



Bra Miljöval

Remissammanställning

Bra Miljöval Lokala godstransporter

Bakgrund

I december 2021 sändes förslag till nya kriterier för Bra Miljöval Lokala godstransporter på remiss till berörda intressenter. Under våren 2022 behandlades inkomna remissvar tillsammans med ytterligare synpunkter. I juni 2022 fastställdes de nya kriterierna av Naturskyddsföreningens generalsekreterare för att lanseras i september.

Det här dokumentet är en sammanställning av de inkomna remissvaren samt en beskrivning av hur de har hanterats. De slutgiltiga kriterierna återfinns i kriteriedokumentet Bra Miljöval Lokala godstransporter 2022:1. Vi på Bra Miljöval vill rikta ett stort tack till alla som svarat på remissen, varit behjälpliga under arbetets gång och därigenom bidragit till kriterieutvecklingen.

Med vänlig hälsning,
Marielle Aspevall, Bra Miljöval Naturskyddsföreningen

Följande svarade på remissen:

- Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB har svarat tillsammans
- Best Transport
- BioDriv Öst
- Fair Transport
- Instabox
- Miljömärkning Sverige AB, Svanen
- Nätverket miljö och hälsa i upphandling, transporter: Malmö stad, Adda, Jönköpings kommun,
- Stockholm stad
- Sundfrakt och TRB har svarat tillsammans
- Upphandlingsmyndigheten
- Widriksson Logistik AB
- Privatperson 1
- Privatperson 2
- Privatperson 3

Därutöver har ytterligare synpunkter på remissen inkommit från befintliga licenstagare, andra företag från branschen och intresseorganisationer, privatpersoner med expertis på området, varav tre av dessa anges som Privatperson 1-3. De synpunkter som har kommit via telefon och mer informellt via mejl står inte nedtecknade, men har beaktats.

Innehåll

Allmänna synpunkter	2
Kriteriernas omfattning	3
1 Grundvillkor	5
2 Krav på fordonen	9
3 Krav på drivmedel	16
4 Rengöring	21
5 Effektivt transportsystem	22

Allmänna synpunkter

Stockholm stad

Naturskyddsföreningens miljömärkning för lokala transporter är i linje med Stockholms stads spjutspetskrav i de krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster som beslutades av kommunfullmäktige 2021.06.14 (Dnr KS 2020/1422). Miljömärkningen är ett bra verktyg för att lyfta fram företag som uppfyller de högsta kraven. Det är bra att kraven är under ständig utveckling och uppdateras. Det är naturligt att koppla märkningen till en högt ställd kravnivå. Bra Miljöval för lokala godstransporter liknar de spjutspetskrav som Stockholms stad har vid krav för tunga lastbilar i upphandling av transporttjänster, vilket är positivt. På kort sikt ser förvaltningen hinder i att uteslutande använda Bra Miljöval som krav på lokala godstransporter vid upphandling. Innan år 2030 är det fullt möjligt och det är också stadens ambition att uteslutande upphandla fossilfria transporter till senast år 2030. Fossilfria transporter inkluderar även flytande biodrivmedel, i Stockholms stads mening, vilka inte kvalar in i Bra Miljöval. Med stor sannolikhet skulle staden år 2030 kunna ha en hög andel upphandlade lokala transporter som uppfyller Bra Miljöval. Bedömningen är att även flytande biodrivmedel kommer att användas vilket betyder att inte alla upphandlade transporter kommer att uppfylla märkningen.

Svar: Tack för informationen. Fram till och med 2025 ska flytande drivmedel kunna användas till viss del i en miljömärkt transport. Det kan finnas en möjlighet för städer och kommuner att upphandla med hårdare miljökrav för vissa typer av transporter samt till vissa områden där högre krav behöver ställas för att minska transporternas lokala miljöpåverkan.

Åtgärd: Vidare samtal med Stockholm stad, men ingen justering av kravet på att fordonen i en miljömärkt transporttjänst från och med 2026 endast får utgöras av el-, gas- eller cykelfordon.

Sundfrakt och TRB

Förordet: Att ha som mål att det viktigaste är att det totala antalet transporter ska minska tycker jag är problematiskt eftersom trafikarbetet väntas öka enligt Trafikverket. Jag förstår argumentet med konsumtion men det stämmer inte överens med den prognostiserade framtiden. Se figur 17 i Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. [Figuren visar att godstransporter beräknas öka med ca 50% i tonkm till 2040, ungefär lika för väg, järnväg och sjöfart.]

