

Handläggare
Tove Winiger
Telefon: 08-508 28 942

Till
Miljö- och hälsoskyddsnamnden
2020-10-20, p. 11

Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i Stockholms stad

Förvaltningens förslag till beslut

1. Hemställa att Kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till upphandlingskrav för bilar att använda i stadens upphandlingar som innefattar transporter.

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

- Upphandlingskrav för bilar föreslås i tre nivåer: Bas, Avancerad och Spjutspets. Kraven utgår från regelverket om bonus malus men skiljer sig på några punkter.
- Nämnderna föreslås att i sina upphandlingar alltid använda Avancerad eller Spjutspets som utgångspunkt. Det är möjligt att laborera med olika procentsatser av dessa beroende på upphandlingsområde och marknad. Nivån bas får endast användas när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga.
- Stockholms Stadshus AB föreslås att uppmana samtliga bolag att i upphandling som innefattar transporter använda de nya kraven i sina upphandlingar enligt prioriteringsordning ovan. Stadens nämnder och bolag ska använda kraven i alla upphandlingar där det bedöms vara tillämpligt.

Miljöförvaltningen föreslår att staden antar nya krav för fordon i upphandlingar som innefattar transporter enligt följande:

Spjutspets: fordon ska uppfylla kriterierna för klimatbonusbilar enligt 5§ i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. För laddhybrider gäller att dessa ska vara typgodkända för, och köras med etanol eller biogas för att kvalificera.

Avancerad:

- fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen (2006:227); samt
- fordon som kan drivas med etanol och också gör det, dessa får högst ha utsläpp som motsvarar dubbelt så höga utsläpp jämfört med punkten ovan.

Baskrav:

- fordon som kan drivas med HVO100 och också gör det, får maximalt ha utsläpp som motsvarar dubbelt så höga utsläpp jämfört med fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).
- Lätta lastbilar och minibussar (fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen) ska maximalt släppa ut 215 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde. Är fordonet godkänt för och framförs med etanol eller HVO100 får det högst släppa ut 290 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde.

Nivå spjutspets är i linje med den nationella miljöbilsdefinitionen, men miljöförvaltningen föreslår ett tillägg för att säkerställa att laddhybrider inte drivs med fossila drivmedel i spjutspets.

Bakgrund

Kommunfullmäktige antog en miljöbilsdefinition för Stockholms stad (Dnr KS 2019/289). Syftet med definitionen är att samordna kraven i offentliga upphandlingar av varor och tjänster.

Definitionen kan också användas som en pådrivande kraft och viktigt verktyg för att driva mot det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta och mot stadens mål om ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2040.

Miljöbilsdefinitionen antogs med villkoret att *definitionerna gäller tills en nationell definition av miljöbil beslutats*. En förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar (SFS 2020:486) presenterades i juni 2020, och skulle kunna betraktas som en nationell definition. Den förordningen hänvisar i sin tur till förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Stadens tidigare definition

Den av kommunfullmäktige beslutade definitionen av miljöbil gällde tills att en nationell kom på plats i juni 2020. Stadens tidigare

miljöbilsdefinition innehåller tre upphandlingsnivåer som benämns Bas, Miljöbil och Miljöbil spjutspets. De ser ut enligt följande:

Miljöbil spjutspets: ”bonusberättigade bilar enligt Bonus Malus-systemet med undantag för laddhybrider”

Miljöbil: ”etanolfordon samt bonusberättigade fordon, d.v.s. fordon som släpper ut maximalt 60 g CO₂TTW/km, samt fordon drivna på annan gas än gasol (upp till 190 g CO₂/km)”.

Baskrav:

- ”fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen ska maximalt släppa ut 95 g CO₂/km enligt skattegrundande utsläppsvärde, eller högst 190 g CO₂/km om fordonet är godkänt för fordonsgas/vätgas/etanol enligt Vägtrafikregistret eller godkänt av fordonstillverkaren för HVO100.
- Fordon med fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen, samt lätta lastbilar ska enligt skattegrundande utsläppsvärde ha ett koldioxidutsläpp på högst 214 CO₂/km, eller 290 CO₂/km om fordonet är godkänt för fordonsgas/vätgas/etanol/el enligt Vägtrafikregistret eller godkänt av fordonstillverkaren för HVO100.”

