

Naturskyddsföreningen | Bra Miljöval

Lokala godstransporter

Kriterier 2022:1



Bra Miljöval

Bra Miljöval

Naturskyddsföreningens miljömärkning

Naturskyddsföreningen är en partipolitiskt och religiöst obunden ideell förening utan vinstintressen. Omsorgen om miljön och människors hälsa är vår drivkraft. Vi har bidragit till att säl, havsörn och pilgrimsfalk inte längre är utrotningshotade i Sverige. Vi värnar om den biologiska mångfalden och arbetar för att stoppa klimatförändringar, försurning, övergödning, spridningen av skadliga kemikalier och mycket annat.

Men det räcker inte att skydda naturen i reservat eller stoppa enskilda förorenare. Den totala miljöbelastningen måste minska. Företag som miljöanpassar sin produktion och sina produkter är mycket viktiga i det arbetet.

Bra Miljöval är Naturskyddsföreningens eget miljömärke och ett av våra verktyg för att driva utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Bra Miljöval ställer höga miljökrav på de produkter och tjänster som får märkas.

Bra Miljöval är en miljömärkning. Det vill säga en tredjepartscertifiering som är oberoende i förhållande till inblandade parter. Bra Miljöval är medlem i GEN (Global Ecolabelling Network) som är ett internationellt nätverk av miljömärkningsorganisationer. För att säkerställa att Bra Miljöval uppfyller kraven på ett kvalitetssäkrat system har miljömärkningen granskats enligt GENICES (Global Ecolabelling Network's Internationally Coordinated Ecolabelling System).

Tack vare Bra Miljöval har hundratals produkter gjorts om och miljöanpassats. Märkningen har lett till konkreta resultat. Till exempel har Bra Miljöval bidragit till att fosfater fasats ut och förbjudits i tvättmedel inom EU. Bra Miljöval Livsmedelsbutik drev fram de första miljömärkta, ej kvicksilverbaserade, knappcellsbatterierna och fick producenter av självspelande vykort att byta till sådana för hela svenska marknaden.

Ett annat exempel är att el märkt med Bra Miljöval har ställt krav på vattenflödet genom vattenkraftverk och därmed gynnat växter och djur i älvsträckorna. Märkningen bidrar också till att det utförs åtgärder för energieffektivisering och för att bygga omlöp för fisk runt vattenkraftverk. Bra Miljöval hjälper också konsumenter att välja de transportslag som har lägst miljöpåverkan. I kriterierna för försäkringar ställer Bra Miljöval bland annat miljökrav på licenstagarnas kapitalförvaltning.

I konsumenternas ögon är märkningen Bra Miljöval en trovärdig signal. För licenstagaren ger märkningen konkurrensfördelar.



Bra Miljöval

Innehåll

Förord	4
Syfte	5
Kriteriernas omfattning	6
Läsanvisningar	7
Definitioner	7
1 Generella krav	9
2 Fordonen	11
3 Drivmedel	13
4 Rengöring	15
5 Effektivt transportsystem	16
De globala målen och kriterierna	18
Bilaga 1 Batterier, frågor till fordonsleverantör	20
Bilaga 2 Batterier, uppföljande frågor till fordonsleverantör	22

Förord

Lokala godstransporter märkta med Bra Miljöval är ett av Naturskyddsföreningens verktyg för att driva utvecklingen i riktning mot ett mer hållbart transportsystem. Det här är 2022 års miljökriterier för Lokala godstransporter. I dessa fastställer Naturskyddsföreningen hur transporter ska utföras för att kunna märkas med Bra Miljöval.

Med Lokala godstransporter avses även regionala transporter och utgörs av transporter som i huvudsak utförs i tätorter; som distribution, budtransporter, sista milen-transporter och transporter av återvinning och avfall. Dessa kriterier ersätter kriterierna för Budtransporter (Lättgods) från 2016.

Anledningen till att Bra Miljöval vill märka dessa transporter är bland annat att den ökade e-handeln av varor och mat de senaste åren har gjort att allt fler lastbilar rör sig i tätbebyggda områden för leverans hem till hushåll och till ombud där kunden sedan hämtar sitt paket. De här transporttjänsternas stora nytta är möjligheten att ersätta inköpsresor med privatbil och möjliggöra för hushåll att klara sig utan bil. Sista milen-transporter står för en mindre andel av det totala transportarbetet, men potentialen för energieffektivisering är desto större hos dessa¹.

För att de lokala godstransporterna ska bli mer hållbara behöver de utföras mer energieffektivt och fordonen ha en mycket låg påverkan på klimatet, miljö och hälsa ur ett livscykelperspektiv. När dessa kriterier utvecklades var det fortfarande dieseldrivna lastbilar som dominerade marknaden och leveranstiden för en lätt ellastbil eller biogasbil var lång. Jämfört med dieselfordon skapas en trivsammare närmiljö med lägre buller och avgaser med fler elfordon, medan biogaslastbilar kan ha renare utsläpp än diesel och en något lägre bullernivå. För lägre energi- och resursanvändning samt för en större trivsel, kan transporter i områden som är mycket tätbefolkade göras med lastcyklar eller mindre elfordon för last som lämpar sig för denna typ av transporter.

Naturskyddsföreningen ser el, biogas och vätgas som framtida drivmedel inom transportsektorn, där vi för lokala godstransporter ser tysta fordon som drivs med nollutsläpp i närmiljön. Övriga förnybara drivmedel som drivmedel tillverkade av skogsrester eller från grödor ses som en övergångslösning, då konkurrensen om dessa resurser är mycket stor. En fördel med biogas, utöver dess låga klimatpåverkan, är att den till stor del tillverkas av lokalt avfall. När det gäller eldrift så behöver de negativa konsekvenserna på biologisk mångfald, människors livsvillkor och klimatet vid tillverkningen av batterier till elfordon minimeras. Viktigast är att det sker en kraftig minskning av det totala antalet motordrivna transporter. Det går inte att ersätta motsvarande mängd energi som de fossila drivmedlen står för med ett hållbart uttag av förnybara resurser. När det gäller mängden godstransporter ligger problematiken huvudsakligen i den höga konsumtionen av olika varor som orsakar fraktbehov. Samtidigt behöver varje transportör arbeta för att effektivisera sina transporter och det bör bli enklare för olika transportörer att samarbeta för att tillsammans kunna minska mängden transporter.

Lokala godstransporter märkta med Bra Miljöval bidrar till lägre klimatpåverkan, effektivare transportsystem och lägre lokal miljöpåverkan genom att de alltmer drivs med el, biogas, och i vissa fall utförs med cykel. Kriterierna syftar även till att driva mot en lägre miljöpåverkan vid produktion av fordonen och drivmedlen. Genom att krav ställs på hur fordonen rengörs minskar även utsläppen av miljö- och hälsofarliga ämnen till vatten. Därtill ställs även krav på kollektivavtalsliknande villkor för förarna.

Kriterierna för Bra Miljöval Lokala godstransporter är framtagna av Bra Miljövals sakkunniga och har fastställts av Naturskyddsföreningens generalsekreterare. Under utvecklingen av kriterierna har licenstagare, andra sakkunniga och företag delat med sig av kunskap och värdefulla synpunkter. Vi riktar ett särskilt varmt tack till alla dem.

Eva Eiderström

Chef för Bra Miljöval

¹ Kjellsdotter, L., et al. (2020) Energieffektiv distribution av dagligvaror vid ökad e-handel genom transporteffektiv logistik och minskade bilresor, VTI rapport 1062.

Syfte

Syftet med dessa kriterier är att minska miljöpåverkan från de transporter som främst utförs inom tätorter. De ska alltså bidra till att minska dessa transporters klimat- och miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv samt att deras lokala miljöpåverkan i form av buller och föroreningar till luft och vatten ska minska. Kriterierna syftar även till att förarna av de miljömärkta transporterna ska ha goda arbetsvillkor och att transporterna ska utföras resurseffektivt med hög trafiksäkerhet.

Syftet med dessa kriterier är att bidra till:

- minskad klimat- och miljöpåverkan
- frisk luft och giftfri miljö
- lägre buller och trevligare omgivning
- minskad resursanvändning
- goda arbetsvillkor och trafiksäkerhet

Kriteriernas omfattning

Kriterierna gäller från 2022-09-13 tills nästa reviderade kriterier träder i kraft, tidigast 2026-09-13. Ett företag som vill märka en tjänst med Bra Miljöval ska uppfylla de krav som anges i detta kriteriedokument med tillhörande licensvillkor, samt upprätta ett licensavtal med Naturskyddsföreningen.

Typ av transporter

Kriterierna omfattar lokala och regionala vägtransporter så som lokal distribution, budtransporter och transporter för hantering av återvinning och restavfall. Exempelvis hemleveranser av e-handlad mat från butik, lager och restaurang, sista milen-transporter av e-handlade varor (från sista hubben till slutkund), leverans av kaffe och fruktkorgar till företag, lokaldistribution av varor till detaljhandel, samordnad varudistribution inom kommun eller region, postdistribution, flytt-transporter och transporter av återvinning och avfall. Godstransporterna kan utföras med till exempel lätt lastbil, tung lastbil, personbil, elmoped, cykel och till fots. Kriterierna omfattar inte fjärtransporter och bulktransporter.

