

Tid Tisdagen den 9 mars 2021 kl. 17.00 – 17.30
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 22 mars 2021 §§ 1-6, 8-13, 15-18, 20-22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 9 mars 2021, §§ 7, 14, 19

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Fritz Lennaárd (M)
Amelie Langby (M)
Jonas Nilsson (M)
Christoffer Jönsson (L)
Gunnar Caperius (C)
Felix Antman Debels (S)
Jakob Sahlin (S)
Deniz Butros (V)
Rose-Marie Rooth (V)
Urban Emson (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Ersättare:

Per Hagwall (M)
Torbjörn Ebérus (M)
Maria Kihlström (M)
Felix Schartner Giertha (MP)
Maja Boström (C)
Ulrika Hoff (KD)
Heidi Lampinen (S)
Maria Mustonen (V)
Tapani Juntunen (SD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Timmie Aspelin, Monika Gerdhem, Daniel Persson, Emily Tjäder, Anders Kandelin, Malin Tappelfur, Sara Högne, Juha Salonsaari, Peter Brådenmark, Felicia Nipstrand, Charlie Hallin, Malvina Hagbjörk, Anja Karlsson, Eva Sunnerstedt, Anders Lundin, Cecilia Persson, Astrid Månsson samt borgarrädssekreteraren Martin Solberg och personalföreträdaren Luis Lopez.

§ 10**Krav för bilar i upphandling av transporttjänster i
Stockholms stad**

Dnr 2020-12852

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

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

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 10 februari 2021.

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

- 1) Ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Urban Emson (SD) föreslår (se beslutet).
- 2) Deniz Butros m.fl. (V) föreslår att nämnden beslutar att:
 - 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 inhemska råvaror 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.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Katarina Luhr (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggen m.fl. (S) och Urban Emson (SD).

Reservation

Deniz Butros m.fl. (V) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Urban Emson (SD) lämnar 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) 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 CO₂/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 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 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.

Vid protokollet
Timmie Aspelin