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. Följande stycke återfinns i kommunstyrelsens beslut:

”Staden har genom miljö- och hälsoskyddsnämnden, i samarbete med Upphandlingsmyndigheten, Sveriges Kommuner och Landsting, Kommerskollegium samt Biodriv Öst, tagit fram ett förslag till ny definition av miljöbilar fram till dess att det finns en statlig definition. Bedömningen från parterna är att detta förslag även bör bli en nationell definition. Det är dock fortfarande oklart när en nationell definition beräknas komma.”

Ärendet

Upphandlingskraven är ett viktigt verktyg för att driva på mot stadens klimat- och miljömål. Att olika inköpskrav och definitioner harmonierar skapar tydlighet och förenklar upphandlingsprocessen. Att låta ett statligt regelverk vara normerande för Stockholms stad är rimligt och ställer enhetliga krav på marknaden. I och med att det numera finns en nationell definition har stadens tidigare definition

upphört att gälla. Den nationella definitionen gäller dock inte per automatik i kommunala upphandlingar. Det finns därför behov av att fatta ett nytt beslut om upphandlingskrav som gäller för stadens upphandlingar av transporttjänster.

Statens definition

I juni 2020 presenterade regeringen en förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar (SFS 2020:486). Förordningen gäller för myndigheter under regeringen. I avsaknad på annan statlig miljöbilsdefinition, går det att argumentera för att denna förordning utgör en statlig miljöbilsdefinition.

Enligt förordningen är en miljöbil en *personbil eller lätt lastbil som uppfyller kraven i 5§ förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar*. I 5§ i förordningen om klimatbonusbilar anges att, vad gäller växthusgasutsläpp, ska en personbil släppa ut högst 70 gram koldioxid per kilometer, eller kunna drivas med annat gasbränsle än gasol. Det finns ingen övre utsläppsgrens för gasbilar.

Förslag till upphandlingskrav för fordon

Miljöförvaltningen föreslår följande upphandlingskrav:

Spjutspets: fordon ska uppfylla kriterierna för klimatbonusbilar enligt 5§ i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. För laddhybrider gäller att dessa ska vara typgodkända för, och köras med etanol eller biogas för att kvalificera.

Avancerad:

- fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen (2006:227); samt
- fordon som kan drivas med etanol och också gör det, dessa får högst ha utsläpp som motsvarar dubbelt så höga utsläpp jämfört med punkten ovan.

Baskrav:

- fordon som kan drivas med HVO100 och också gör det, får maximalt ha utsläpp som motsvarar dubbelt så höga utsläpp jämfört med fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen (2006:227).
- Lätta lastbilar och minibussar (fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen) ska maximalt släppa ut 215 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde. Är fordonet godkänt för och framförs med etanol eller HVO100 får det högst släppa ut 290 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde.

Miljöförvaltningens förslag utgår från nivåer och gränser i regelverket för bonus malus. Genom att formulera kraven som avhängiga förordningen: ”fordon ska uppfylla kriterierna för klimatbonusbilar enligt 5§ i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar” – så följer stadens upphandlingskrav den nationella om den ändras. Skärper staten regelverket så att exempelvis den maximala utsläppsnivån justeras från 70 till 60 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde, så ändras även stadens upphandlingskrav. Det gäller även för hänvisningen till malus.

För elbilar och laddhybrider, samt fordon som kan drivas både med förnybart drivmedel och fossilt, gäller att leverantören ska redovisa vilket bränsle bilen körts på eller om bilen körts på el och till vilken andel. Leverantören av transporttjänsten måste med regelbunden tidsintervall, som leverantör och upphandlare kommer överens om, redovisa vilket bränsle som tankats i fordonet så att ovanstående villkor för fordon kan följas upp. I övrigt är godkända biodrivmedel de som är godkända enligt EU:s förnybartdirektiv där kravet är att drivmedlet ska vara minst 60 procent förnybart i ett livscykelperspektiv.

Förslaget innebär att *Spjutspets* är i linje med de statliga inköpskraven som regleras i förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar (SFS 2020:486), vilken följer förordningen om klimatbonus. Det innebär i skrivande stund att fordonet får släppa ut maximalt 70 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde. I miljöförvaltningens förslag läggs ett tilläggskrav för laddhybrider, om att de ska vara typgodkända för att köra på etanol eller fordonsgas (ej gasol) för att kvalificera sig i spjutspetsnivån.