Transporttjänsten

Det som kan märkas med Bra Miljöval är transporttjänsten, inte företaget eller själva fordonen. Tjänsten kan som exempel omfatta ett helt system av transporttjänster som saluförs under ett och samma varukännetecken – men även en del av ett system, så som en specifik tjänst som tydligt kan kommuniceras separat från den övriga transportverksamheten. Hela den transporttjänst som ska miljömärkas måste uppnå kraven i dessa kriterier för att kunna miljömärkas. Exempelvis kan inte en tjänst där både diesel- och elfordon ingår, bara elfordonen tas ut, för att ingå i den miljömärkta tjänsten. Kunden ska kunna boka en miljömärkt transport och sedan också fysiskt få en transport som lever upp till kraven. Tjänsten bör inte märkas om det finns risk för suboptimering (*se definitioner*) av ett transportsystem på grund av att bara en del av systemet är miljömärkt. Eventuella beräkningar ska avse kalenderår.

Fordonen

Kraven i dessa kriterier ställs på hela den fordonsflotta som ingår i den miljömärkta transporten inklusive eventuella underleverantörers fordon som används inom den miljömärkta tjänsten och fordon som tillfälligt hyrs in för att utföra tjänsten. Allokering godkänns inte, utan det är det faktiska fordonet som ska uppfylla Bra Miljövals krav.

Transportköpare

Köpare av miljömärkta godstransporter kan vara både privatpersoner och företag, beroende på vilken transporttjänst som avses. Kriterierna avser att vara utformade och formulerade på ett sådant sätt att upphandlare av transporttjänster direkt ska kunna hänvisa till miljömärkningen vid upphandlingar. Utöver upphandlande statliga organisationer, kommuner och regioner, ser vi företag och organisationer som beställer budtransporter och hantering av återvinning, indirekt privatpersoner som beställer hem varor från butiker (till exempel möbler och mat), privatpersoner och företag som anlitar flytttransport som transportköpare.

Kommunikation av tjänsten

I kommunikationen ska framgå vilken/vilka transporter som ingår i den miljömärkta tjänsten, speciellt om ett företags alla transporter inte ingår. Om endast ett eller några av licenstagarens geografiska områden uppfyller kraven i märkningen så får det enbart synas för kunder i dessa områden. Ett alternativ är annars att det tydligt står vilka områden som omfattas av miljömärkningen där miljömärkningen nämns/visas. Exempel på hur Bra Miljöval-märkta godstransporter kan marknadsföras: ”Alla våra transporter på Södermalm är märkta med Bra Miljöval”, ”Alla våra transporter i Göteborg samt dess förorter är märkta med Bra Miljöval”, ”Bra Miljöval - miljömärkt varudistribution till skolor och vårdinrättningar i din region” och ”Bra Miljöval - miljömärkta transporter av återvinning och restavfall”.

Undantag från uppfyllnad av krav

Licenstagare som enbart utför budtransporter med cykel eller elmoped behöver utöver licensvillkoren enbart uppfylla följande krav: 1 Grundvillkor, 2.3 Tillverkning av fullelektriska fordon med batterier eller bränsleceller, 3.4 El samt 4 Rengöring (för fordon försedda med kaross).

Alla licenstagare: vid enstaka händelser där fordon går sönder eller vid ovanligt stor belastning, så att extra fordon måste tas in, kan kraven frångås för dessa transporter. Alla fordon, dess egenskaper och användning ska dock alltid redovisas.

Läsanvisningar

Vid ansökan underlättar det att ha detta kriteriedokument tillsammans med ansökningsdokumentet i PDF ”Ansökan Bra Miljöval [...] 2022 samt Excel-dokumentet ”B Ansökan och kontroll - uppfyllnad av kraven” (se definitioner nedanför) sida vid sida för att lättare förstå hur respektive krav ska verifieras vid ansökan respektive årlig kontroll.

Definitioner

Förtydligande av begrepp som används i dokumentet.

Arbetstidslagen	Har regler om hur mycket den anställda får arbeta per dygn, per vecka och per år. Den tar upp jourtid och beredskap, vilka raster och pauser den anställda har rätt till och vad som gäller för nattvila. https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/lagar-och-regler-om-arbetsmiljo/arbetstidslagen/
Batteri	Kan i detta dokument även omfatta bränsleceller och andra energiomvandlare, där kemisk energi omvandlas till elektricitet.
B Ansökan och kontroll	Denna Excel-fil ska fyllas i och bifogas med ansökan och används även vid den årliga kontrollen med uppdaterade uppgifter. Här införs till exempel uppgifter om antal kilometer, drivmedelsförbrukning, elanvändning med mera.
Biodrivmedel	Vätskeformiga eller gasformiga bränslen som framställs av biomassa och som används för transportändamål.
Distribution	Att få ut en vara, produkt eller tjänst till slutkund. Kunden kan vara konsumenten, grossistföretaget och/eller butiken.
Drivmedel	Avser flytande eller gasformigt drivmedel samt elektrisk energi för drift av fordon.
Egenanställd	I stället för att vara anställd direkt av uppdragsgivaren, är en egenanställd anställd i ett egenanställningsföretag och har A-skatt.
Egenanställningsföretag	Detta sorts företag utgör en tredje part mellan arbetstagaren och uppdragsgivaren. Företaget fakturerar uppdragsgivaren och betalar skatt och arbetsgivaravgifter och betalar ut lön till den egenanställda minus en avgift för det administrativa arbetet.
Egenföretagare	Oftast en person som driver ett företag utan anställda, oavsett bolagsform. Företaget är godkänt för F-skatt (eller FA-skatt) och egenföretagaren ansvarar själv för att betala in skatt och sociala avgifter till Skatteverket och bör ta ut/deklarera tillräckligt hög lön då det påverkar nivån på den allmänna pensionen, ersättningen som kan fås från sjukförsäkring, föräldraförsäkring och eventuell arbetslöshetsförsäkring. Egenföretagaren bör även sätta av medel till pension (istället för tjänstepension) och ha ett tillräckligt försäkringskydd.
Enskild näringsidkare	Detta är ingen juridisk person och ansvarar personligen för avtal och företagets ekonomi. En enskild näringsverksamhet kan ha anställda. Betalar F-skatt.
Grön gas-principen	Sådana avtal kan även kallas biogas 100, grön 100 eller liknande. Avtalet ska innebära att leverantören av drivmedel på massbalansnivå garanterar att fordonsgasnätet tillförs en mängd förnybar gas som motsvarar kundens användning i sina fordon, och att denna leverans inte dubbelräknas med annan användning.
Hållbarhetskriterierna	Regleras i lagen om biodrivmedel och biobränslen (2010:598). De innehåller krav som omfattar hela produktionskedjan av ett förnybart drivmedel, t ex när det gäller dess klimatnytta, skyddande av områden med hög biologisk mångfald. Till och med år 2022 (därefter oklart då dessa kriterier skrevs) hade förnybart drivmedel som uppfyllde kraven rätt till skattenedsättning. För att visa att hållbarhetskriterierna är uppfyllda ska leverantören ansöka om ett hållbarhetsbesked från Energimyndigheten.