Svar: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 rimmar inte med de åtgärder som behöver göras för att transportsektorns klimatmål ska uppnås (-70% utsläpp år 2030 jmf med år 2010 och vara netto noll år 2045. Det går inte att ersätta motsvarande mängd energi som de fossila drivmedlen står för med ett hållbart uttag av förnybara resurser.

Åtgärd: Texten har kompletterats med förklaring: "Det går inte att ersätta motsvarande mängd energi som de fossila drivmedlen står för med ett hållbart uttag av förnybara resurser."

Upphandlingsmyndigheten

Upphandlingsmyndigheten stödjer det reviderade förslaget av kriterier för lokala godstransporter. Upphandlingsmyndigheten uppskattar det helhetsgrepp som uppdaterade kriterier dokument för godstransporter tar både vad gäller, val av fordon, drivmedel, utförande av tjänsten och sociala hänsyn. De kravspecifika kommentarerna nedan avser förtydliganden för att underlätta för den som ansöker om licens samt för att säkerställa att det är tydligt vad som avses under respektive krav.

Det är möjligt att hänvisa till en viss märkning enligt 9 kap. 12-15 §§ lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU). Detta får göras om:

1. kraven för märkningen endast rör kriterier som har anknytning till det som ska anskaffas,
2. kraven för märkningen är lämpliga för att definiera egenskaperna hos den tjänst som ska anskaffas,
3. kraven för märkningen grundas på objektiva kontrollerbara och icke-diskriminerande kriterier,
4. märkningen har antagits genom ett öppet och transparent förfarande i vilket samtliga berörda kan delta,
5. märkningen är tillgänglig för alla berörda, och
6. kraven för märkningen har fastställts av ett organ som den som ansöker om märkningen inte har ett avgörande inflytande över.

Bra Miljöval kan gå igenom miljömärkningskriterierna som ingår i den aktuella märkningen för att säkerställa att de uppfyller förutsättningarna. Det kan underlätta för upphandlande myndigheter, såsom kommuner eller regioner, att använda märkning vid upphandling. Upphandlingsmyndigheten har publicerat vägledning kring detta på vår webbplats.

Naturligtvis är det även möjligt att använda märkningen som ett bevis i en upphandling för att visa att ett krav är uppfyllt.

Svar: Tack för klargöranden.

Åtgärd: Punkterna har gått igenom.

Kriteriernas omfattning

Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB

Med krav på 100% efterlevnad så risk att väldigt få som kan lova att hålla detta i alla lägen, inkl inhyrd kapacitet vid tillfälliga toppar:

- Med krav på 100% kommer stora e-handlare ha stor administrativ börda att hantera olika regioner etc. Även om transportbolag kan uppfylla ex 100% i Örebro men inte i Karlstad så är det för stort jobb för en e-handlare att ha olika inställningar för detta i sina system.
- Förslag att med tydliga motiveringar kunna tillåta undantag i 5-10% av transporter på årsbasis.

Svar: Ja, det är synd, men vore bra om det går att lösa på något sätt. En kund som beställer mat hem med miljömärkt transport förväntar sig troligtvis att den ska komma med gasbil, elbil eller cykel (beroende på var den bor).

Åtgärd: Tack för synpunkt och förslag. I kravet på andel el-, gas- och/eller cykelfordon kan ett undantag på 5% av det totala antalet fordonskilometer inom tjänsten tillåtas om det är väl motiverat.

Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB

Bra Miljöval kontra Svanen verkar nu gå mot samma områden inom e-handel, oklart med skillnad trots att vi deltog och lyssnade på hearingen om miljömärkta transporter.

Svar: Vi vill märka de lokala transporter. En mattransport som t ex hemkörning av mat till kund är en e-handelstransport som skulle kunna märkas, där matkassarna som beställts transporteras från slutlager/butik ut till kund av er, i stället för av kunden själv. Då kan det stå i check-outen att transporten är märkt med Bra Miljöval. Däremot om en kund beställer en vara av en e-handlare där den ska fraktas av flera olika transportfordon så får det inte stå att transporten är märkt med Bra Miljöval i check-outen om det enbart skulle vara den sista transportören som är licenstagare. Det skulle i det fallet däremot vara möjligt att tydligt skriva att den sista transporten ut till kund är märkt med Bra Miljöval om så är fallet. Svanen kan ju däremot märka hela transportkedjan. Det är ett exempel på skillnad. Se även svaret ovanför.

