



Björn Hugosson & Eva Sunnerstedt
Projektledare Miljöbilar i Stockholm
Telefon 08-508 28 9140 resp. 08-508 28 913
bjorn.hugosson@miljo.stockholm.se
eva.sunnerstedt@miljo.stockholm.se

Bilaga 1

STRATEGI FÖR MILJÖANPASSADE DRIVMEDEL I STOCKHOLM 2008-2010

Sammanfattning

I Stockholms stads budget för 2007 gavs ett uppdrag att ”ta initiativ för fler stationer för alternativa fordonsbränslen och utveckla en strategi för biogas och andra miljövänliga drivmedel i Stockholm”.

Stockholms stad arbetar genom satsningen Miljöbilar i Stockholm med utvecklingen för miljöbilar och miljöbränslen. Under perioden 2008 – 2010 fokuserar arbetet mer på de miljöanpassade drivmedlen och i synnerhet följande aspekter:

- Att verka för en fungerande infrastruktur för miljöanpassade drivmedel, i synnerhet biogas där problemen varit som störst.
- Att ställa krav på redovisning av drivmedlens miljöegenskaper
- Att verka för en fungerande marknad för miljöanpassade drivmedel så att stadens miljömål lättare nås

Bakgrund

MILJÖBILAR I STOCKHOLM

Miljöbilar i Stockholm startades i mitten av 1990-talet, ursprungligen för att köpa in miljöbilar till staden egen fordonsflotta. Stockholms stads miljöbilsarbete har lagt grunden för utvecklingen av en infrastruktur för miljöbränsle och ett utbud av miljöbilar. Sedan dess har åtskilliga bilar köpts, körts och utvärderats och utbudet av miljöbilar och miljöbränslen ökat successivt.

När detta skrivs rullar ca 40 000 miljöbilar i Stockholms län, vilket motsvarar ungefär 4 procent av den totala fordonsparken. I stadens krympande fordonsflotta är drygt hälften av bilarna miljöbilar. Stadens bilar står dock för mindre än en promille av bilarna i Stockholm.

Miljöförvaltningen arbetar med två EU-stödda projekt inom detta område, BEST och BIOGASMAX. Dessa handlar om att bana väg för bioetanol respektive biogas som fordonsbränslen i Europa.

PROBLEMBILD

Biogas

Tillgången på miljöbilar och miljöbränsletankstationer i Stockholm är generellt sett god, men när det gäller möjligheten att tanka biogas har det emellertid varit stora problem sedan våren 2006. Orsaken till problemen är i grunden positiv, nämligen att efterfrågan på biogas växer kraftigt sedan 2006. Det är flera faktorer som samverkar för att skapa den stora efterfrågan på biogas. Många myndigheter ställer miljökrav på upphandlade transporter t ex färdtjänsttaxi, sopbilar och lokalbussar. Allt fler företag inför miljöpolicy med krav på miljöbil och minskat utsläpp av koldioxid. Ett flertal ekonomiska incitament har också införts t ex fri boende- och nyttoparkering i Stockholm, befrielse från trängselskatt och reducerad skatt för förmånsbilar. Det har lett till "växtvärk" i systemet.

Många användare har blivit missnöjda och flera typer av problem har uppstått:

- Tankstationerna har ofta varit trasiga t ex pga kompressorfel
- Antalet tankstationer (f n 11 stycken) har upplevts som otillräckligt
- Långsam tankning pga att sopbilar tankat samtidigt och sänkt trycket i lagret
- Slut på gas pga att produktionsanläggningar varit ur drift och ingen backup-möjlighet med naturgas har funnits

