

**Tid** Torsdagen den 13 juni 2019 kl. 16.30 – 16.40  
**Plats** Bråvallasalen, Stadshuset  
**Justering** Tisdagen den 25 juni 2019 §§ 1-7, 9-29

*Omedelbart justerade paragrafer*

**Justering** Torsdagen den 13 juni 2019 §§ 8, 30

Johan Nilsson

Anders Göransson

### Närvarande

#### Beslutande ledamöter:

Johan Nilsson (M) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden §§ 1-13, 15-30

Annika Elmlund (M) §§ 22-30

Bo Sundin (M)

Arne Fredholm (M) §§1-8, 10-30

Isabel Smedberg Palmqvist (L)

Hampus Rubaszkin (MP)

Susanne Wicklund (C)

Anders Göransson (S)

Linda Agetoft (S)

Clara Lindblom (V)

Lisa Mörtlund (V)

Christina Wallmark (SD) §§ 22-30

#### Tjänstgörande ersättare:

Stefan Hell Fröding (S) § 14

Niklas Sandstedt (M) §§ 1-21

Mikael Valdorson (M) § 9

Jonathan Lindgren (KD) §§ 1-21

för Emilia Bjuggren (S)

för Annika Elmlund (M)

för Arne Fredholm (M)

för Christina Wallmark (SD)

#### Ersättare:

Niklas Sandstedt (M) §§ 22-30

Mikael Valdorson (M) §§1-8, 10-30

Bo Fellström (M)

Fredrik Sand (M)

Jonathan Lindgren (KD) §§ 22-30

Stefan Hell Fröding (S) §§ 1-13, 15-30

Maria-Elsa Salvo (S)

Mathias Tofvesson (S)

Rose-Marie Rooth (V)

#### Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Jenni Almgren, Ann-Charlotte Bergqvist, Göran Carlberg, Kajsa Ek, Åse Geschwind, Lena Holm, Gustav Jasinski, Gunnar Jensen, och Åsa Wigfeldt samt borgarrådssekreteraren Carolina Zandén och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-5.

**§ 26****En miljöbilsdefinition för Stockholms stad. Svar på remiss**

Dnr E2019-01507

**Beslut**

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden anser remissen besvarad med kontorets tjänsteutlåtande.

**Handlingar i ärendet**

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 21 maj 2019.

**Nämndens behandling av ärendet****Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

**Beslutsgång**

Ordföranden Johan Nilsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

**Särskilt uttalande**

Clara Lindblom m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar stadens arbete med att minska klimatpåverkan från fordonstrafiken genom att föreslå en ny miljöbilsdefinition. Efter att den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort i juli 2018, för att ersättas med ett Bonus Malus-system, finns ett behov för enskilda kommuner att ställa höga miljökrav på fordon inom ramen för sin verksamhet.

Vår uppfattning är att Miljöbil och Miljöbil spjutspets alltid ska vara utgångspunkt när Stockholms stad genomför egna upphandlingar, och att Bas endast används när andra alternativ inte är tekniskt möjliga. Vad som är ”tekniskt möjligt” kan däremot behöva klargöras, som exploateringskontoret påpekar i sitt svar.

För att miljöbilsdefinitionen ska få önskad effekt är det avgörande att ta ett helhetsgrepp. Därför är det anmärkningsvärt att de tillåtna utsläppen för bilar som drivs av eller är godkända för fossilmfria bränslen är så höga som 190 g CO<sub>2</sub>/km för små fordon och 290 CO<sub>2</sub>/km för stora fordon. Detta är en höjning från 150 g CO<sub>2</sub>/km för bilar med

tjänstevikten 1372 kg enligt den tidigare nationella miljöbilsdefinitionen. Vi noterar två problem med detta. För det första kan flertalet av dessa bilar tankas med fossila bränslen, vilket ger dubbelt så stora utsläpp som övriga miljöbilar. För det andra finns goda skäl att vara kritisk till att biobränslen uppmuntras i stor utsträckning utan krav på ursprung. Nya rapporter har visat hur förekomsten av palmolja har ökat i främst biodiesel, vilket ger betydande utsläpp vid en livscykelanalys.

Vi anser vidare att det bör ske en samordning av miljöbilsdefinitionen mellan olika aktörer och kommuner. Definitionen bör dock hålla tillräckligt hög nivå för att ha en starkt styrande effekt och leda till faktiska minskningar av koldioxidutsläpp.

Vid protokollet  
Åse Geschwind