Åtgärd: Ingen

Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB

Behöver ha tydlighet i vad som är Bra Miljöval märkt, så att inte högre ambitioner där även fjärrtransporten är miljömärkt inte syns mer än de som bara har sista milen (inte samma stämpel oavsett ambitionsnivå) Förslag att på något sätt särskilja de som endast har last-mile mot de som täcker in många fler mil med tunga transporter, kanske två olika symboler (en för last-mile, en för längre distanser (>5mil)) som också kan kombineras för den som täcker in båda.

Svar: Tack för förslag. Licenstagaren kommer alltid behöva kommunicera tydligt vad det är som omfattas av miljömärkningen. Vi kan ställa krav på vilken tilläggstext som licenstagarna ska ha med vid kommunikation av miljömärkningen om det finns behov att förtydliga.

Åtgärd: Ingen

Best Transport

Vi anser att hela resan från e-handlare till konsument/mottagare ska omfattas av Bra Miljöval-krav. Dvs även upphämtning hos e-handlaren och eventuell linehaul. Risken är annars att märkningen uppfattas som green washing och att det är tydligt för konsument vilken påverkan transporten har.

Svar: Bra Miljöval-märkningen är inte tänkt att användas av e-handlare där konsumenten gör ett val mellan olika transportörer. Vid e-handel handlar det istället om att en e-handlars alla transporter är miljömärkta i ett eller alla områden. T ex ett varuhus eller matbutik/darkstore som skickar varorna hem till kunderna. Märkningen får inte användas på ett sådant sätt att det riskerar att missförstås vilka transporter som märkningen omfattar.

Åtgärd: Ingen.

Fair Transport

Bra att möjlighet ges att märka en transport och inte hela transportföretagets verksamhet. Det ökar möjligheten för fler företag att synliggöra och ta betalt för de delar i sin verksamhet som ligger långt fram i miljöarbetet.

Svar: Tack för bekräftande kommentar.

Åtgärd: Ingen.

Instabox

Hur ser ni på åkerier? Det står "inkl fordon som tillfälligt hyrs in", men när det gäller åkerier så hyr man ju ofta inte in fordonen i sig, utan hela tjänsten. Antar att dessa bör omfattas också, men kanske går att tydliggöra?

Svar: Ja, dessa omfattas också.

Åtgärd: Texten har utvecklats så att detta är tydligare: "Kraven i dessa kriterier ställs på den fordonsflotta som omfattas av licensen. Det inkluderar eventuella underleverantörers fordon som används inom den miljömärkta tjänsten och fordon som tillfälligt hyrs in för att utföra tjänsten."

Instabox

Vi tycker att även fjärrtransporter borde ingå, så man får in hela transportsystemet som ligger under en tjänst. Som ett minimum borde hela transportkedjan under transporttjänsten ingå, dvs att även fjärrtransport skall ingå om det ligger inom bolagets kontroll. Branschen går mot att titta på hela transportkedjan (tex branschforumet ledd av Svensk Digital Handel för definition av fossilfria leveranser menar att fossilfri leverans måste innebära hela transportkedjan, ej endast last mile) så det vore tråkigt om en miljömärkning sätter lägre krav än vad branschen själv gör, och blir ett steg i fel riktning. Transportbolagen går mot att alla rapportera på hela kedjan, inklusive de fjärrtransporter som man utför, så att utesluta dessa vore dels ett steg bakåt, men ger även fel bild till konsumenter.

Svar: Dessa kriterier är avgränsade till att avse lokala godstransporter som utförs i och omkring tätorter. Här kan tuffare krav ställas på transporter än vad som går att göra för fjärrtransporter. Vi har kriterier för tunga fjärrgodstransporter. Under nästa år kommer vi börja titta på om/hur dagens kriterier ska revideras.