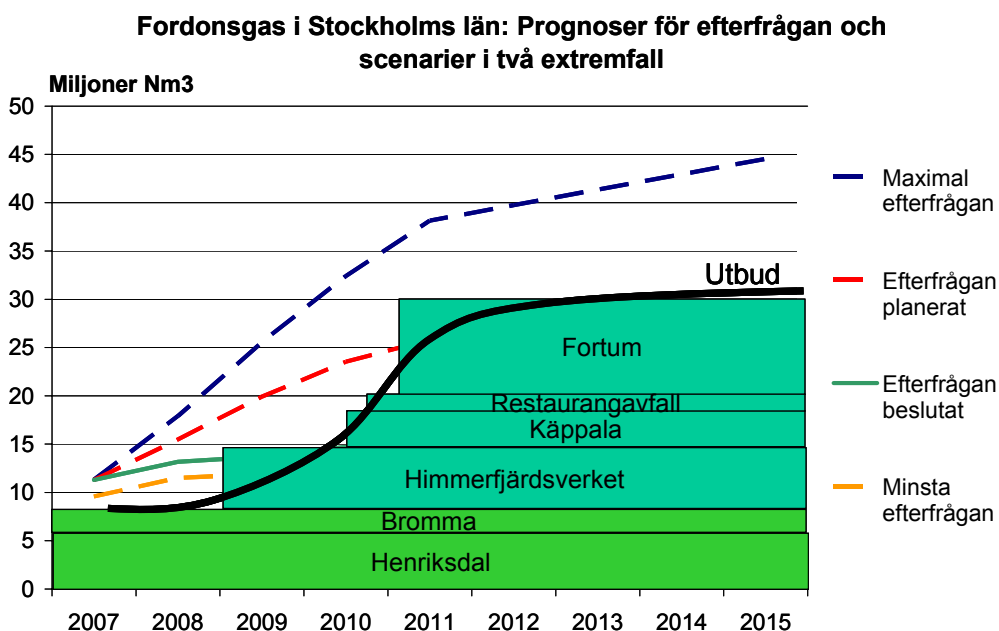
Distributionen idag bygger huvudsakligen på att s k växelflak körs ut med lastbil till tankstationerna, bara två tankställen av elva är anslutna till rörledning för biogas. Rörbunden distribution skulle vara en tryggare och mer miljöanpassad lösning.

Biogasmarknaden är både omogen och splittrad vilket leder till ett behov av diskussion och samarbete både lokalt och regionalt. Under 2007 har Miljö- och Fastighetsborgarrådet tagit initiativ till rundabordssamtal kring biogasen i Stockholm för att på så sätt skapa ett forum för att diskutera problem och lösningar. Det finns också idéer kring en regional samarbetsplattform kallad "Biogas Öst".

Trots tillförsel från andra kommuner är produktionen av biogas otillräcklig för den ökade efterfrågan. En utökad produktionskapacitet är nödvändig för att möta efterfrågan.

Under sommaren 2007 genomförde Miljöförvaltningen en studie över efterfrågan och planerad tillgång på biogas i Stockholm. Resultatet sammanfattas i bilden nedan. Med fordonsgas menas kombinationen av naturgas och biogas som uppgraderats till naturgaskvalitet (i praktiken ren metangas).

Bilden nedan visar att det finns en osäkerhet i hur stor efterfrågan kommer att vara på fordonsgas. Om användarna (t ex SL, taxibolag och renhållningsföretag) anskaffar biogasfordon som planerat så växer efterfrågan från ca 10 miljoner Nm³ (normalkubikmeter) till ca 30 miljoner Nm³ inom några år. Denna efterfrågan kan mötas med den planerade produktionsökningen hos Stockholm Vatten, Himmerfjärdsverket, Käppalaverket och Fortum. Det finns dock en risk att efterfrågan minskar pga problemen som varit, och det är därför att största vikt att gastankningen fås att fungera och att reservkapacitet tillskapas omgående



Som en konsekvens av problemen med infrastrukturen, och det faktum att Volvo slutat tillverka gasbilar, har försäljningen av gasdrivna fordon börjat minska. Det är därför viktigt att man parallellt med satsningen på infrastruktur fortsätter att stimulera användningen av biogas i fordon.

Etanol och förnybar diesel

Medan biogas är lokalt producerat så är etanol och förnybar diesel drivmedel som köps in utifrån, ofta genom import. Problem ligger därför inte på den lokala tillgången utan på hur marknaden fungerar i stort och på miljöaspekterna av produktionen av bränslen. Under 2007 har det varit mycket medialt fokus på frågan hur bra biodrivmedlen egentligen är för miljön. Meningarna går isär och behovet är stort att bringa klarhet i dessa bränslen faktiska miljöprestanda. Miljömärkning och certifiering är metoder som diskuteras.

För etanol finns också en rad problem kring själva användningen:

- För E85 finns idag ingen bränslestandard
- Etanolbilar certifieras idag på bensin och inte på E85
- Okunskap kring bruket av E85 på vintern
- Begränsningen till max 5% låginblanding av etanol i bensin
- Frågetecken kring säkerhetsaspekter av E85
- Behovet att kunna konvertera specialfordon till etanoldrift

Tunga fordon är de största förorenarna i Stockholm. Trots att de endast står för 5-10 procent av transportarbetet svarar de för cirka 50 procent av miljö- och hälsoproblemen från trafiken i staden. Samtidigt ökar trafiken med tunga fordon mer än personbilstrafiken.