Höginblandat drivmedel	Exempelvis HVO100, E85, ED95, B100 och RME. Dessa har en hög koldioxidreduktion och består till största delen av förnybart innehåll. För diesel ska andelen förnybart som minst vara 98 procent. Allt annat definieras som låginblandad produkt.
ILUC	Indirect Land Use Change – Indirekt förändrad markanvändning. ILUC-effekter kan leda till ökade koldioxidutsläpp genom indirekta utsläpp. Det kan handla om att nya ytor anläggs för produktion av biobränsle (exempelvis palmolja) där det tidigare var jordbruksmark, vilket kan göra att ett behov av ny jordbruksmark uppstår på ett annat ställe med stora kollager. I Förnybartdirektivet (2018:2001) delas ILUC-risken för jordbruksråvaror upp i låg respektive hög nivå. Råvaror med hög ILUC-risk får inte räknas in i EU:s ramverk efter 2030. Läs mer här: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807&from=EN .
Koldioxidekvivalenter	CO ₂ -ekv – är en gemensam måttenhet för utsläpp av växthusgaser. Anger mängd av växthusgas uttryckt som den mängd koldioxid som ger samma klimatpåverkan.
Likvärdig miljömärkning	Avser här en märkning som uppfyller de sex förutsättningarna som framgår på Upphandlingsmyndighetens hemsida, https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/hallbarhet-i-upphandlingsreglerna/regler-for-anvandning-av-markning/#vad_innebar_reglerna_om_markning samt att märkningens nivå på kriterierna och dess omfattning motsvarar de miljömärkningar som anges i kraven. Kontakta Bra Miljöval för frågor.
Långtidsladdning	Innebär här laddning som utförs då fordonet långtidsparkerar vid sin hembas och där laddningen vanligtvis brukar utföras under natten. (Korttidsladdning omfattas alltså inte av kravet på Bra Miljöval el.)
Lätt lastbil	En bil som inte är att anse som en personbil eller buss och som har en totalvikt på högst 3,5 ton. Dessa får framföras med B-körkort.
Miljözoner	Kan införas av kommuner sedan 1 januari 2020 i syfte att förbättra luftkvaliteten i specifika områden. Miljözon klass 1 finns i flera städer och omfattar tunga fordon. I Miljözon klass 2 omfattas lätta fordon. I miljözon klass 3 omfattas både lätta och tunga fordon och här ställs högst krav; endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon får köras här. Gasfordonen ska uppfylla Euro VI. Tunga laddhybridfordon får också köra där om de uppfyller Euro VI. (https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/miljo/miljozoner/)
Reduktionsplikten	Trädde i kraft i juli 2018 och är ett styrmedel för att minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter genom en allt större inblandning av biodrivmedel i bensin och diesel. Regleras i lag (2017:1201).
Sista milen-transport	Förflyttning av en vara från en transporthub ut till slutdestinationen för varan, ofta till en konsument. Sista milen är alltså den sista sträckan i leveranskedjan.
Suboptimering	När det gäller transporter finns risk för suboptimering om bara en del av företagets transporter är miljömärkta. Exempel: en kund beställer en miljömärkt transport och då får företaget/transportören köra en omväg med en lastbil som ingår i den miljömärkta fordonsslottan, fastän det fanns en diesellastbil som ändå hade vägarna förbi. Om detta sker mer än undantagsvis skulle transportsystemet vara suboptimerat.
Transporthub	Den knutpunkt/plats där lasten byter fordon.
Transporttjänsten	Den transporttjänst som anges i ansökan och som licenstagaren ansöker om licens för. Tjänsten ska i ansökan likställas med definitionen av Produkten i Allmänna licensvillkor.
Tung lastbil	Lastbil som väger mer än 3,5 ton.
Utsläppsklasser	Alla personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon tillhör en utsläppsklass. Klassificeringen sker efter dess utsläppsmängd av koldioxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Euro 6 är obligatorisk för alla nya lätta fordon med förbränningsmotorer som säljs sedan september 2015. Utsläppsklass El gäller för bilar som bara drivs med elektricitet från batterier. För tunga fordon anges utsläppsklass som exempelvis Euro VI.

1 Generella krav

Generella krav omfattar krav på arbetsvillkor, försäkringar, trafiksäkerhet och grundläggande kännedom om Bra Miljöval. Kraven avser alla anställda förare som utför transporter inom den miljömärkta transporttjänsten åt licenstagaren. Förarna kan vara anställda av licenstagaren, av underleverantör alternativt vara egenföretagare eller enskild näringsidkare.

1.1 Arbetsvillkor

Licenstagaren samt dess underleverantörer ska tillämpa lön, semester och arbetstid enligt "Arbetsrättsliga villkor för godsförare" för alla anställda förare som utför transporter inom den miljömärkta transporttjänsten åt licenstagaren. (Länken går till dokument på Upphandlingsmyndighetens hemsida, Krav ID: 11367:3. Om länken inte fungerar: sök med krav-ID:t på Upphandlingsmyndighetens hemsida.) Nivåerna har identifierats i samråd med arbetsmarknadens parter med utgångspunkt i Transportavtalet mellan Svenska Transportarbetareförbundet och Biltrafikens Arbetsgivareförbund.

Alternativt kan ett annat kollektivavtal tillämpas som används i hela Sverige på motsvarande arbetstagare eller ett lokalt avtal som bygger på detta avtal.

Licenstagaren och respektive underleverantör ska fylla i "B Ansökan - uppfyllnad av arbetsvillkor".

Blanketten/blanketterna ska sedan bifogas vid ansökan samt vid den årliga kontrollen.

- I avtal med underleverantörer ska kraven ovan ställas i avtalet mellan licenstagaren och underleverantören
- Om egenanställda används för utförande av tjänsten ska dessa vara anställda hos ett egenanställningsföretag. Detta företag räknas som underleverantör till licenstagaren. Det ska finnas ett skriftligt avtal mellan licenstagaren och egenanställningsföretaget som tydliggör arbetsgivaransvaret och som reglerar hur uppdraget ska genomföras.
- Egenföretagare och enskild näringsidkare ska inneha F-skattsedel.

"Arbetsrättsliga villkor för godsförare", sida 1: "Inom ramen för kontraktet" samt "kontraktets utförande" avser här anställda förare som utför transporter inom den miljömärkta transporttjänsten.

Egenanställd, egenanställningsföretag, egenföretagare, enskild näringsidkare se Definitioner

1.2 Försäkringar och avtalspension

De anställda förarna hos licenstagaren samt hos respektive eventuell underleverantör som utför transporter inom miljömärkningen ska omfattas av följande AFA-försäkringar samt avtalspension:

- AGS, Avtalsgruppsjukförsäkring,
- TFA, Trygghetsförsäkring vid arbetsskada,
- TGL, Tjänstegrupplivförsäkring (ekonomiskt skydd till familj),
- FPT, Föräldrapenningtillägg (kompletterande ersättning till föräldrapenning),
- AGB, Försäkring om avgångsbidrag, alternativt TSL Trygghetsfonden (avgångsbidrag och omställningsstöd) samt
- Avtalspension SAF-LO

1.3 Trafiksäkerhet

Nedan krav gäller för de transporter som omfattas av miljömärkningen och för de transporter där kraven är tillämpliga.

1.3.1 Säkerhetskontroll

Företaget ska ha anpassade checklistor eller ha en rutin för säkerhetskontroll av fordon, förare och lastsäkring som minst omfattar nedan punkter:

- Viktbestämmelser
- Bromsar, belysning, reflexer, skyltar, backspeglar
- Däckens lufttryck och mönsterdjup
- Fjädring

- Kylarväska, spolarväska, oljenivåer
- Lastsäkring (placering, säkring och skydd av gods och eventuella maskiner)
- Förarhandlingar, fordonshandlingar, giltiga tillstånd

1.3.2 Besiktning och service

Företaget ska ha ett systemstöd eller rutinbeskrivning för hur kontroll går till av att besiktning och service genomförs i rätt tid.

1.3.3 Rutiner för lagefterlevnad

Företaget ska ha systemstöd eller rutin som beskriver hur kör- och vilotider samt vägarbetstidslagen efterlevs och följs upp.

1.3.4 Hastigheter

Företaget ska ha en rutin för regelbunden kontroll av hastigheter och överträdelser och hur dessa avvikelser hanteras.

1.3.5 Alkohol och droger

Företaget ska ha en rutinbeskrivning för hur nykterheten säkerställs hos förarna.

1.4 Kännedom om Bra Miljöval

Licenstagaren ska ha rutiner för att alla förare, samt all supportpersonal/kundtjänst som i sitt dagliga arbete möter kund inom den miljömärkta tjänsten, ska ha minst följande kännedom om Bra Miljöval:

- a) Naturskyddsföreningen står bakom miljömärkningen Bra Miljöval
- b) två av kraven som ställs på Tjänsten för att leva upp till Bra Miljöval.
Licenstagaren får själv bestämma vilka krav de vill lyfta fram.

Infasning får ske upp till max ett (1) år från det datum som ansökan för Bra Miljöval-licens skickats till Naturskyddsföreningen. Det innebär att licenstagaren har ett år på sig för att alla tillsvidareanställda förare/personal ska ha genomgått utbildningen.

Motivering till kraven

[1.1] Vi önskar att miljömärkta transporter ska utföras av förare som har goda arbetsvillkor. Genom att ställa motsvarande krav som upphandlare ska göra enligt lag sedan 2017 underlättar vi även för upphandlare att kunna ställa krav på miljömärkta transporter. Enligt lagen ska upphandlat transportarbete som utförs i Sverige utföras där villkor om lön, semester och arbetstid fastställs enligt ett centralt kollektivavtal då upphandlingen överstiger ett visst värde om det bedöms att oskäliga arbetsvillkor förekommer inom branschen. Detta bedöms förekomma inom godstransporter. (Upphandlingsmyndigheten - Arbetsrättsliga villkor godsförare.) Kravet omfattar anställda förare och endast när de utför arbete inom uppdraget [här: inom den miljömärkta tjänsten]. Enskilda näringsidkare eller egenföretagare omfattas alltså inte. Dessa har F-skattsedel och är då godkända för att själva betala in skatt och sociala avgifter.

[1.2] Försäkringarna ger de anställda ett tryggare arbetsliv och ger ett ekonomiskt stöd vid oförmåga att arbeta på grund av sjukdom, arbetsskada, dödsfall, arbetsbrist och föräldraledighet.

[1.3] Transporterna framförs främst i tätbebyggda områden där människor och husdjur rör sig. De ska utföras trafiksäkert för förarnas, omgivningens och godsets säkerhet. Kör- och vilotider omfattar förare av fordon över 3,5 ton samt bussar. De som utför den typen av transporter omfattas även av vägarbetstidslagen där bland annat arbetstid och raster regleras.

