

**§ 16**  
**Remiss av Krav för bilar i upphandling av  
transporttjänster i Stockholms stad**  
NORR 2021/216

**Beslut**

Remissen besvaras med förvaltningens tjänsteutlåtande

**Sammanfattning**

Förvaltningen har redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande daterat 2021-06-02.

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från ett antal av stadens nämnder och bolag med anledning av gällande remiss. Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 15 juli 2021.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har utarbetat ett förslag på krav för fordon i upphandlingar som innefattar transporter.

Upphandlingskrav för bilar föreslås i tre nivåer: bas, avancerad och spjutspets. Nämnderna föreslås att i sina upphandlingar alltid använda avancerad eller spjutspets som utgångspunkt. Stockholms Stadshus AB föreslås att uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina upphandlingar enligt i ärendet beskriven prioriteringsordning. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Förvaltningen ställer sig positiv till förslaget att staden antar nya krav för fordon som gäller i upphandlingar som innefattar transporter.

**Förslag till beslut**

Ordföranden Petra Gardos Ek (M) föreslog att nämnden skulle besluta enligt förvaltningens förslag.

**Särskilt uttalande**

Tjänstgörande ersättaren Lena-Karin Lifvenhjelm (SD) anmälde ett särskilt uttalande 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

*Handwritten signatures: Petra Gardos Ek and Lena-Karin Lifvenhjelm*

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 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.

Det uppmärksammas 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 utmålas som klandervärd då det riskerar att underminera förtroendet för hela systemet.

*PSH M.W.*

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.

**Handlingar i ärendet**

- 490745 (Godkänd - R 1) Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholm
- NORR 2021/216-1.4 Bilaga 1 - Rättsliga förutsättningar att ställa miljökrav på transporter vid upphandling
- NORR 2021/216-1.3 Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad
- NORR 2021/216-1.2 Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad
- NORR 2021/216-1.1 Följebrev Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad, KS 2021/436

PH MW