Tunga fordon drivs normalt med dieselmotor. Undantag är gasdrivna bussar och lastbilar/sopbilar. Dessa är oftast anskaffade som ett resultat av offentliga miljökrav. För distributionstrafiken i Stockholm har biogas ännu inte etablerats som ett fungerande miljöbränsle, utan här är dieselfordon förhärskande. Därför är förnybar miljöanpassad diesel ett viktigt bränsle ur miljösynpunkt.

Miljöbilsdefinition och upphandling

Idag finns flera statliga definitioner av miljöbil vilket är olyckligt eftersom det är svårt för bilköpare att förstå vilka regler och förmåner som gäller olika bilmodeller. En harmonisering av definitionerna behövs.

Under 2008 blir det aktuellt att genomföra upphandlingar av såväl fordon som drivmedel. I dagens avtal finns inga krav på att de inköpta fordonen skall vara miljöbilar, och det köps fortfarande in konventionella fordon till stadens flotta. Detta är ett problem med tanke på målet om 100 % miljöbilar till 2010.

STRATEGI FÖR MILJÖANPASSADE DRIVMEDEL

Miljöförvaltningen fick, i budgeten för 2007, i uppdrag att ”ta initiativ för fler stationer för alternativa fordonsbränslen och utveckla en strategi för biogas och andra miljövänliga drivmedel i Stockholm”. Miljöförvaltningens arbete för fler stationer för miljöanpassade drivmedel i Stockholm har integrerats i strategin för miljöanpassade drivmedel och åtgärder redovisas under respektive drivmedel nedan.

Framtagandet av strategin är ett resultat av samråd med miljöbränslebranschen i Stockholm. Förslaget till biogasstrategi har stämts av med den politiska referensgruppen för Miljöbilar i Stockholm den 10 september 2007.

Syftet med denna strategi är att aktivt verka för miljöprogrammets mål att andelen miljöfordon och andelen förnybart bränsle ökar. Ambitionen är satt till 35% miljöfordon i nybilsförsäljningen respektive 8 % miljöanpassade drivmedel i Stockholms län vid

utgången av 2010. Vid samma tidpunkt ska de bilar i stadens fordonsflotta som drivs med miljöbränsle, tankas till 85 % med det miljöanpassade drivmedel fordonen är avsedda för.

Förutom Miljöförvaltningens arbete inom detta område så har Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att planera för fler stationer för alternativa fordonsbränslen.

STRATEGI FÖR BIOGAS

Stadens övergripande strategi är att *verka för en växande biogasmarknad med väl fungerande infrastruktur*. Strategin genomförs i samarbete med marknadens aktörer och konkretiseras i nedanstående åtgärdslista. Ett samarbetsforum kring strategin drivs i form av en serie rundabordssamtal med Miljö- och Fastighetsborgarrådet som ordförande. En stor del av nedanstående åtgärder ligger på biogasmarknadens parter att genomföra, stadens roll är huvudsakligen att underlätta för biogasmarknaden att utvecklas.

Föreslagna åtgärder:

Tillse att tankställena fungerar, att det finns gas till användarna och att antalet tankställen blir fler.

- Dagens tankställen byggs om så att kapaciteten höjs, dvs så att det alltid ska gå att snabbt tanka full tank (AGA – pågår – avslutas hösten 2007)
- Fler tankställen byggs (AGA – pågår – och fortgår)
- Det är viktigt att säkra tillräcklig reserv av fordonsgas i närområdet. Naturgas kommer därför utnyttjas som komplement till biogasen när biogasen inte räcker till och pumparna annars riskerar att stå tomma. Även fortsättningsvis kommer biogas köpas in från anläggningar utanför närområdet, men det blir för sårbart att enbart lita till denna möjlighet, efterfrågan ökar även på andra håll
AGA bygger ett lager för naturgas (hösten 2007)
- En särskild tankstation byggs för sopbilar på en plats där sopbilarna ändå passerar för att leverera soporna – på så vis minskar belastningen på övriga gasmackar.
(AGA - 2008)
- Fortum Värme bygger om ett rörnät så att det fungerar för distribution av fordonsgas, vilket gör det enkelt att snabbt få ut stora mängder fordonsgas till mackarna (kan vara klart 2009)