[1.4] En kund som anlitar en miljömärkt tjänst ska möta förare/personal som minst har en grundläggande kunskap om miljömärkningen och vad den innebär för tjänsten. Rutin ska redovisas för hur förare/personal utbildas/ska utbildas, exempelvis genom anslag, vid personalmöten eller liknande.

2 Fordonen

2.1 Andel el-, biogas och/eller cykelfordon

En ökande andel av den totala fordonsflottan som utför transporter inom den miljömärkta tjänsten ska utgöras av fullelektriska fordon med batterier eller bränsleceller, biogasfordon* och/eller vara cykelfordon. Även tunga lastbilar som drivs med höginblandad etanol (ED95) eller som är laddhybrider godkänns under förutsättning att drivmedlet uppfyller våra krav. Från och med den 1 januari av respektive år ska andelen vara enligt följande:

2022: 50 procent

2025: 75 procent

2026: 100 procent

Mopeder och motorcyklar får endast drivas med el och eventuell muskelkraft.

El-, biogasfordon och cyklar som räknas med i detta krav ska användas frekvent och ingå i den ordinarie verksamheten. De får inte räknas med om de enbart tas in vid tillfälliga och kortvariga arbetstoppar. Om till exempel 10 cyklar/cykelbud tas in under 5 veckor kan dessa dock räknas som 1 cykel på ett helår. Om transporter görs till fots likställs en person med ett cykelfordon.

Vissa undantag från gränserna kan godkännas om de är välmotiverade (till exempel för vissa specialfordon, vid fordonsbrist, vid begränsad ladd-/gasinfrastruktur), dock upp till maximalt 5 % av totalt antal fordonskilometer inom tjänsten på kalenderårsbasis.

* Metandiesellastbilar (tung lastbilar som främst drivs med flytande biogas) som behöver mer än 10% bensin eller diesel (på energibasis) för drift av fordonet per kalenderår godkänns inte från och med år 2026.

Höginblandat drivmedel,
se Definitioner

2.2 Utsläppsklass

För alla fordon som omfattas av miljömärkningen gäller att de ska vara av lägst utsläppsklass Euro 6 / Euro VI. Vid anskaffning av fler fordon ska de uppfylla senaste utsläppsklass.

2.3 Tillverkning av fullelektriska fordon med batterier eller bränsleceller

Inför köp av nya fullelektriska fordon ska licenstagaren skriftligt efterfråga följande information från minst en fordonsleverantör:

a) För reducerad klimatpåverkan:

Vilka utsläpp av växthusgaser uppstår under tillverkningsfasen av hela fordonet, inklusive eventuell kreditering för skrotning/återvinning? Ange om möjligt värdet för fordonets uppladdningsbara batteri separat, annars som del av fordonet inklusive batteri. Ange vilken metod som har använts vid beräkningen.

b) För undvikande av råvaror vars produktion kan hota mänskliga rättigheter och driva på konflikter (som exempelvis kobolt):

Vad har ni för system för att säkerställa att OECD:s riktlinjer eller motsvarande om Due Diligence (tillbörlig aktsamhet i globala leveranskedjor) efterlevs i praktiken? Beskriv även på vilket sätt som företagets tillämpning av riktlinjer och uppföljning av sociala hänsyn i leverantörskedjorna inkluderar hänsyn till urfolk och lokalsamhällen som kan påverkas av utvinning och förädling av produkter.

c) För minimering av skador på biologisk mångfald:

Har mineralerna i batteriet utvunnits från gruvdrift i områden: 1) med höga naturvärden, 2) där det finns arter med skyddsstatus enligt EU-direktiv eller 3) där vattenkvaliteten avsevärt påverkas negativt.

d) För minskat resursbehov:

Vilket arbete utför era batterileverantörer för att ha en hög grad av återvinning? Vad har era batterileverantörer för plan för att öka andelen återvunna material i batterierna?

Ovanstående frågor skickas till fordonsleverantör och finns som en separat bilaga, ”Bilaga 1 Batterier, frågor till fordonsleverantör”.

Om fordonsrepresentanten inte svarar/inte kan ge ett informativt svar på någon eller alla av ovanstående frågor ska licenstagaren skicka nedan uppföljande frågor till fordonsleverantören, ”Bilaga 2 Batterier, uppföljande frågor till fordonsleverantör”:

- 1 Hur ser er plan ut för att ta fram information om klimatpåverkan för fordonet, respektive batteriet? När kommer den att verkställas?
- 2 Vilka planer har ni för att minska klimatpåverkan från fordonets tillverkningsfas? När kommer de att verkställas?
- 3 Hur ser er plan ut för att ta socialt ansvar i leverantörskedjor? Vad kommer den att innebära och när kommer den att verkställas?
- 4 Vilka planer har ni för att minimera fordonsproduktionens påverkan på biologisk mångfald? När kommer den att verkställas?

Motivering till kraven

[2.1] Kravet matchar de krav som ställs inom miljözon klass 3 där endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon (med Euro 6/VI) får köras samt laddhybrider med Euro VI för tunga fordon (Transportstyrelsen.se). De lokala miljö- och hälsofarliga utsläppen är mycket lägre från fordon som drivs med el eller vätgas och kan vara lägre med biogas än från fordon som drivs med andra tillgängliga alternativ (diesel, bensin, HVO, förnybar bensin, RME och etanol). När det gäller flytande biodrivmedel så är det även stor konkurrens om råvarorna för att tillverka dessa och efterfrågan är större än tillgången på till exempel HVO100. Biogas som används i ottomotorer har lägre verkningsgrad, men den är mer lokalproducerad och kan ha negativa klimatutsläpp när den tillverkas av gödsel. Det är också anledningen till att vi tillåter vissa metandieselfordon.

[2.2] Utsläppsklasserna ställer bland annat krav på begränsning av utsläppen av partiklar, kväveoxider och kolväten. Läs mer under ”Definitioner”.

[2.3] Vid tillverkning av batterier (inklusive bränsleceller) är det främst brytningen av metallerna och den höga energianvändningen som är problematisk. En ny batterilag kommer att införas i EU som syftar till att öka hållbarheten i hela batteriets livscykel med bland annat utsläppsgränser för koldioxid från produktionen, tvång om att använda återvunna metaller och införande av kontroller för att förhindra missbruk av arbetskraft i batterikedjan. När kriterierna lanserades 2022 var den ännu inte klar. Till dess att en kraftfull batterilag på EU-nivå träder i kraft behöver vi ställa någon form av krav på tillverkningen av batterier, men även på fordonen i övrigt. Vi skulle gärna vilja att licenstagarna utifrån inkommen information köper de fordon som har bäst hållbarhetsprestanda, men de flesta har ingen möjlighet att göra en objektiv bedömning och själva väga punkterna mot varandra. Att fler och fler ställer frågorna ökar dock trycket på tillverkarna att ta fram och tillhandahålla information om tillverkningen av fordon.

a) När det gäller den höga energianvändningen spelar det stor roll vilken el som används för klimatpåverkan. (Se t. ex. IVL:s rapport, Lithium-Ion Vehicle Battery Production, från 2019, <https://www.ivl.se/download/18.34244ba71728fcb3f3faf9/1591706083170/C444.pdf>.) För beräkningen räknas inte användningsfasen av fordonet och batteriet med, däremot dess skrotning och återvinning. Det finns olika metoder för att beräkna livscykelanalys där vi efterfrågar vilken de har använt för att kunna ha som referens om olika data ska jämföras.

b) Brytningen av råvaror kan innebära stora påfrestningar på miljö och människor vid brytningen av till exempel kobolt och litium (Läs mer på till exempel Amnesty.se). Gruvdriften kan inkräkta negativt på localsamhället och på vissa platser på urfolks rättigheter till markområden, som till exempel på samisk renskötsel eller annan näringsverksamhet som bedrivs av urfolk. Genom kravet vill vi försöka driva på fordonstillverkarna att de ska redovisa sitt arbete för att säkerställa att OECD:s riktlinjer eller motsvarande om Due Diligence efterlevs i praktiken, att de har system som gör att det efterlevs i praktiken. Eftersträvärt är att fordonstillverkaren undviker råvaror som kränker mänskliga rättigheter, har system som styr mot förbättrade arbetsmässiga förhållanden och har implementerat OECD:s riktlinjer.

c) Vid utvinningen av mineraler används stora mängder vatten och gruvdriftens skador på omgivningarna är betydande i form av bland annat förändrat landskap och risker med giftigt restavfall.

d) Batteriernas material måste återvinnas efter att batterierna inte längre är funktionella. I Europa ställs krav på hur denna återvinning utförs.

Anledningen till uppföljande frågor om fordonsleverantören inte kan eller vill svara på de första frågorna är för att trycka på dem att börja arbeta med dessa frågor.

Vid nästa revidering hoppas vi kunna ställa mer styrande krav avseende fordon och batterier, då bör även EU:s batterilag ha börjat skärpa upp batteritillverkningen.