Åtgärd: Ingen åtgärd i kriterierna för Lokala godstransporter

Instabox

Nedan [avser "Kommunikation av tjänsten"] gäller tolkningen att man skulle kunna ha en tjänst som i check-out heter "ABC express", där det också står bredvid att "ABC express – våra elbilsleveranser är miljömärkta!". Nedan kan bortses ifrån om tolkningen är fel. **Vi ställer oss emot att man ska kunna märka "endast de transporter som går med el och biogasbilar", när dessa ingår i samma transportsystem som tjänsten i övrigt.** I det här fallet så vet alltså inte konsumenten om man själv får sin leverans med elbil eller ej, eftersom tjänsten utförs i ett större transportsystem. Det som sägs är endast att de leveranser som utförs med elbilar är miljömärkta –det är alltså inte säkert att just denna kund får en sådan leverans, men som kund får man känslan av att ens egen leverans är med elbil och miljömärkt.

Det leder till att man som licenstagare kan verka mer miljövänlig än vad man är, genom att märka endast dessa transporter med el och biogas men för kunder/konsumenter uppfattas det som att hela tjänsten är mer miljövänlig. Exempelvis skulle alltså tjänsten "ABC express" utföras med en blandad flotta, och endast miljöbilsflottan är miljömärkt (och lever upp till kraven), men det framstår som att hela "ABC express" är miljömärkt. Man får alltså uppfattningen om att alla transporter utförs med dessa el- och biogasbilar, men i verkligheten kan det vara en pytteliten andel. Dvs detta skulle bidra till att det blir svårare för konsumenter att förstå vilka transportsystem/tjänster som verkligen är mer miljövänliga. Detta skulle också motverka att premiera de bolag som lyckas ställa om till 80% jämfört med de som ställer om till 20%, för i kundens ögon kan det se likadant ut.

I vår mening bör en hel tjänst eller ett helt avgränsat transportsystem uppnå kraven för att märkas. Detta skulle innebära högre krav och att man inte kan "fula till sig" en märkning när bara en bråkdel av ens transportsystem uppfyller kraven. I exempel ovan skulle alltså bolaget ABC express behöva ha 2st tjänster i check-uten: "ABC express med elbil" samt "ABC express utan elbil", och en kund som väljer det första alternativet ska garanterat få en leverans med elbil. Dvs man kan inte märka delar av en tjänst, utan endast en hel tjänst som framgår som ett separat alternativ.

Gällande geografisk begränsning så skulle det kunna vara gångbart att endast märka ett visst område, OM man kan säkerställa att märkningen endast syns om man får sin leverans till ett område där transporten utförs på ett sätt som uppfyller kriterierna. Tex om miljömärkningen endast gäller Göteborg, då ska alltså märkningen endast synas för kunder som bor i Göteborg, och inte synas om man bor någon annanstans.

Svar: Tack för hjälp med att tydliggöra avgränsningar, omfattningar och kommunikation. Det ni skriver är samma sak som vi avser när det gäller vad som kan märkas.

Åtgärd: Ytterligare text och exempel har lagts till för att tydliggöra vad vi avser ska kunna märkas och hur det får kommuniceras under "Transporttjänsten" och "Kommunikation av tjänsten". Texten "alla våra transporter med el- och biogasbilar är märkta med Bra Miljöval" har tagits bort.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

Miljömärkning Sverige instämmer i att tjänsten inte bör märkas om det finns risk för suboptimering på grund av att bara en del av systemet är miljömärkt. Men vi tror att det i många fall är svårt eller omöjligt för en handläggare att avgöra om det finns risk för suboptimering. Företag som inte märker hela sitt transportsystem skulle behöva förklara i ansökan hur de säkerställer att suboptimering inte sker.

Svar: Ja, det behöver de förklara i ansökan.

Åtgärd: Frågan är tillagd i ansökningsdokumentet.

Sundfrakt och TRB

Risken för suboptimering är överhängande beroende på upplägget. Om bara en del av verksamheten omfattas av licensen kommer fordon som inte uppfyller kraven att användas inom andra delar av verksamheten.

Svar: Företag som inte vill märka alla sina transporter behöver förklara i ansökan hur de går tillväga för att inte transportererna suboptimeras på totalen.

Åtgärd: Frågan är tillagd i ansökningsdokumentet.

