åtgärd kan presenteras som är lägre sett till utsläppsreduktion än andra kända åtgärder.

## Fastighetsnämnden

*Reservation* anfördes av Elise Karlsson m.fl. (V) enligt följande.

1. Omformulera kravet Avancerad enligt följande: Styrka formuleringen ”till hög andel” gällande förnybara drivmedel och lägga till meningen: ”Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem.”
2. Omformulera kravet Bas enligt följande: Stryka formuleringen ”till hög andel” på punkt 2 och 4 gällande förnybara bränslen och lägga till meningen: ”Undantag får göras endast med beställarens godkännande i fall då det är orimligt att tanka förnybart bränsle på grund av till exempel tillgångsproblem.”
3. Uppdra åt förvaltningen att ta fram hållbarhetskrav för biobränslen och komplettera kravställningen med dessa.
4. Tillstyrka förslaget för övrigt, samt att därutöver anför följande:

Vänsterpartiet välkomnar skärpta miljökrav vid upphandlingar av transporttjänster och ser positivt på att kraven skärpts och förtydligats efter att ärendet återremitterades. Vi ser positivt på att förslaget är harmoniserat med det nationella regelverket och har en hög ambitionsnivå. Vi instämmer med principen att nivå spjutspets eller avancerad alltid ska användas som utgångspunkt vid transportupphandlingar för att driva på klimatomställningen.

Vi har förståelse för att det i vissa fall kan vara kontraproduktivt att kräva 100 % förnybart bränsle om sådant inte är tillgängligt av produktions- eller leveransproblem eller om tankningen förorsakar orimligt långa omvägar. Vi finner det dock olyckligt att formuleringen ”till hög andel” lämnar ett onödigt stort utrymme för tolkningar och vill hellre se en skarpare formulering där biobränslen är utgångspunkten och fossila bränslen ett undantag som alltid måste motiveras och godkännas av beställaren.

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, de kan ha olika tekniska utmaningar och kan vara orimligt kostnadsdrivande. Samtidigt har stadens upphandlingar en stor potential för att stimulera implementeringen av nya lösningar och på det sättet möjliggöra för mindre aktörer att välja dem i fortsättningen.

Det finns olika typer av biobränslen ute på marknaden, och deras hållbarhetsprofiler ser väldigt olika ut. Till exempel är biogas ett cirkulärt och närproducerat alternativ vars tillgång kommer att vara god framöver tack vare stadens satsningar på matavfallsinsamling och sorteringsanläggningen i Högdalen.

Däremot är ökad användning av biobränslen framställda av palmolja eller palmoljerester tveksamma ur miljö-, klimat- och socialt hållbarhetsperspektiv. Även biobrän-

slen av inhemsk råvara kan utgöra ett hot mot den biologiska mångfalden. Därför är det önskvärt att staden lägger mer vikt på olika hållbarhetsaspekter och spårbarheten av bibränslen som används i de upphandlade transporttjänsterna och noggrant överväger val av bibränslen 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, och även bibränslen förorsakar biogena koldioxidutsläpp. 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.

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

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mått med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.
2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

Sverige har valt modellen med reduktionsplikt som gör att en ökande andel biodrivmedel kvoterar in i drivmedelsmixen. Det innebär att det inte hjälper om fordon drivs av



höginblandade biodrivmedel. Istället hade en ökad andel biodrivmedel kunnat blandas in i drivmedelsmixen vilket lett till en högre effektivitet ur systemperspektiv.

Miljöförvaltningen uppmärksammar att HVO som tillverkats från palmolja är förbjuden men att PFAD (en bioprodukt från palmoljeframställning) är tillåten som råvara. Det nämns inte att tallolja i vetenskapliga studier identifierats orsaka högre utsläpp än fossil diesel. Det är en mycket liten andel HVO som är tillverkad från råvara som kvalificerats som hållbar i vetenskapliga studier.