3 Drivmedel

3.1 Klimatpåverkan

Drivmedelsleverantörer ska redovisa klimatpåverkan för respektive drivmedel, på pump samt på sin hemsida genom en miljöinformationsdekal. De drivmedel som fordonen i den miljömärkta fordonsflottan tankas med ska ligga inom de gröna fälten, vilket motsvarar en klimatpåverkan på maximalt 31,9 g CO₂-ekv/MJ (LCA).

Drivmedlen får inte omfattas av reduktionsplikten eller dubbelräknas mot flera kunder. *

Reduktionsplikten, se Definitioner

Licenstagaren ska även årligen redovisa sin klimatpåverkan per godsleverans (CO₂-ekv /leverans, eller annat mått än leverans som är mer lämpligt för tjänsten) i genomsnitt per år för den miljömärkta tjänsten.

För biogas godkänns grön gas-principen.

Grön gas-principen, se Definitioner

I undantagsfall får lätta biogasfordon tankas med sitt alternativbränsle (detta avser inte tunga metandieselfordon som är godkända för diesel upp till 10 energiprocent). Detta drivmedel får utgöra max 1 energiprocent per kalenderår totalt för de gasfordon som omfattas av miljömärkningen och är inte nödvändigtvis helt förnybart, även om det rekommenderas.

* Detta framgår inte på miljöinformationsdekalen (år 2022). Höginblandad diesel består av 98–100% förnybara råvaror och ingår inte i reduktionsplikten (HVO100). Diesel med upp till 97% förnybara råvaror ingår i reduktionsplikten och tillför ingen ytterligare klimatnytta utöver reduktionspliktens krav.

Höginblandat drivmedel se Definitioner

3.2 Hållbarhetskriterierna

Biodrivmedel ska uppfylla kraven enligt Lagen om hållbarhetskriterier för biodrivmedel (2010:598).

3.3 Drivmedlets innehåll

Drivmedlet som fordonen i den miljömärkta fordonsflottan tankas med ska vara fysiskt fritt från råvaror med palmolja och PFAD, samt andra råvaror med hög ILUC-risk (enligt EU-kommissionen Red II), om det finns sådant drivmedel tillgängligt* att tanka för licenstagaren och dess eventuella underleverantörer. I annat fall ska drivmedlet vara fritt från dessa råvaror på massbalansnivå (vilket avtalas med drivmedelsleverantören).

ILUC, se Definitioner

* I och med att HVO100, fysiskt fritt från råvaror med hög ILUC-risk, tillgängliggörs för offentligt upphandlade transporter från 2022, kan det finnas en möjlighet att även andra aktörer kan köpa detta.

3.4 El

100 procent av den el som fordonen laddas med vid långtidsladdning, ska vara märkt med Bra Miljöval eller likvärdig miljömärkning. Detta gäller för alla de fordon som ingår i den miljömärkta tjänsten, alltså även underleverantörers fordon för den del de utför uppdrag inom den miljömärkta tjänsten.

Långtidsladdning, se Definitioner

I de fall licenstagaren inte har rådighet över elavtal där fordonen långtidsladdas, till exempel att de har underleverantörer som laddar hemma – då ska licenstagaren vända sig till sitt eller annat elbolag som säljer Bra Miljöval el och köpa så kallade ursprungsgarantier för el märkt med Bra Miljöval. Elförbrukningen som ska omfattas kan beräknas på följande sätt:

1) Fordonets elförbrukning (schablon kWh/mil) x körd sträcka per år (mil). Summera sedan antalet kWh för alla fordonen. Se exempel:

bil	fordonets elförbrukning (kWh/mil)	körd sträcka per år (mil)	summa kWh per år
1	2	5 000	10 000
2	2,5	3 000	7 500
3	3	2 000	6 000
			23 500 kWh

2) Alternativt beräkna total elförbrukning genom följande formel:

Total batterikapacitet för respektive fordon (kWh) * antal dagar respektive fordon utför uppdrag inom den miljömärkta tjänsten per år (alternativt antal laddtillfällen per år).

Summera sedan antalet kWh för alla fordonen. På detta vis räknar licenstagaren med att respektive batteri är tomt när långtidsladdning startar och fullt när det är färdigladat. (Då räknas inte eventuell snabbaddning under dagen med.) Se exempel:

bil	total batterikapacitet, kWh	antal dagar	summa kWh per år
1	30	200	6 000
2	40	200	8 000
3	50	200	10 000
			24 000 kWh

Motivering till kraven

[3.1] Sedan 1 oktober 2021 ska alla drivmedelspumpar ha en dekal med miljöinformation om respektive drivmedel där bland annat dess klimatpåverkan framgår (enligt STEMFS 2021:1 föreskrifter om skyldighet att ge konsumenter miljöinformation om drivmedel). Licenstagaren kan ta reda på vilka drivmedelsleverantörer som har godkänt drivmedel genom leverantörernas hemsidor eller genom att kontakta dem. Kravet på max 31,9 g CO₂/MJ drivmedel kan sättas i relation till de genomsnittliga värdena för inrapporterade mängder till Energimyndigheten för 2020, där biogas låg på 12,5, HVO100 på 20,4, LNG/LBG på 24,6 och ED95 på 25,4. Över detta värde hamnade FAME100 med 32,9 och E85 på 48,6. (Energimyndigheten, Rapport: Drivmedel 2020 (ER 2021:29)). Gränsvärdet matchar Upphandlingsmyndighetens klimatkrav på drivmedel stationstankning Avancerad nivå. <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/fordon-och-transport/drivmedel/stationstankning/klimatkrav-drivmedel-stationstankning/avancerad-niva>.

På miljöinformation om drivmedel på dekal eller på drivmedelsleverantörens hemsida kan ett drivmedel ha ett lågt angivet klimatutsläpp. Men om det omfattas av reduktionsplikten betyder det att oavsett vad det står för utsläppsvärde på pumpen, så ger det inte någon ytterligare klimatnytta - drivmedelsleverantören måste ändå nå en viss reduktionsnivå totalt för sina sålda drivmedelsmängder.

Licenstagaren ska redovisa sin klimatpåverkan per år för att denna siffra ska kunna kommuniceras för alla de miljömärkta transporter på aggregerad nivå samt för att vi ska kunna jämföra värdet från år till år.

Upp till 1 energiprocent av fordonets alternativbränsle vid sidan av gas tillåts för att möjliggöra att ett gasfordon kan tankas så pass att det har möjlighet att rulla till närmaste gastankstation om det inte finns gas att tanka på den första. Biogasfordon som i allmänhet behöver 10% (eller mer) bensin eller diesel för drift av fordonet godkänns inte från och med 2026 (till exempel vissa tunga lastbilar).

[3.2] Genom att drivmedlet ska uppfylla hållbarhetskriterierna säkras att drivmedlet lever upp till vissa grundläggande krav.

[3.3] Produktionen av palmolja och dess biprodukter har en starkt negativ påverkan på naturen. Även om palmolja och dess biprodukter (som PFAD) är certifierade och spårbara ner till odlingsfält, så är den totala efterfrågan på dem för hög vilket leder till undanträngningseffekter med indirekta markförändringar (ILUC) som leder till hög klimatpåverkan. (Driving deforestation. Cerulogy och Rainforest Foundation Norway. 2018.

https://d5i6is0eze552.cloudfront.net/documents/Publikasjoner/Andre-rapporter/Cerulogy_Driving-deforestation_Jan2018.pdf?mtime=20180122234132). Naturskyddsforeningen anser att palmolja och dess biprodukter inte ska ingå i drivmedel, oavsett om de är certifierade eller inte. Detta är en anledning till att vi i krav 2.1 ställer krav på snabb utfasning av dieselfordon trots att de idag dominerar bland lastbilar. När kriterierna lanserades hösten 2022 innehöll HVO100 i Sverige inte palmolja, dock PFAD. I mitten av samma år trädde en ny lagändring i kraft som bland annat innebar att en viss andel av upphandlad trafik ska använda drivmedel som är fysiskt fritt från råvaror med hög ILUC-risk. (SFS 2022:315. <https://svenskforfattningssamling.se/sites/default/files/sfs/2022-04/SFS2022-315.pdf>). På detta vis kommer det att finnas en separat HVO100 i Sverige som är fysiskt fri från både palmolja och PFAD. Det är dock osäkert vilken möjlighet licenstagarna har att tanka detta.

År 2020 innehöll drivmedlet HVO100 i Sverige i genomsnitt 4% PFAD och 6% palmolja. (Drivmedel 2020, Energimyndigheten.)

[3.4] Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går dessutom pengar till fondprojekt som återställer miljöskador och minskar elanvändningen. Kravet omfattar alltså inte snabbaddning. Genom att köpa ursprungsgarantier för el märkt med Bra Miljöval kan inte elen tillgodoräknas av någon annan, eftersom ursprungsgarantier annulleras vid användning och försvinner från det finansiella elsystemet.