Utöka biogasproduktionen i regionen för att möta den ökande efterfrågan

- Biogasproduktion startas vid Himmerfjärdsverket (Scandinavian Biogas Fuel AB – pågår – kommer att börja leverera gas under 2008)
- Produktionen i Henriksdal optimeras vilket ökar biogasproduktionen (Stockholm Vatten, pågår – EU-projekt Biogasmax)

- Käppalaverket börjar producera biogas (Käppalaförbundet, pågår – gasleveranser förväntas 2010)
- Fortum Värme bygger en anläggning för produktion av biogas från grödor (beräknas att börja leverera gas 2011)
- Utvinningen av biogas kan ökas även genom att matavfall från restauranger och storhushåll blandas in och rötas i reningsverken. För att detta skall vara möjligt krävs investeringar i förbehandling och mottagning av avfallet (Stockholm Vatten samt Trafikkontoret avd Avfall – förbereds för närvarande)
- Stockholms stad ansöker om klimatinvesteringsbidrag (KLIMP) till flera av ovanstående investeringar (hösten 2007)

Fortsätt köpa och använda biogas och öka antalet biogasfordon i Stockholmstrakten

- SL skaffar ytterligare nya biogasbussar så att flottan ökar från dagens dryga 50 till över 200 biogasbussar (pågår).
- Stockholms stad kör själva biogasbilar, målet är att 100% av stadens bilar ska vara miljöbilar 2010.
- Stockholms stad (Miljöbilar i Stockholm) förmedlar EU-bidrag till företag och organisationer som investerar i biogasfordon (pågår – EU-projekt Biogasmax).
- Stockholms stad sätter upp fler trafikskyltar längs vägarna så det blir lättare att hitta till tankstationer med fordonsgas (vintern 2007/2008 - Miljömiljarden).
- Alla inblandade aktörer arbetar med informationsinsatser som bidrar till en väl fungerande marknad (pågår och fortsätter).
- Miljöförvaltningen koordinerar de kommunikationsinsatser som görs inom ramen för strategin. Ett flertal organisationer är engagerade i frågan och det är viktigt att samordnade insatser görs t ex kring budskap och målgrupper.

MILJÖFÖRVALTNINGENS ÖVRIGA INSATSER

I samband med genomförandet av ovanstående strategi, som är ett samarbete mellan staden och biogasmarknadens parter, har Miljöförvaltningen följande roller:

Föreslagna åtgärder:

- Miljöförvaltningen följer upp och rapporterar till MHN hur genomförandet av strategin framskrider.
- Miljöförvaltningen deltar aktivt i det regionala samarbetet ”Biogas Öst” som initierats av Energikontoret i Mälardalen.

- Miljöförvaltningen utnyttjar det pågående EU-projektet Biogasmax för att stärka ovanstående satsningar, och deltar aktivt i projektets arbete med att sprida användningen av biogas som fordonsbränsle i Europa.

STRATEGI FÖR ETANOL OCH FÖRNYBAR DIESEL

På senare tid har de faktiska miljöeffekterna av etanol och förnybar diesel diskuterats intensivt. Frågetecken har ställts bland annat för lokala arbetsförhållanden, konsekvenser för biologisk mångfald och påverkan på matpriser. Det har också diskuterats om vissa typer av biobränslen verkligen minskar utsläppen av fossil koldioxid ur ett livscykelperspektiv.

Miljömärkning - krav på bra förnybara drivmedel

Frågorna kring bränslenas miljöegenskaper relevanta att ställa – inte bara för biobränslen för fordonsdrift utan mer generellt. Samma krav som ställs på etanol och förnybar diesel bör också ställas på bensin och diesel.

En väg framåt är certifiering, men det finns idag ingen certifiering av drivmedel och de initiativ som finns bland annat inom EU dröjer.

Slopade tullar på biodrivmedel och hållbarhetskriterier för produktion av biodrivmedel är dessutom två frågor som alliansen kommer att driva inom EU enligt vad miljöminister Andreas Carlgren, handelsminister Eva Björling, och jordbruksminister Eskil Erlandsson, skrivit i en debattartikel i Dagens Industri den 6 november 2007.

Miljöförvaltningen anser att certifiering/miljömärkning av drivmedel måste ske på internationell nivå och i avvaktan på att ett system ska bli klart inom EU bör det bli aktuellt för staden att gå samman med andra aktörer och ställa någon form av minimikrav.