1 Grundvillkor

1.1 Arbetsrättsliga villkor

Lön, semester och arbetstid ska för anställda lastbilsförare som minst ligga i nivå med de villkor som ställs i Svenska Transportarbetareförbundets kollektivavtal, Transportavtalet. För cykel-och mopedbud som levererar mat i väska ska lön, semester och arbetstid som minst ligga i nivå med de villkor som ställs i Transportavtalets bilaga, Budavtalet för cykel-och mopedbud. Detta krav omfattar alla anställda som utför transporter inom den miljömärkta transporttjänsten. Om ett företag har kollektivavtal kan det för vissa licenstagare vara aktuellt med annat kollektivavtal än Transportavtalet. Obs! Om förarna ej omfattas av kollektivavtal ska semester och arbetstid som minst motsvara bestämmelser enligt lag.

Till dessa kriterier bifogas Bilaga B där ovan villkor i Transportavtalet specificeras samt Bilaga C där villkoren i Budavtalet för cykel- och mopedbud specificeras.

När dessa kollektivavtal omförhandlas kommer även de arbetsrättsliga villkoren i dessa krav att justeras och licenstagare kommer då att underrättas om detta. Senast inom 30 dagar från det att licenstagaren mottog underrättelsen ska de justerade villkoren tillämpas. Transportavtalet får nya villkor efter 31 mars 2023.

Intyg på *F-skattebevis* för underleverantörer krävs.

Licenstagare och dess eventuella underleverantör/er har kontrollrutiner och ska intyga att de har system för att varje år kunna följa upp detta i samband med den årliga kontrollen. Bra Miljöval har rätt att göra stickprovskontroller.

Best Transport

Angående verifiering vid ansökan: Hur ska detta fungera om licenstagaren har eget åkeri men även verkar som speditör?

Svar: Respektive underleverantör ska fylla i ansökningsblanketten "Arbetsvillkor". Där ställs frågor om lön, semester, arbetstid och försäkringar som den ska svara på. Underleverantörernas blanketter bifogas sedan med ansökan till Bra Miljöval.

Åtgärd: Ingen.

Best Transport

Angående verifiering vid kontroll: Enligt vår erfarenhet är detta i princip omöjligt att leva upp till, då GDPR och gällande lagstiftning skyddar denna typ av information.

Svar: Det är därför revisorn får utföra granskningen av dessa dokument på plats hos företaget eller via t ex Teams, för att inte få dokumenten i sin ägo. Det är en vanlig lösning.

Åtgärd: Ingen.

Fair Transport

I Fair Transport är planen att börja hänvisa till upphandlingsmyndighetens krav och underlag för arbetsrättsliga villkor. Tror att alla vinner på att hänvisa till samma krav för arbetsrättsliga villkor. Upphandlingsmyndighetens krav är förankrade med Biltrafikens Arbetsgivarförbund samt godkända vid offentlig upphandling.

Svar: Ja, även Bra Miljöval hänvisar till dessa arbetsrättsliga villkor.

Åtgärd: texten har justerats och hyperlänk till de arbetsrättsliga villkoren har lagts in i texten.

Fair Transport

Angående att Intyg på F-skattebevis för underleverantörer krävs. Märkningen omfattar väl licenstagare och underentreprenörer som kör transporten och inte bara detta villkor?

Svar: Ja, det är bara för att licenstagaren inte ska utnyttja så kallade falska egenföretagare som vi efterfrågar detta.

Åtgärd: Motivering läggs till.

Instabox

Tolkningsfråga: Om man har ett annat kollektivavtal än Transport, uppfyller det kraven då? Det står att det kan vara aktuellt, innebär det alltså kravuppfyllande?

Svar: Ja, om det kollektivavtalet är relevant för förarens arbetsuppgifter.

Åtgärd: Detta har förtydligats i kravet: "Alternativt kan ett annat kollektivavtal tillämpas som används i hela Sverige på motsvarande arbetstagare eller ett lokalt avtal som bygger på detta avtal."

Instabox

Vad händer om man är en plattformbaserad tjänst som användare s.k. giggare? Tex Foodora som numera gör leveranser, deras förare är ju inte anställda. Vad gäller då för att säkerställa bra arbetsvillkor?

Svar: Dessa är oftast egenanställda med en anställning hos ett egenanställningsföretag. Så kravet på anställda omfattar även dessa. I annat fall är det om en person har ett eget företag utan anställda och utför uppdrag, då ska de inneha F-skattsedel.