4 Rengöring

4.1 Rengöringsprodukter

Tvätt- och avfettningsmedel som används för interiör respektive exteriör rengöring av fordonen ska vara märkta med Bra Miljöval, Svanen, EU Ecolabel och/eller likvärdig oberoende miljömärkning alternativt vara upptagna på Naturskyddsföreningens Kemikaliesvepet.

Detta krav ska ställas i avtal med alla förare och eventuella underleverantörer för alla de fordon som ingår i miljömärkningen.

Licenstagaren ska ha rutiner för att följa upp att kravet efterlevs.

4.2 Tvättanläggning

Fordonen som omfattas av miljömärkningen får endast tvättas i fordonstvättanläggningar som är avsedda för och godkända för fordonstvätt enligt respektive kommun.

Det innebär att större tvättar kräver anmälan om miljöfarlig verksamhet och hantering därefter, medan det för mindre tvättar ställs krav på rening av utgående spillvatten med olje- och slamavskiljare. Oljeavskiljaren ska vara rätt dimensionerad samt tömmas och kontrolleras regelbundet. Tvätthallarna får gärna vara utrustade med ytterligare rening av miljöskadliga ämnen samt vattenåtervinning vid automatvätt, men är inget krav.

Detta krav ska ställas i avtal med alla förare och eventuella underleverantörer för alla de fordon som ingår i miljömärkningen.

Om tvätt av mindre fordon utförs utan vattenavrinning kan den utföras utanför tvätt-hallar. Kravet på rengöringsprodukter ska då uppfyllas och de dukar och uppsamlingsmattor för vätskor som används vid rengöring, ska tvättas på tvätterier vars vattenprover uppfyller kommunens gränsvärden/riktvärden.

Kvitton/fakturor från tvättanläggning/ tvättfirma ska sparas till kontrollen.

Motivering till kraven

[4] Fordonen får absolut inte tvättas på gatan. Med detta krav vill vi minska de skadliga utsläppen av miljö- och hälsopåverkande ämnen i avloppsvattnet och minska användandet av farliga kemikalier. Avloppsvattnet från biltvättar innehåller bland annat mineralolja och tungmetaller som zink, nickel, bly, krom och kadmium. Tillsammans står biltvättarna för en relativt stor del av de tungmetaller som kommer till de kommunala avloppsreningsverken. (<https://www.svenskvatten.se/globalassets/om-oss/nyheter/p95-broschyr1906017-dubbel.pdf>) Det kommunala reningsverket kan inte rena vattnet från alla skadliga ämnen. (Göteborgs stad, tvätta inte bilen på gatan.) Föreningarna kommer från tvättkemikalierna, smuts från vägbeläggning, fordon och däck. (<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/branscher-och-verksamheter/fordonstvattar/>). Dessa är skadliga för människan och miljön.

5 Effektivt transportsystem

Nedan krav gäller inte tjänster som enbart utförs med cykel, moped eller motorcykel.

5.1 Ruttoptimering

Licenstagaren och dess eventuella underleverantörer ska använda digitalt ruttoptimeringsverktyg och/eller att de tillsammans med sina kunder använder rutiner eller digitala system för att minimera det totala antalet körda kilometer. Kravet gäller alla motordrivna fordon som utför uppdrag inom miljömärkningen.

Godstransporter med fasta rutter omfattas inte av kravet.

5.2 Sparsam körning

Alla förare som kör miljömärkta motordrivna transporter för licenstagaren ska utbildas i sparsam körning för en lägre energianvändning/bränsleförbrukning. Utbildningen av respektive förare ska ske senast inom 1 år efter att licenstagaren har erhållit licens och alla nya förare ska sedan utbildas inom 9 månader efter att de anställts eller påbörjat sitt uppdrag.

Utöver utbildningen ska licenstagaren beskriva hur de arbetar för att respektive förare, som utför uppdrag inom den miljömärkta transporttjänsten, har ett energieffektivt körbeteende.

För att styra mot ytterligare förbättringar ska licenstagaren uppfylla minst ett av följande fem krav, 5.3 – 5.7.

5.3 Upprätthållande av sparsam körning (valbart)

För att förarna som har utbildats i sparsam körning ska bibehålla ett sparsamt körsätt ska licenstagaren använda tekniska system (förarstöd) och metoder som på ett systematiskt sätt mäter och rapporterar fordonens energianvändning samt återkopplar detta till föraren. Återkommande uppföljning ska göras av förarnas energianvändning för att effekt ska kvarstå.

5.4 Samarbete för färre kilometer, samordnade varustransporter (valbart)

För att minska antalet körda kilometer med lastbil ska licenstagaren rutinmässigt samordna sina miljömärkta transporter med en eller flera andra transportaktörer. (Transportaktören får inte redan ingå i licenstagarens licens eller redan fungera som licenstagarens underleverantör.) Olika exempel på samarbeten som skulle kunna uppfylla kravet:

1. Två olika aktörer (där den ena är licenstagaren) som tidigare levererat mat eller paket till privathushåll separat börjar samarbeta när det gäller för alla eller delar av transporterna.

2. Samordnad varudistribution (som redan idag sker inom flera kommuner).

3. Projekt liknande ”Älskade stad” i Stockholm där gods och avfall samlas och Stadsleveransen i Göteborg där varor till och från verksamheter innanför Vallgraven samlas till ett mindre elfordon.

Om det är den andra parten som utför en transport åt licenstagaren, som ingår i den miljömärkta tjänsten, ska de som minst leva upp till krav 1.1 Arbetsvillkor, 1.2 Försäkringar och avtalspension, 1.3 Trafiksäkerhet, 2.1 Andel el- och biogasfordon, 2.2 Utsläppsklass och 3 Drivmedel.

5.5 Miljöeffektiva leveranstider, anpassning av tidsfönstret (valbart)

Licenstagaren ska ha en eller flera metoder för mer miljöeffektiva leveranstider när det gäller de transporter som ingår i miljömärkningen. Tre exempel som skulle uppfylla kravet:

1. Leverans bestäms till fasta dagar till kunden (exempel: hemleveranser av mat till ett bostadsområde görs enbart på måndagar och torsdagar).

2. Transporter som beställs med mycket kort framförhållning har ett märkbart högre pris.
3. Leveranser till kunden utförs off peak, när infrastrukturen är mindre belastad.

5.6 Användande av avgasfria mindre fordon i städer (valbart)

Licenstagaren ska i minst ett område i en stad som regel transportera allt bärbart och för cykel lämpligt gods till slutkund via cykel, elmoped, elmotorcykel eller till fots.

Exempel: Licenstagaren fraktar allt bärbart och icke-kylt gods via cykel till sina slutkunder i Sundbyberg, i Stockholm stadsdelarna Kungsholmen och Södermalm samt i Göteborg stadsdelarna Centrum och Majorna-Linné.

5.7 Energieffektiva däck (omfattar ej tunga lastbilar) (valbart)

Vid inköp av sommar- och vinterdäck till personbilar (C1) och lätta lastbilar (C2) som omfattas av miljömärkningen ska dessa uppfylla energieffektiviseringsklass B samt klass A när det gäller grepp på våt väg för sommardäck. Vinterdäck ska ha snögrepps- och isgreppsmärkning.

Motivering till kraven

[5.1] Med ruttoptimering eller smarta rutiner eller system kan en hel fordonsflotta planeras och optimeras för färre totalt körda kilometer. Detta ser väldigt olika ut beroende på hur verksamheten är upplagd. För en firma som kör distributionstransport kan det vara självklart, medan det för en budfirma som kör ut luncher kan vara vanligare att ansvaret ligger på respektive förare. Exempel på rutiner eller system, förutom digitalt ruttoptimeringssystem, är smarta postlådor som känner av när det finns post som ska hämtas för att slippa bomkörningar eller genom väl implementerade rutiner där kund meddelar licenstagaren när det inte finns någon post att hämta. För vissa typer av transporter är det viktigt med avisering innan ankomst för att minska risken för bomkörning.

[5.2] Utbildning i sparsam körning är obligatorisk i YKB-utbildningen som förare av C, CE, D eller DE-fordon ska genomgå vart femte år för att Yrkeskompetensbevis ska erhållas. Förare av lätta fordon omfattas inte. Anledningen till krav på utbildning först efter 9 månader för nya förare beror på att personalomsättningen ofta kan vara hög bland förare av lätta godstransporter fram till dess. Det skulle då bli för kostsamt att genomföra dessa utbildningar av alla nya förare inom till exempel 3 månader.

[5.3–5.7] Dessa valbara krav ger licenstagaren möjlighet att applicera de krav som fungerar på den aktuella verksamheten. Övriga krav kan inspirera mot fortsatt förbättringsarbete. Syftet är att energi-effektivera transporter så att resurserna i transportsystemet utnyttjas mer effektivt med hög fyllnadsgrad, lägsta möjliga drivmedelsanvändning och för vissa krav färre antal kilometer på systemnivå.