Dessa minimikrav bör innehålla hållbarhetskriterier av typen:

- Betydande besparingar av fossil koldioxid i jämförelse med bensin och diesel
- Sunda arbetsvillkor i produktionsledet
- Skydd för biologisk mångfald

Kraven bör preciseras i ramavtal eller kontrakt och när det gäller det sociala området uttryckas t ex i termer liknande vad som redan idag används i upphandlingen av gatsten:

Det är viktigt att de krav som ställs blir så generella som möjligt. De bör alltså:

- Vara tillämpliga för alla typer av biobränslen för fordonsdrift – även om vissa krav är mer relevanta för vissa bränslen än andra.
- Vara tillämpliga för alla biobränslen oavsett ursprungsland, alltså såväl för importerade som inhemskt tillverkade bränslen.
- Vara tillämpliga även för fossila bränslen i så hög utsträckning som möjligt.

- Så långt möjligt vara tillämpliga också för helt andra typer av varor, i linje med hur staden redan agerat med sociala krav för gatsten.
- Kriterierna ska vara förenliga med EU:s kommande krav och eventuella nationella svenska krav. I nuläget finns inga sådana, varför en harmonisering inte är möjlig.

Bränslebolagen har idag bristfälliga kunskaper om hur drivmedlen uppfyller ovanstående hållbarhetskriterier. Det är därför vår bedömning att det inte möjligt att omedelbart ställa fullt så långtgående krav som man ur ett hållbarhetsperspektiv skulle önska, vilket då innebär att kraven får skärpas successivt, antingen i ett par förutbestämda steg eller i takt med att utvecklingen medger det.

I ett första skede föreslår Miljöförvaltningen att endast redovisningskrav ställs för att sända en signal om kommande skarpare krav på själva drivmedlen.

I Bilaga A finns Miljöförvaltningens förslag på minimikrav som bör tillämpas i den kommande bränsleupphandling som staden ska göra under första halvåret 2008.

Föreslagna åtgärder:

- Miljöförvaltningen ska aktivt i samarbete med andra aktörer i Sverige ta fram kriterier för hållbara bränslen att använda vid upphandling mm i väntan på internationell standard eller certifiering.
- Kommunfullmäktige överlämnar minimikraven i Bilaga A till Serviceförvaltningen och Kommentus för användning i kommande bränsleupphandling våren 2008.

Etanol

Bränslestandard för E85 samt certifiering av E85-fordon

Det finns idag ingen europeisk standard för E85. Det finns en frivillig överenskommelse som bland annat följas av de Svenska etanolaktörerna på marknaden men i ex Frankrike är E85 emellertid en något annorlunda produkt.

Det finns vidare ingen certifiering av E85 bilar i Sverige eller Europa. Fordonen certifieras som bensinbilar på bensindrift trots att fordonen förväntas köras på etanol, E85. Detta gör att det bland annat inte finns några emissionstester eller bränsleförbrukningstester som genomförs vid certifiering av etanolfordonen.

Stockholms stad har liten rådighet över ovanstående frågor. Bränslestandard och certifiering av fordon måste ske internationellt på åtminstone EU-nivå.

Föreslagen åtgärd:

- Miljöförvaltningen bör i olika sammanhang påtala behovet av att EU skyndsamt tar fram en bränslestandard för E85 samt ett certifieringssystem för E85-bilar. Detta kan ske genom kontakter med regeringskansliet samt med EU-kommissionen. Miljöförvaltningen har som koordinator av EU-projektet BEST (BioEthanol for

Sustainable Transport) goda möjligheter att i olika sammanhang föra fram detta till EU samt att inspirera andra städer och länder till liknande agerande.

E75 – ny etanolblandning vintertid

Miljöförvaltningen har tidigare rekommenderat etanolbilsförare med kallstartproblem att tanka i lite mer bensin under vintern. Dessa rekommendationer gäller inte längre eftersom drivmedelbolagen infört en vinterkvalitet av E85 med högre bensininblandning (E75). Bränslebolagen rapporterar att etanolförsäljningen går ner vintertid vilket sannolikt beror på att förarna är ovetande om den nya vinterkvaliteten E75.

Föreslagna åtgärder:

- Miljöförvaltningen ska informera om E75 till stadens anställda som tankar etanol.
- Miljöförvaltningen ska bevaka och inspirera bränslebolag och etanolleverantörer om behovet att informera samtliga kunder om E75.

Ökad låginblandning av etanol i bensin

Sedan år 2000 finns den fem procent etanol i den 95 oktaniga bensinen. Högre andel etanol i bensin är inte tillåten enligt bränsledirektivet. Om högre andel blandas in måste denna produkt saluföras under ett annat namn än just bensin.