Åtgärd: ingen.

Upphandlingsmyndigheten

Upphandlingsmyndigheten välkomnar att Bra Miljöval även inkluderar arbetsrättsliga villkor i kriterierna för lokala transporter. Det kan på sikt underlätta arbetet för upphandlande organisationer att ställa arbetsrättsliga villkor och följa upp dessa vid offentlig upphandling. Precis som Bra Miljöval anger är det inte tillåtet för upphandlande organisationer att kräva att en leverantör är bunden av kollektivavtal under kontraktstiden. Sådana krav skulle strida mot de grundläggande upphandlingsrättsliga principerna. I stället är det möjligt att fastställa villkor för lön, semester och arbetstid i enlighet med aktuellt kollektivavtal. Upphandlingsmyndigheten tar fram stöd för hur upphandlande organisationer kan genomföra upphandlingar med arbetsrättsliga villkor, bland annat genom att ta fram sådana villkor i samråd med arbetsmarknadens parter. Bland annat har vi tagit fram arbetsrättsliga villkor för godsförare, vilka finns tillgängliga i vår kriterietjänst. Upphandlingsmyndigheten vill framhålla att det är viktigt att våra publicerade villkor är harmoniserade med Bra Miljövals arbetsrättsliga villkor om miljömärkningen ska kunna användas som ett bevis för att de arbetsrättsliga villkoren är uppfyllda. I sammanhanget efterfrågar Upphandlingsmyndigheten ett förtydligande kring hur Bra miljöval har tagit fram de arbetsrättsliga villkoren för cykel- och mopedbud och om det har skett i samråd med arbetsmarknadens parter. Upphandlingsmyndigheten anser att det är bra att det tydliggörs att villkoren omfattar anställda arbetstagare som utför tjänster inom ramen för den miljömärkta tjänsten.

Det är en förutsättning för att det ska vara möjligt att kunna hänvisa till en märkning vid upphandling (se 9 kap. 13 § LOU punkt 1).

Det framgår av villkoren att "om ett företag har kollektivavtal kan det för vissa licenstagare vara aktuellt med annat kollektivavtal än Transportavtalet." Det framstår som något oklart vad som avses med detta. Det kanske snarare ska framgå under verifiering att det finns olika alternativa sätt att uppfylla villkoren. Se gärna Upphandlingsmyndighetens mallar för arbetsrättsliga villkor, punkt 3.

Svar: Tack för information, förslag och frågor. De arbetsrättsliga villkoren för cykel- och mopedbud hämtades direkt från Transportavtalets bilaga, Budavtalet för cykel- och mopedbud.

Åtgärd: Texten har justerats och våra egna bilagor rörande arbetsvillkor tas bort för att istället hänvisa direkt till Upphandlingsmyndighetens hemsida. Texten "Alternativt kan ett annat kollektivavtal tillämpas som används i hela Sverige på motsvarande arbetstagare eller ett lokalt avtal som bygger på detta avtal." har lagts till i kravet.

Widriksson Logistik AB

Jättebra att man inkluderar sociala aspekten av hållbarhetsarbetet. Funderar dock på om Bra miljöval då nu snarare är en "hållbarhetsmärkning" än en "miljömärkning" och hur rimmar det med namnet. Man bör även kunna uppvisa kontrollsystem för löner och bifoga process med extern granskning löpande för att säkerställa korrekt lön hos underentreprenörer.

Årliga kontrollen borde utökas med stickprov av kvitto på utförd betalning till lönetagaren.

Svar: Tack för synpunkt. Ja, märkningen blir bredare än att bara omfatta miljökrav. För att märkningen av godstransporter ska vara trovärdig är det viktigt att förarna har bra arbetsvillkor, de är en viktig del för att tjänsten ska utföras med så låg miljöbelastning som möjligt.

Åtgärd: Revisorn ska utföra granskning av att arbetsvillkoren uppfylls. De föreslagna kontrollpunkterna beaktas till kontrollerna.

1.2 Försäkringar och avtalspension

De anställda förarna hos licenstagaren samt hos respektive eventuell underleverantör 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

Upphandlingsmyndigheten

Försäkringar och avtalspension ingår inte i LOU och är därför inte med i de krav som upphandlare ska ställa och är inte med i Upphandlingsmyndighetens dokument.