[5.3] Utbildning i sparsam körning ger ofta en stor minskad energianvändning vid körning, dock med kraftigt avtagande effekt i takt med att föraren återgår till gamla körvanor (Trafikverket, Sparsam körning). En ökad användning av system som på ett systematiskt sätt mäter och rapporterar fordonens energianvändning samt återkopplar detta till föraren bidrar till att minska förbrukningen genom att stödja och befästa ett sparsamt körsätt.

[5.4] Idag är det ofta flera lätta lastbilar från olika företag som kör ut mat eller paket till samma område, vilket ger en stor mängd trafik i jämförelse med om transportererna hade varit mer samordnade. Genom att ha med detta krav hoppas vi kunna påverka mot ett ökat samarbete för totalt färre transporter. Flera kommuner arbetar med samordnad varudistribution, där en enda distributionscentral används i stället för flera. Transporterna lastas med högre fyllnadsgrad än utan samarbetet och färre kilometer behöver köras. Samarbetena får dock inte bryta mot konkurrenslagstiftningen (www.konkurrensverket.se).

[5.5] Med miljöeffektiva leveranstider avses tidsramar för hämtning och leverans som gör att transporterna kan effektiviseras genom ökad möjlighet till samlastning och därmed ökad fyllnadsgrad och färre rutter. Det kan även avse leveranser som görs på ett mindre miljöbelastande sätt genom att de utförs under en tid på dygnet när vägnätet i övrigt är mycket mindre belastat. Det gör att köer undviks så att transporten får en lägre energianvändning och lägre utsläpp.

[5.6] Syftet är att minska lastbiltransporterna i städer för lägre energi- och resursanvändning, bättre luft samt för en större trivsel. Bilarna tar stor plats på gatorna och allt fler städer har bilfria gator. För många transporter är det mer energieffektivt att använda större fordon än flera små, men många budtransporter görs också enbart med några få paket. Budfirmor kan exempelvis anlita lokal cykelbudfirma för budleveranser av till exempel mindre paket, brev och luncher. Genom att ställa krav på cykeltransporter i ett område är sedan steget kortare att utöka till fler områden.

[5.7] Däck har en energimärkning (EU 2020/740) som bland annat visar dess energiklass i en skala från A till E, där A är effektivast och har ett lågt rullmotstånd. Utöver energieffektivitet framgår däckets våtgrepp i skala A till E och buller från A till C. För vinterdäck visas lagstadgad märkning på snögrepp, men även märkning för grepp på isunderlag. Dubbdäck, regummerade däck, reservdäck och begagnade däck omfattas inte av energimärkningen. Kravet motsvarar Upphandlingsmyndighetens spjutspevillkor för däck (2022-04-01).

De globala målen och kriterierna

Genom att miljömärka sin transporttjänst bidrar licenstagaren till de globala målen 3, 6, 8, 11, 12, 13, 14 och 15. Nedanför presenteras huvudmål, delmål samt hur kriterierna bidrar till dessa.

3. God hälsa och välbefinnande

3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar (inklusive kontaminering av luft, vatten och mark)

Främst: I **krav 2.1** ställs krav på att en ökad andel fordon ska drivas med el, vätgas, biogas eller vara cykelfordon. Det minskar lokala hälsofarliga utsläpp jämfört med fordon som drivs med andra tillgängliga alternativ som exempelvis diesel, bensin eller förnybara alternativ av dessa.

Till viss del även: I **krav 2.3** ställs krav som syftar till att trycka på fordonstillverkarna att ta ansvar för produktionen av batterier och bränsleceller och hur gruvdriften utförs, exempelvis avseende påverkan på vattenkvaliteten och för ökad användning av återvunna material i batterierna.

6. Rent vatten och sanitet för alla

6.1 Säkert dricksvatten för alla

6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening samt öka återanvändning

Främst: För att vi i Sverige ska ha fortsatt säkert dricksvatten och vatten till våra grödor ställs i **krav 4** krav på hur fordonen får rengöras. Miljömärkta rengöringsprodukter ska användas och tvätt med vattenavrinning ska genomföras i tvätthall som är godkänd av respektive kommun. Mobil biltvätt tillåts om ingen vattenavrinning sker och rengöringsdukarna sedan tvättas på en tvättfirma godkänd av kommunen för denna typ av tvätt. Om alla fordon skulle tvättas på detta vis skulle halten av tungmetaller och mineraloljor som kommer till de kommunala avloppsreningsverken minska betydligt, vilket skulle ha stor betydelse i och med att dessa inte kan rena vattnet från alla skadliga ämnen.

Till viss del även: I **krav 2.3** ställs krav som syftar till att trycka på fordonstillverkarna att ta ansvar för produktionen av batterier och bränsleceller och hur gruvdriften utförs, exempelvis avseende påverkan på vattenkvaliteten.

8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt

8.7 Utrota tvångsarbete, människohandel och barnarbete

I **krav 2.3** ställs krav som syftar till att trycka på fordonstillverkarna att de ska ha system som styr mot förbättrade arbetsmässiga förhållanden i sina leverantörskedjor.

8.8 Skydda arbetstagares rättigheter och främja trygg och säker arbetsmiljö för alla

I **krav 1.1–1.3** ställer vi krav på arbetsvillkor, försäkringar och trafiksäkerhet för att förarna ska ha goda arbetsvillkor och ett tryggare arbetsliv.

11. Hållbara städer och samhällen

11.6 Minska städernas miljöpåverkan

Målet omfattar till exempel städernas luftkvalitet och hållbar planering av transporter. I **krav 2.1** ställs krav på att en ökad andel fordon ska drivas med el, vätgas, biogas eller vara cykelfordon. Det minskar lokala hälsofarliga utsläpp jämfört med fordon som drivs med andra tillgängliga alternativ som exempelvis diesel, bensin eller förnybara alternativ av dessa.

12. Hållbar konsumtion och produktion

12.2 Hållbar förvaltning och användning av naturresurser

I **krav 5.1–5.7** ställer vi krav som styr mot att transporter ska vara energieffektiva så att resurserna i transportsystemet utnyttjas mer effektivt med hög fyllnadsgrad, lägsta möjliga drivmedelsanvändning och färre antal kilometer (med lastbil) på systemnivå.

12.4 Ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall

Främst: I **krav 4** ställer vi krav på hur fordonen får rengöras. Miljömärkta rengöringsprodukter ska användas och tvätt med vattenavrinning ska genomföras i tvätthall som är godkänd av respektive kommun. Mobil biltvätt tillåts om ingen vattenavrinning sker och rengöringsdukarna sedan tvättas på en tvättfirma godkänd av kommunen för denna typ av tvätt.

13. Bekämpa klimatförändringarna

I Klimatkonventionen och Parisavtalet konkretiseras vilket globalt arbete som behöver göras för att uppnå mål 13 och bekämpa klimatförändringarna. Framför allt genom att minska utsläppen av växthusgaser. Delmålen handlar främst om att öka möjligheterna till klimatanpassning och att ge stöd till dem som drabbas av klimatförändringarnas effekter.

I **krav 2.1** ställs krav på att en ökad andel fordon ska drivas med el, vätgas, biogas eller vara cykelfordon. I **krav 3.1** ställer vi krav på drivmedlets klimatpåverkan och i **krav 3.4** ställer vi krav på elen som innebär att fordonen enbart får drivas med förnybart

drivmedel/förnybar el med låg klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv. Detta minskar klimatpåverkan från transporterna jämfört med om de hade körts med sämre drivmedel/el och med större andel fordon med motorer med lägre verkningsgrad än vad elmotorer har.

I **krav 5.1–5.7** ställer vi krav som styr mot att transporterna ska vara energieffektiva så att resurserna i transportsystemet utnyttjas mer effektivt med hög fyllnadsgrad, lägsta möjliga drivmedelsanvändning och färre antal kilometer (med lastbil) på systemnivå. Detta leder även till en lägre klimatpåverkan från dessa transporter.

Till viss del även: I **krav 2.3** ställs krav som syftar till att trycka på fordonstillverkarna att få koll på klimatpåverkan under tillverkningsfasen av batterierna/bränslecellerna. Tillverkningsfasen är väldigt energiintensiv och det spelar därför stor roll vilken el som används.

14. Hav och marina resurser

14.1 Minska föroreningarna i haven

I **krav 4** ställer vi krav på hur fordonen får rengöras. Miljömärkta rengöringsprodukter ska användas och tvätt med vattenavrinning ska genomföras i tvätthall som är godkänd av respektive kommun. Mobil biltvätt tillåts om ingen vattenavrinning sker och rengöringsdukarna sedan tvättas på en tvättfirma godkänd av kommunen för denna typ av tvätt. Genom att licenstagarna uppfyller detta krav minskar innehållet av skadliga ämnen i avrinningen ut till havet.

15. Ekosystem och biologisk mångfald

15.1 Bevara, restaurera och säkerställ hållbart nyttjande av ekosystem på land och sötvatten.

15.2 Främja hållbart skogsbruk, stoppa avskogningen och återställ utarmade skogar

15.5 Skydda den biologiska mångfalden och naturliga livsmiljöer

15.A Öka de finansiella resurserna för att bevara och hållbart nyttja ekosystem och biologisk mångfald

Genom att vi i **krav 3.4** ställer krav på att elen som används för långtidsladdning av eldrivna transporter ska vara märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav för en hållbar användning av ekosystem och skydd av biologisk mångfald och naturliga livsmiljöer. Dessutom gör elbolagen fondavsättningar till gagn för den biologiska mångfalden; för varje köpt miljömärkt kWh går pengar till fondprojekt som återställer miljöskador.