I spjutspets ingår elfordon och bränslecellsfordon utan förbränningsmotor; samt andra fordon som släpper ut maximalt 70 gram CO₂ per kilometer enligt skattegrundande utsläppsvärde. Gasfordon ingår även de, om de inte drivs på gasol, och är inte belagda med en övre utsläppsgräns. För laddhybrider gäller att de ska vara godkända för att kunna köra på etanol eller fordonsgas (dock ej gasol) för att kvalificera sig för spjutspetsnivån.

Förslaget innebär att nivå *Avancerad* motsvarar fordon som har en utsläppsnivå som inte är behäftad med malus enligt vägtrafikskattelagen (2006:227). Samtidigt tillåts fordon som är typgodkända för etanol ett högre utsläppstak. Etanol ger en

ungefärlig halvering av utsläppen, varför ett dubbelt så högt utsläppstak ger samma nettoutsläpp.

Baskraven behövs vid upphandling av transporttjänster eftersom det ofta rör sig om befintliga fordon som ska utföra ett uppdrag. Det är ofta inte möjligt att kräva spjutspets eller avancerad nivå för alla fordon redan från avtalsstart men nyanskaffningar under avtalsperioden bör var de två högsta nivåerna. Basnivån användas när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga och sätter en gräns för vad som kan accepteras.

Ärendets beredning

Förslaget har behandlats internt på miljöförvaltningen inom enheten Miljöbilar i Stockholm.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen anser att staden ska anta nya upphandlingskrav som är i linje med det statliga regelverket för bonus malus och därmed ett spjutspetskrav som är i linje med statens miljöbilsdefinition. Dessutom kan upphandlingskraven möjliggöra för mer flexibilitet genom att upphandlande enhet erbjuds tre olika nivåer att laborera med i en upphandlingssituation.

Förslaget skiljer sig inte avsevärt från den nu gällande definitionen. På ett antal punkter blir upphandlingskraven tydligare och mer stringenta.

Miljöförvaltningen anser att *Baskravet* är att betrakta som ett golv för vad som lägst kan accepteras i en upphandling.

Sammanfattningsvis och något förenklat, så innebär spjutspets elbilar och gasbilar; avancerade laddhybrider och etanolbilar; samt baskravet fordon godkända för HVO. När det kommer till lätta lastbilar och minibussar, finns det i skrivande stund få som är så pass snåla att de kvalificerar för avancerad, men det ka. Lätta lastbilar och minibussar som drivs med el eller biogas ingår i spjutspets. Nämnderna föreslås att alltid använda Avancerad eller Spjutspets som utgångspunkt. Nivån Bas kan användas parallellt med Nivån Avancerad och Spjutspets. I en upphandling kan man kräva att en viss andel av fordonen ska klara spjutspets, en viss andel avancerad och resterande bas. Procentsatserna kan variera med hänsyn till upphandling och hur marknaden ser ut inom respektive område. I bas tillåts fordon godkända för HVO. En upphandling med enbart nivå Bas får endast användas när andra alternativ inte är tekniskt eller kommersiellt möjliga.

Motivering

Kraven vid statliga inköp är utgångspunkten för de flesta som ställer fordonskrav inom miljö vid upphandlingar. Den statliga definitionen är vedertagen och känd inom branschen, och en harmonisering bidrar till tydliga och enhetliga krav ställda till marknaden. Skillnaden mellan förslaget och den statliga definitionen är att miljöförvaltningen utöver spjutspetskravet också introducerar två nivåer till, avancerad och baskrav; samt ställer krav på att laddhybrider inte ska köras på fossila drivmedel. Kravnivåerna avancerad och bas finns för att bättre spegla marknaden i Stockholm och därmed säkerställa att upphandlande enheter får sitt transportbehov tillgodosett. Vidare harmoniserar miljöförvaltningens förslag med Upphandlingsmyndighetens kravformuleringar.

De olika kravnivåerna kan något förenklat sägas innebära att spjutspets är elbilar och gasbilar; avancerade laddhybrider och etanolbilar; samt baskravet fordon godkända för HVO. Det är miljöförvaltningens bedömning att personbilsflottan är tämligen enkel att elektrifiera, samtidigt som biodrivmedel gör betydligt större nytta i tung trafik samt i flygtrafik. Att HVO placeras som ett baskrav som ska betraktas som lägsta tillåtna nivå handlar inte om miljöegenskaper utan om att låta de olika förnybara drivmedlen ta plats där de gör störst nytta.

Slut.