Svar: Det stämmer.

Åtgärd: Ingen.

1.3 Trafiksäkerhet

Nedan krav gäller för de transporter där de är tillämpliga. För cykel- och moped/motorcykelbud är alla krav tillämpliga förutom 1.3.2 och 1.3.3. *Finns det andra trafiksäkerhetskrav som bör ställas för de tjänsterna?*

1.3.1 Säkerhetskontroll

Företaget ska ha anpassade checklistor eller ha en rutin för säkerhetskontroll på fordon, förare och lastsäkring.

1.3.2 Besiktning och service

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

1.3.3 Rutiner för lagefterlevnad

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

1.3.4 Hastighet

Företaget ska ha ett system för uppföljning av hastigheter och överträdelser.

1.3.5 Alkohol och droger

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

Fair Transport

Ska Bra miljöval verkligen ställa trafiksäkerhetskrav? Det sticker ut i märkningen. Ett förslag kan vara att ställa krav på Fair Transport som grund. Trafiksäkerhetskraven i Bra Miljöval synkar med Fair Transport.

Svar: Ja, Bra Miljöval anser att det är viktigt att även krav på säkerhet ställs som en del av förarnas arbetsvillkor och att den miljömärkta transporttjänsten utförs på ett säkert sätt. Bra Miljöval anser även att det är en fördel att Fair Transport, Svanen och Bra Miljöval har motsvarande krav på arbetsvillkor och trafiksäkerhet för de fall att en licenstagare vill märka sig med fler än en av märkningarna.

Åtgärd: Ingen.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

- Arbetsvillkor och trafiksäkerhet är mycket viktiga krav att ha med i en miljömärkning av transporttjänster. Miljömärkning Sverige anser att det är bra att ni erkänner branschens egen märkning, Fair Transport, genom att i stort harmonisera med deras krav.
- I kriterierna för Svanenmärkning av e-handelstransporter avser vi också att harmonisera trafiksäkerhets- och arbetsrättsliga krav med Fair Transport.
- Avseende krav 1.3.4 anser vi dock att det skulle kunna förtydligas vad det är för system som krävs för uppföljning av överträdelser. Som det är skrivet nu kan det vara svårt att bedöma vad som är tillräckligt.

Svar: Tack för bekräftelse

Åtgärd: Krav 1.3.4 har justerats till: "Företaget ska ha en rutin för regelbunden kontroll av hastigheter och överträdelser och hur dessa avvikelser hanteras."

Sundfrakt och TRB

Man skulle kunna ha ett krav kopplat till regelbundna utbildningar för förare inom säker trafik. Bältesanvändning kan vara ett bra krav.

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Vi har valt att ställa motsvarande krav som Fair Transport har på trafiksäkerhet och som även Svanen planerar att ställa krav på.

Upphandlingsmyndigheten

Krav på trafiksäkerhet ingår inte i LOU och är därför inte med i de krav som upphandlare ska ställa och är inte med i Upphandlingsmyndighetens dokument.

Svar: Det stämmer.

Åtgärd: Ingen.

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.

Sundfrakt och TRB

Vad för utbildning avses? Det står i verifieringen men inte som ett krav, blir lite konstigt. Och det rör väl all berörd förare/personal?

Svar: Utbildningen som alla tillsvidareanställda förare/personal ska ha genomgått för att få den kännedom som krävs.

Åtgärd: I motiveringen står ett förtydligande: "Rutin ska redovisas för hur förare/personal utbildas/ska utbildas, exempelvis genom anslag, vid personalmöten eller liknande."

2 Krav på fordonen

2.1 En ökande andel el- och biogasfordon

100 procent av alla nytillförda fordon till licenstagarens flotta som ingår i miljömärkningen ska vara el-, bränslecells- och/ eller biogasfordon (inkl. flytande gas). ~~För tunga lastbilar godkänns dock även laddhybrider. Förslagsvis stryks detta, vad anser du som remissläsare?~~

Från och med år 2026 får miljömärkta transporter endast utföras med el-, bränslecells och/ eller biogasfordon (och drivas med biogas*) ~~alternativt laddhybrider för tunga fordon. Förslagsvis stryks detta, vad anser du som remissläsare?~~

*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).