Slutligen bör det påpekas att partikelutsläpp från en modern personbil är mycket låga i avgasröret. I samband med att partikelutsläppen från förbränningsmotorn minskar så ökar andelen utsläpp som uppkommer från slitage av vägbanan. Sådana utsläpp är proportionella mot fordonens vikt och eftersom elfordon är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor så riskerar också utsläppen av partiklar att öka. Ett fordon som klassificerats som ”spjutspets” bör på inga sätt kunna utmålas som klandervärt då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

Vi anser därför att Stockholms stad borde slopa kravet för särskilda fordon vid upphandling innan en kostnad för en sådan åtgärd kan presenteras som är lägre sett till utsläpps-reduktion än andra kända åtgärder.

## **Äldrenämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mått med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I Ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.
2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

## **Farsta stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Leif Söderström (SD) enligt följande.

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsmått.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är också anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190 g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

## **Norrmalms stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av tjänstgörande ersättaren Lena-Karin Lifvenhjelms (SD) enligt följande.

Att reducera utsläpp av växthusgaser är en både lovvärd och angelägen målsättning. Det finns olika metoder för hur en sådan reduktion bör ske, exempelvis kan prioritering göras utifrån geografiska, sektorsindelade eller effektivitetsbaserade mått. Dessvärre tenderar var och en av dessa metoder att prestera sämre (ibland verka direkt kontraproduktiv) mätt med andra metoder än den egna.

Exempelvis är kostnaden per reducerad enhet växthusgasutsläpp erkänt högre i transportsektorn jämfört med andra sektorer. På samma sätt är kostnaden för att minska utsläpp i Sverige (där utsläppen redan är mycket låga) höga jämfört med att reducera samma mängd utsläpp i utvecklingsländer. För att anta en metodik som bygger på att minska växthusgasutsläpp inom transportsektorn i Stockholms stad krävs därför

extraordinärt goda skäl eftersom utsläppsreduktionen hade kunnat bli mångdubbelt större till samma kostnad utan de sektorsvisa eller geografiska avgränsningarna.

Det är anmärkningsvärt att Stockholms miljöförvaltning anser att fordon med utsläpp av 190g CO<sub>2</sub>/km kan anses vara bra ur klimatperspektiv. I Ett läge då det visat sig långt svårare att framställa förnybara drivmedel på ett hållbart sätt är det tveksamt att utan stor försiktighet premiera och uppmuntra ett användande av dessa drivmedel.

För att arbeta mot minskade utsläpp från drivmedel finns två huvudalternativ:

1. Blanda in allt biodrivmedel i en gemensam mix som används av hela fordonsflottan för att sedan lagstadga vilken andel biodrivmedel drivmedelsbolagen måste uppfylla.
2. Två separata drivmedel (fossila och förnybara) som fastslås av andelen fordon. Andelen förnybart beror på hur många dedikerade fordon det finns.

Sverige har valt modellen med reduktionsplikt som gör att en ökande andel biodrivmedel kvoterar in i drivmedelsmixen. Det innebär att det inte hjälper om fordon drivs av höginblandade biodrivmedel. Istället hade en ökad andel biodrivmedel kunnat blandas in i drivmedelsmixen vilket lett till en högre effektivitet ur systemperspektiv.

Miljöförvaltningen uppmärksammar att HVO som tillverkats från palmolja är förbjuden men att PFAD (en bioprodukt från palmoljaframställning) är tillåten som råvara. Det nämns inte att tallolja i vetenskapliga studier identifierats orsaka högre utsläpp än fossil diesel. Det är en mycket liten andel HVO som är tillverkad från råvara som kvalificerats som hållbar i vetenskapliga studier.

Slutligen bör det påpekas att partikelutsläpp från en modern personbil är mycket låga i avgasröret. I samband med att partikelutsläppen från förbränningsmotorn minskar så ökar andelen utsläpp som uppkommer från slitage av vägbanan. Sådana utsläpp är proportionella mot fordonens vikt och eftersom elfordon är tyngre än motsvarande fordon med förbränningsmotor så riskerar också utsläppen av partiklar att öka. Ett fordon som klassificerats som "spjutspets" bör på inga sätt kunna utmålans som klanderbart då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

Vi anser därför att Stockholms stad borde slopa kravet för särskilda fordon vid upphandling innan en kostnad för en sådan åtgärd kan presenteras som är lägre sett till utsläppsreduktion än andra kända åtgärder.