Sverige har länge arbetat för att det ska bli tillåtet att blanda in åtminstone upp till 10 procent etanol i bensin och att denna produkt fortfarande ska klassas som bensin. Ett nytt bränsledirektiv är under utarbetande och enligt regeringskansliet kan detta komma att träda ikraft i Sverige från januari 2009. Drivmedelbolagen har angivit till Miljöförvaltningen att de omgående skulle kunna öka låginblandningen av etanol i bensin när detta blir tillåtet.

Miljöförvaltningen gör bedömningen att frågan om att öka låginblandningen av etanol i bensin har hög prioritet och förmodligen kommer att bli verklighet i början av år 2009. Något ytterligare agerande från stadens sida behövs inte.

Säkerhetsaspekter med E85 som drivmedel i fordon

Stor osäkerhet har rått kring säkerhetsaspekterna av E85 som drivmedel. Allt eftersom användandet av E85 ökat har detta problem vuxit samtidigt som mycket litet hänt på det nationella planet för att bringa klarhet i frågan. Därför har Miljöförvaltningen nödgats driva fram en säkerhetsstudie kring E85.

E85 har samma säkerhetsklass som bensin men E85s egenskaper skiljer sig något från bensinens både på gott och ont. För att få en enhetlig korrekt bild av säkerhetsfrågorna genomförde Miljöförvaltningen med hjälp av en konsult en litteraturstudie i ämnet etanolsäkerhet. Studien blev klar år 2006 och finns även översatt till engelska. Studien visade på några oklarheter varför Vägverket tog initiativ till fördjupade tester på SP i Borås. SPs tester har delfinansierats av många olika aktörer bland annat

Miljöförvaltningen. SPs arbete finns precis sammanställda i en rapport. Den 27 november 2007 genomför Miljöförvaltningen, Räddningsverket och Vägverket ett etanolsäkerhetsseminarium där båda rapporternas erfarenheter redovisas till de 100 personer som anmält sig. Målgruppen är tillsynspersoner som jobbar inom miljöförvaltningar, brandförsvär, stadsbyggnadskontor och länsstyrelser i Sverige. Rapporten från SP kommer att översättas till engelska – för en större spridning. Det är många aktörer i Europa som efterfrågar Sveriges och Stockholms erfarenheter kring etanol nu när intresset för bränsle växer och allt fler tankstationer för E85 växer upp i Europa.

Föreslagen åtgärd:

- Miljöförvaltningen ska aktivt sprida de kunskaper som framkommit i de två etanolsäkerhetsrapporterna som anges ovan. Detta arbete sker främst inom ramen för BEST-projektet. Rapporterna görs bland annat tillgängliga även på engelska och läggs ut på olika hemsidor. Det kan även bli aktuellt med fler etanolsäkerhetsseminarier eftersom det första seminariet blev fulltecknat mycket snabbt och alla intresserade inte kunde erbjudas plats.

Konvertering av bensinbilar till etanoldrift

Det finns idag flera olika företag i Sverige som erbjuder etanolkonverteringssatser för bensinbilar. Det är emellertid idag inte lagligt efterkonvertera en bensinbil till etanol men ett lagförslag är under utarbetande och förväntas träda ikraft den 1 juli 2008.

Staden har idag en del fordonstyper som inte finns i miljöbilsutförande. Det gäller ex fyrehjulsdrivna jeepar. Det skulle vara intressant att konvertera några av dessa till etanol när denna möjlighet blir laglig.

Förslag till åtgärd:

- Miljöförvaltningen bör erbjuda ett par förvaltningar och bolag inom staden möjligheten att konvertera några bilar till etanoldrift. Det ska vara bilar som tillhör en fordonskategori där ett befintligt miljöbilsalternativ saknas på marknaden. Kostnaden för detta täcks via Miljöförvaltningens Miljömiljardsprojekt.

Förnybar Diesel

Tunga fordon

Tunga fordon är de största förorenarna, samtidigt som utbudet av tunga miljöfordon är starkt begränsat.

Förslag till åtgärder:

- Miljöförvaltningen bör i kommande arbete prioritera åtgärder och insatser som ger fler tunga miljöfordon och bättre tillgång till lämpliga bränslen för dessa i Stockholm.

Förnybar diesel för tunga och lätta dieselfordon

Rapsmetylester (RME) är den förnybara diesel som hittills funnits på den svenska marknaden. I ren form har RME vissa tekniska och miljömässiga egenskaper som gör att Miljöförvaltningen inte räknat det som ett miljöbränsle (t ex dåliga koldegenskaper och risk för förhöjda utsläpp av NOx). Idag låginblandas RME - upp till 5% - i fossil diesel och detta bränsle har inte de negativa egenskaper som ren RME har.

