

Tid Tisdagen den 12 februari 2019 kl. 17.10 – 18.00
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 18 februari 2019, §§ 1-7, 9, 11, 15-18,
20-24, 26-28

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 12 februari 2019, §§ 8, 10, 12-14, 19, 25

Katarina Luhr

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden

Fritz Lennaárd (M)
Jonas Nilsson (M)
Torbjörn Erbe (M)
Christoffer Jönsson (L)
Gunnar Caperius (C)
Lars Sundberg (S)
Emelie Stark (S)
Arvand Mirsafian (V)
Alva Holm Katsoulis (V)
Urban Emson (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Per Hagwall (M)

för Alexandra Grimfors (M)

Ersättare:

Sten Edebäck (M)
Mattias Hallberg (M)
Sofia Tahko (KD)
Heidi Lampinen (S)
Joel Tekle-Georgis (S)
Jakob Sahlin (S)
Kristina Östman (V)
Rikard Warlenius (V)
Mona Wallsén (SD)

Tjänstemän:

T.f förvaltningschefen Monika Gerdhem, Peter Brådenmark, Jonas Ericson, Anna Hadenius, Gustaf Landahl, Lena Mittal, Mikael Nyberg, Daniel Persson, Björn Sjölander, Eva Sunnerstedt, Maria Svanholm, Emily Tjäder, Malin Tappelfur samt borgarrådssekreterarna Sabina Edelman och Oliver Tovatt och personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-25, 28.

§ 15**En miljöbilsdefinition för Stockholms stad**

Dnr 2018-16882

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Arvand Mirsafian m.fl. (V):

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att hemställa att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till Miljöbilsdefinition med de ändringar och tillägg som följer av punkterna 2 och 3, tills en nationell definition beslutats.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att de tre nivåerna benämns enligt följande i Stockholms stad:
 - a. Bas
 - b. Miljöbil
 - c. Miljöbil spjutspets
- 3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar 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.
- 4 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå övriga samarbetspartners som deltagit i framtagandet av det gemensamma förslaget att de tre nivåerna benämns enligt punkt 2
- 5 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, baserad på de principer förvaltningen redovisar.
- 6 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att följa utvecklingen och föreslå en reviderad definition avseende lätta lastbilar och minibussar när fler förnybart drivna sådana fordon finns tillgängliga.
- 7 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå en reviderad miljölastbilsdefinition, och undersöka möjligheterna för att denna antas även av omgivande kommuner.

Det är mycket positivt att staden i samarbete med bland annat Upphandlingsmyndigheten nu tar fram en ny och uppdaterad

definition av bilar med låga utsläpp. I samband med att Bonus Malus infördes den 1 juli 2018 försvann den tidigare miljöbilsdefinitionen, vilket medför konsekvenser för staden och andra kommuners inköp av fordon samt möjligheter att ställa miljökrav i upphandlingar.

Vi håller med förvaltningen om att alla tre nivåer behövs för att klara transportbehoven även där möjligheten idag saknas att ställa krav på helt fossilfria alternativ. Samtidigt är det viktigt att miljöbilsdefinitionen kraftigt styr mot de mål som staden har satt upp om att vara en fossilfri stad 2040 samt en fossilfri organisation redan 2030. Därför ser vi det som nödvändigt att regelverket utformas på så sätt att endast de två skarpare nivåerna definieras som miljöbil vilket underlättar möjligheten att ställa hårdare krav i upphandlingar där tekniken möjliggör för detta.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 28 januari 2019.
Förvaltningen föreslår att nämnden beslutar följande:

- 1 Hemställa att kommunfullmäktige antar förvaltningens förslag till Miljöbilsdefinition att använda som minimikrav i stadens alla upphandlingar som innefattar transporter, tills en nationell definition beslutats.
- 2 Uppdra åt miljöförvaltningen att verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, baserad på de principer förvaltningen redovisar.
- 3 Uppdra åt miljöförvaltningen att följa utvecklingen och föreslå en reviderad definition avseende lätta lastbilar och minibussar när fler förnybart drivna sådana fordon finns tillgängliga.
- 4 Uppdra åt miljöförvaltningen att föreslå en reviderad miljölastbilsdefinition, och undersöka möjligheterna för att denna antas även av omgivande kommuner.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Arvand Mirsafian m.fl. (V) föreslår (se beslutet).
- 2) Urban Emson (SD) föreslår att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Katarina

Luhr m.fl. (MP), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Christoffer Jönsson (L), Gunnar Caperius (C), vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) och Arvand Mirsafian m.fl. (V).

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är välkommet att staden tagit fram en definition för miljöbilar. Sedan den nationella miljöbilsdefinitionen togs bort förra året har det funnits ett fortsatt behov för Stockholm och andra kommuner av att definiera vad som avses vara en miljöbil, framförallt för att kunna ställa skarpa och korrekta krav i upphandlingar. Vi instämmer i slutsatsen att det även fortsatt finns ett behov av en nationell definition och vill därför understryka vikten av att beslutspunkt två i detta ärende efterlevs. Vi ser därmed gärna en återrapportering till nämnden kring vilka åtgärder som vidtas med anledning av detta.

Vidare anser vi att det är av största vikt att stadens miljöbilsdefinition uppdateras i takt med att den tekniska utvecklingen går framåt. Det finns all anledning att tro att fler klimatsmarta bilar kommer ut på marknaden och en korrekt och tuff definition är en förutsättning för att staden fortsätter att ligga i framkant när det kommer till att ställa höga klimat- och miljökrav i upphandlingar. På samma sätt som att staden ska verka för att en nationell miljöbilsdefinition antas, anser vi att staden bör undersöka möjligheterna för att fler kommuner ska anta den definition som finns i föreliggande ärende, exempelvis inom ramen för Klimatkommunerna.

Arvand Mirsafian 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 dess verksamhet.

För att miljöbilsdefinitionen ska få önskad effekt är det avgörande att ta ett helhetsgrepp. Därför finner vi det anmärkningsvärt att de tillåtna utsläppen för bilar som drivs av eller är godkända för fossila bränslen är så höga som 190 g CO₂/km för små fordon och 290 CO₂/km för stora fordon. Detta är en höjning från 150 g CO₂/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 då ger dubbelt så stora utsläpp som övriga miljöbilar. För det andra finns det 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 framför allt biodiesel, vilket ger betydande utsläpp under en livscykelanalys.

Vi delar förvaltningens slutsats 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
Lena Mittal