Genom **krav 2.1** behöver licenstagarna allt mer gå över till el, vätgas och biogas. Därmed använder de allt mindre HVO100 som till viss del tillverkas av PFAD, en biprodukt till palmolja. Efterfrågan på palmolja och PFAD är väldigt stor i världen och leder bland annat till avskogning med förödande konsekvenser för den biologiska mångfalden och klimatet.

Bilaga 1 Batterier, frågor till fordonsleverantör

Bilaga 1 tillhör krav 2.3. Inför köp av nya fulllektriska fordon ska licenstagaren skriftligt efterfråga följande information från minst en fordonsleverantör. Texten nedanför kan användas i sin helhet och finns i en svensk respektive engelsk variant. De röda orden ersätts enligt instruktionerna i kursiverad blå text. Den blå texten raderas sedan.

På svenska:

Till representant för **bilmärke** (ersätt med namnet, exempelvis Mercedes-Benz)

Företag (ersätt med namnet på ert företag) har licens för Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval för vår transporttjänst. Ett av kraven vi ska uppfylla är att vi inför köp av nya fulllektriska fordon med batterier eller bränsleceller skriftligt ska efterfråga följande information från minst en fordonsleverantör. Ni är en av dessa leverantörer. Vi ber er därför att vara vänliga och svara på följande frågor som rör produktionen av **bilmärke**, **bilmodell** (ersätt med namnen, exempelvis Mercedes-Benz eEconic).

Om ni inte kan svara på en eller flera av frågorna; var snälla och ange anledningen.

1) Växthusgaser

Vilka utsläpp av växthusgaser uppstår under tillverkningsfasen av hela fordonet, inklusive eventuell tillgodoräkning/kreditering för skrotning/återvinning?

Ange, om möjligt, värdet för fordonets uppladdningsbara batteri separat, annars som del av fordonet inklusive batteri.

Ange vilken metod som har använts vid beräkningen.

2) Råvaror och social hänsyn

Vad har ni för system för att säkerställa att OECD:s riktlinjer eller motsvarande om Due Diligence (tillbörlig aktsamhet i globala leveranskedjor) efterlevs i praktiken?

Beskriv även på vilket sätt som företagets tillämpning av riktlinjer och uppföljning av sociala hänsyn i leverantörskedjorna inkluderar hänsyn till urfolk och lokalsamhällen som kan påverkas av utvinning och förädling av produkter.

3) Biologisk mångfald

Har mineralerna i batteriet utvunnits från gruvdrift i områden:

- 1) med höga naturvärden?
- 2) där det finns arter med skyddsstatus enligt EU-direktiv?
- 3) där vattenkvaliteten avsevärt påverkas negativt?

4) Återvinning

Vilket arbete utför era batterileverantörer för att ha en hög grad av återvinning?

Vad har era batterileverantörer för plan för att öka andelen återvunna material i batterierna?

Stort tack på förhand!

Avsändare hos ert företag
Ert företagsnamn

In English:

To the representative of **car brand** (*replace with the name of car brand, for example Mercedes-Benz*)

Company (*replace with the name of your company*) have a license for the Swedish Nature Conservation Society's ecolabel Good Environmental Choice (Bra Miljöval) for our transport service. One of the requirements we must meet is that before purchasing new fully electric vehicles with batteries or fuel cells, we must request the following information in written form from at least one vehicle supplier. You are one of those suppliers. We therefore ask you to please answer the following questions related to the production of **car brand, car model** (*replace with the names, for example Mercedes-Benz eEonic*).

If you are unable to answer one or more of the questions; please state the reason.

1) Greenhouse gas emissions

What greenhouse gas emissions occur during the manufacturing phase of the entire vehicle, including any crediting for scrapping/recycling?

If possible, enter the value of the vehicle's rechargeable battery separately, otherwise as part of the vehicle including battery.

Specify the method used for the calculation.

2) Raw materials and social considerations

What are your systems for ensuring that the OECD Guidelines or equivalent on Due Diligence are complied with in practice?

Also describe the way in which the company's application of guidelines and follow-up of social considerations in its supply chains includes consideration for indigenous peoples and local communities that may be affected by the extraction and processing of products.

3) Biological diversity

Have the minerals in the battery been extracted from mining in areas:

- 1) with high natural values?
- 2) where there are species with protection status under EU directives?
- 3) where water quality is significantly adversely affected?

4) Recycling

What work do your battery suppliers do to have a high rate of recycling?

What is your battery suppliers' plan to increase the proportion of recycled materials in the batteries?

Many thanks in advance!

Sender at your company
The name of your company

Bilaga 2 Batterier, uppföljande frågor till fordonsleverantör

Bilaga 2 tillhör krav 2.3. Inför köp av nya fulllektriska fordon ska licenstagaren skriftligt efterfråga följande information från minst en fordonsleverantör. Om fordonsrepresentanten inte svarar/inte kan ge ett informativt svar på någon eller alla av frågorna i Bilaga 1 ska licenstagaren skicka nedan uppföljande frågor till fordonsleverantören. Texten som följer kan användas i sin helhet och finns i en svensk respektive engelsk variant. De röda orden ersätts enligt instruktionerna i kursiverad blå text. Den blå texten raderas sedan.

På svenska:

Till representant för **bilmärke** (ersätt med namnet, exempelvis Mercedes-Benz)

Vi har tidigare sänt frågor till er utan att få svar/utan att få ett tillräckligt svar. Vi skickar därför dessa förenklade frågor till er med förhoppning om att få svar på dessa.

Företag (ersätt med namnet på ert företag) har licens för Naturskyddsföreningens miljömärkning Bra Miljöval för vår transporttjänst. Ett av kraven vi ska uppfylla är att vi inför köp av nya fulllektriska fordon med batterier eller bränsleceller skriftligt ska efterfråga följande information från minst en fordonsleverantör. Ni är en av dessa leverantörer. Vi ber er därför att vara vänliga och svara på följande frågor som rör produktionen av **bilmärke, bilmodell** (ersätt med namnen, exempelvis Mercedes-Benz eEonic).

Om ni inte kan svara på en eller flera av frågorna; var snälla och ange anledningen.

- 1) Hur ser er plan ut för att ta fram information om **klimatpåverkan** för fordonet, respektive batteriet? När kommer den att verkställas?
- 2) Vilka planer har ni för att minska **klimatpåverkan** från fordonets tillverkningsfas? När kommer de att verkställas?
- 3) Hur ser er plan ut för att ta **socialt ansvar** i leverantörskedjor? Vad kommer den att innebära och när kommer den att verkställas?
- 4) Vilka planer har ni för att minimera fordonsproduktionens påverkan på **biologisk mångfald**? När kommer den att verkställas?

Stort tack på förhand!

Avsändare hos ert företag
Ert företagsnamn

In English:

To the representative of **car brand** (*replace with the name of car brand, for example Mercedes-Benz*)

We have previously sent you questions without getting an answer/without getting a sufficient answer. We therefore send these simplified questions to you with the hope of getting answers to them.

Company (*replace with the name of your company*) have a license for the Swedish Nature Conservation Society's ecolabel Good Environmental Choice (Bra Miljöval) for our transport service. One of the requirements we must meet is that before purchasing new fully electric vehicles with batteries or fuel cells, we must request the following information in written form from at least one vehicle supplier. You are one of those suppliers. We therefore ask you to please answer the following questions related to the production of **car brand, car model** (*replace with the names, for example Mercedes-Benz eEconic*).

If you are unable to answer one or more of the questions; please state the reason.

- 1) What is your plan for producing information? about the **climate impact** of the vehicle, respective the battery? When will it be enforced?
- 2) What plans do you have to reduce **the climate impact** from the vehicle's manufacturing phase? When will they be enforced?
- 3) What is your plan for taking **social responsibility** in supply chains? What will it include and when will it be enforced?
- 4) What plans do you have to minimize the impact of vehicle production on **biodiversity**? When will it be enforced?

Many thanks in advance!

Sender at your company
The name of your company

Bra Miljöval är en oberoende miljömärkning som bedrivs av Sveriges största miljöorganisation Naturskyddsföreningen med över 230 000 medlemmar. Bra Miljöval startade 1990 och märkningen bygger på två grundidéer: att naturresurser måste sparas samt att den biologiska mångfalden och människans hälsa inte får hotas. Våra kriterier för licenstagarna är strikta och under ständig utveckling. Produkter och tjänster som bär märkningen Bra Miljöval måste därför utvecklas kontinuerligt för att bli skonsammare för hälsan och miljön.

www.bramiljoval.se

Naturskyddsföreningen
Box 4625, 116 91 Stockholm

Tel 08-702 65 00



Bra Miljöval