Nya former av förnybar diesel är på väg in på marknaden t ex NexBTL som överensstämmer helt med specifikationen för dieselbränsle och därför kan användas i dagens dieselfordon utan modifieringar. Dessa bränslen är tack vare sitt förnybara ursprung att föredra framför fossil diesel förutsatt att de uppfyller hållbarhetskriterierna i Bilaga A. Dessa bränslen introduceras av bränslebolagen först i låginblandad form.

Biodiesel 15 (Statoil) och Diesel Eco 20 (OKQ8) är exempel på låginblandad förnybar diesel som är på väg in på marknaden. Efter prövning enligt hållbarhetskriterierna bör dessa bränslen tankas i stadens miljödieselbilar samt i de dieslar vi ej hunnit byta ut ännu. Krav vid upphandling av transporttjänster ex sopbilar bör vara att de dieselfordon som kör för staden tankar dessa bränslen.

Introduktionen av förnybar diesel i Stockholm stärks också av det pågående projektet "Demonstration av miljöanpassad dieselsättning" inom Miljömiljarden. Aktiviteten syftar till att stödja en demonstration som genomförs i Stockholm. Stödet kan t ex vara till merkostnad för fordonet, upprättande av tankstation och utvärdering. Minst ett fordon skall köra minst 1000 mil i stockholmsregionen.

Föreslagna åtgärder:

- Om/när låginblandade förnybara dieselkvaliteter finns i Stockholm ska Miljöförvaltningen informera stadens bilansvariga att detta bränsle ska tankas i stadens egna dieselbilar.
- Om/när förnybara dieselkvaliteter finns i Stockholm ska Miljöförvaltningen informera Serviceförvaltningen mfl i staden om att detta bränsle ska krävas vid upphandling av tunga transporttjänster, arbetsmaskiner mm

Miljöbilsdefinition och upphandling av miljöanpassade drivmedel

MILJÖBILSDEFINITION

I Sverige finns idag flera olika miljöbilsdefinitioner. Framförallt har staten internt fyra olika definitioner – gällande förmånsskattereduktion, trängselskattbefrielse, statlig upphandling och miljöbilspremie. Det finns även flera kommuner som antagit egna definitioner. Detta är minst sagt opraktiskt för konsumenterna.

För att råda bot på detta har Stockholm, Göteborg och Malmö under sommaren och hösten 2007 anpassat sina definitioner till den som gäller för statlig upphandling och som bygger på ett förslag från Vägverket. Ärendet behandlades i miljö- och hälsoskyddsnämnden den 22 mars 2007 och antogs av Kommunfullmäktige den 28 maj 2007. Det finns nu en miljöbilsdefinition som ser likadan ut i Sveriges tre största städer och som dessutom följer en av statens fyra definitioner.

Storstäderna har även enats om en egen definition för lätta lastbilar och bussar som följer samma principer som Vägverkets definition.

Stockholm, Göteborg och Malmö har redan börjat tillämpa den nya miljöbilsdefinitionen lokalt i respektive stad. Definitionen används när städerna köper bilar till den egna fordonsflottan samt vid förmånlig parkering för miljöbilar.

Storstäderna delar synen att det behövs en harmoniserad statlig definition av miljöfordon.

Föreslagen åtgärd:

- Miljöförvaltningen fortsätter att driva frågan om en harmoniserad statlig definition av miljöfordon.

UPPHANDLING AV FORDON, BRÄNSLEN OCH TRANSPORTTJÄNSTER

Idag finns ingen central samordning inom staden gällande upphandlingar av fordon och bränslen. I samband med MFO:s upphörande årsskiftet 2001/2002 övergick detta samordnande ansvar till enskilt ansvar för respektive förvaltning och bolag. För att underlätta för förvaltningar och bolag samt tillförsäkra staden avtal med miljöbilsleverantörer genomförde Miljöförvaltningen i samband med Kommentus en upphandling av fordon där offentliga aktörer inom och utanför Stockholm erbjöds att medverka. De ramavtal som blev resultatet av denna upphandling gäller fortfarande men löper ut vid årsskiftet 2008/2009. Det är således aktuellt att under år 2008 dra igång en ny fordonsupphandling.

Vem som ska ansvarar för denna upphandling är oklart. Ett alternativ är att ansvaret ligger kvar hos förvaltningar och bolag och att de som så önskar ingår i en ny upphandling samordnad av Kommentus. Eftersom nu gällande ramavtal även gäller för en

rad andra kommuner och offentliga verksamheter i Sverige kommer Kommentus för deras räkning att göra en ny upphandling oavsett om Stockholms förvaltningar och bolag medverkar eller ej. Eventuellt hamnar ansvaret på den nya Serviceförvaltningen inom staden.

Stadsledningskontoret (SLK) har ett ärende ute på remiss till samtliga förvaltningar och bolag inom staden angående just centrala upphandlingar av ramavtal. Remisstiden går ut i slutet av november. I denna remiss föreslår SLK att fordonsupphandlingar av typen köp, leasing och hyra samt bränslen ska ingå i det som Serviceförvaltningen ska upphandla centralt för hela stadens räkning. Oavsett vem som har huvudansvaret räknar Miljöförvaltningen med att ha en person i upphandlingens referensgrupp.

Vid kommande fordonsupphandling är det av stor vikt att de nya avtalen i första hand omfattar köp och/eller leasing av miljöfordon och att det endast i undantagsfall går att köpa en icke miljöbil. Sådana upphandlingskrav har ställts vid andra fordonsupphandlingar i Sverige och är enligt Kommentus en enkel åtgärd. Dessa krav är dessutom av stor vikt om staden ska klara sitt interna mål om 100 procent miljöbilar till år 2010. Under 2007 visar statistiken att andelen miljöbilar i stadens flotta faktiskt sjunkit något jämfört med 2006 vilket talar för att skarpare krav i upphandlingen bör ställas. För att nå 100 %-målet bör det inte vara möjligt att avropa något annat än miljöbilar från avtalet.

Kommentus har dessutom genomfört den bränsleupphandling för Stockholms stads räkning vars ramavtal gäller fram till halvårsskiftet 2008. Upphandlingen genomfördes som en gemensam upphandling för de förvaltningar och bolag inom staden som valde att delta. Det är aktuellt att under början av år 2008 initiera en ny bränsleupphandling. På samma sätt som för fordonsupphandlingen är det osäkert vart ansvaret kommer att ligga.

I kommande bränsleupphandling är det av stor vikt att kräva svar från leverantören på frågor rörande bränslets miljöpåverkan och etiska påverkan, enligt ovan samt bilaga A. Vidare bör staden kontrollera och utnyttja möjligheten att styra tankkortet så att endast miljöbränslet går att tanka med kort till bilar som drivs med både biodrivmedel samt bensin. Eftersom en allt ökande andel tankstationer i Stockholms län idag har E85 (ca 150 stationer av 200 i länet) och antalet förväntas vara 100 procent vid utgången av år 2009 är det inte svårt för etanolbilföraren att tanka E85. Genom att styra tankkortet till etanolbilarna så att dessa endast kan tankas med E85 kan de förvaltningar och bolag som så vill enklare uppfylla kravet om 85 % etanol i tanken. På liknande sätt kan tankkort styras mot andra biodrivmedel när dessa finns tillgängliga i större utsträckning.

Serviceförvaltningen har precis påbörjat en central upphandling av hyrbilar. Nuvarande ramavtal går ut i mars 2008. Det är mycket angeläget att krav på miljöbilar ingår i upphandlingskraven på de fordon som ska gå att hyra genom det nya avtalet. Med fördel borde kraven utformas så att hyrbilsföretaget ska kunna erbjuda ett varierat utbud av miljöbilar samt att miljöbilar alltid ska erbjudas i första hand när sådan finns tillgänglig hos hyrfirman.

Förslag till åtgärder:

- Miljöförvaltningen bör under år 2008 aktivt medverka vid stadens upphandling av fordon och bränslen.
- Kommunfullmäktige beslutar att nämnder och anmodar styrelser att i kommande upphandlingar av fordon och drivmedel ställa följande krav:
 - I fordonsupphandling ska endast miljöfordon omfattas
 - I bränsleupphandling ska krävas redovisning av hur etiska krav och miljökrav uppfyllts (bilaga A).
 - I bränsleupphandling ska efterfrågas möjligheten att styra tankkortet så att endast miljöbränsle går att betala med kortet ex E85, biogas, låginblandning av biodrivmedel i diesel.
 - Krav på hög andel miljöbilar i kommande hyrbilsupphandling samt krav som styr stadens användare till just miljöbilarna vid uthyrning.

Bilagor

Bilaga A Förslag på etiska krav och miljökrav vid upphandling av bränslen