Bra Miljöval

Kravet har justerats. Istället för att ställa krav på att 100% av alla nytillförda fordon ska vara el-, bränslecells- och/ eller biogasfordon ställs istället krav på att 50% av fordonsflottan som ingår i den miljömärkta tjänsten ska utgöras av fullelektriska fordon med batterier eller bränsleceller, biogasfordon* och/eller vara cykelfordon från och med år 2022. År 2025 höjs andelen till 75% och år 2026 till 100%. Se kriteriedokumentet för ytterligare krav i detta kriterie.

En anledning till att vi ställer krav på 50% redan från början beror på bristen på förnybar diesel som kan leda till att de med dieselfordon tvingas tanka fossil diesel i de fall de inte kan få tag på förnybar diesel. Eftersom undantag kan behöva göras i dessa fall, ser vi inte att vi kan ställa ett lägre krav än 50%

Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB

Svårt med krav om 100% nyanskaffning mot kraven direkt, det kan finnas edge-case där måste hantera undantagsvis (långa körsträckor, extra tunga transporter eller dyl). Men frånsteg tydligt motiveras och med plan för att korrigera detta så snart det är möjligt. Nyinköp ska omfatta även begagnade fordon, dvs nya = nya för verksamheten.

Svar: Tack för förslag!

Åtgärd: Kravet har justerats och vi har infört att vissa undantag kan göras om de är välmotiverade

Best Transport

Detta innebär att merparten av alla transportörer inte kommer kunna uppfylla kraven. Vore det inte bättre att ha krav som drev alla bolag i en positiv riktning istället för att exkludera merparten? Ekonomisk hållbarhet är även det en viktig dimension att ha med i hållbarhetsarbetet!

Svar: Bra Miljöval har krav för att synliggöra de tjänster med bäst miljöprestanda.

Åtgärd: Ingen.

BioDriv Öst

Tunga laddhybrider omfattas av stöd till vissa miljöfordon enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon om laddhybriden kombineras med biogas, ED95 eller vätagasdrift. Att godkänna sådana fordon ligger både i linje med den nationella miljölastbilsdefinitionen (förordningen ovan) och i linje med Miljözon klass 3. Idag tillverkas dock inga laddhybrider i kombination med dessa drivlinor vad vi känner till.

Kravet i övrigt med 100 % av nybilsanskaffningen kan vara utmanande då vissa typer av distributionsuppdrag som utförs enligt definitionen om lokala godstransporter görs över långa avstånd i delar av landet med mindre utbyggd infrastruktur för gastankning och där elfordon idag inte klarar räckvidden. Ett förslag kan vara att sänka nivån något till ca 75 % eller att undantag ska kunna motiveras vid uppföljning av märkningen.

Angående vad som gäller från 2026: Clean Vehicles Directive (CVD) ställer krav på att 38,5 % av de lätta lastbilar inom vissa typer av offentliga uppdrag från 2026 måste vara elfordon. Vi anser att detta krav på märkningen underlättar för transportutförarna att nå kraven inom CVD.

Angående biogas 10%: Bra om dessa 10 % definieras till energi eller volym av drivmedel. Leder till viss osäkerhet annars. Exempelvis Volvo har metandieselmotorer till vissa av sina lastbilsmodeller som enligt uppgift ska dra ca 10 vol % diesel vilket motsvarar ca 8 energi %. Dessa bilar är bra ur driftekonomisk synpunkt och för att bygga drivmedelsmarknad för flytande biogas och det skulle vara synd ifall dessa inte kunde klassas in i märkningen.

Svar: Tack för synpunkterna, informationen och bekräftelse. I miljözon klass 3 får även laddhybrider med Euro VI för tunga fordon köras, även om de inte kombineras med biogas, ED95 eller vätgasdrift (Transportstyrelsen.se).

Åtgärd: Angående biogasfordon så har det förtydligats att det handlar om metandieselfordon och att 10% gäller på energibasis.

Fair Transport

I Fair Transport har vi valt att vara teknik- och drivmedelsneutrala just för att åkeriföretagen är så styrda av tillgängligheten och utbudet på marknaden. Marknad, utbud och förutsättningar ändras väldigt snabbt just nu. Teknik- och drivmedelsneutralitet är att föredra. Vissa kriterier kan vara befogade att styra för att nå mål som förbättrad luftkvalitet och buller för lokala godstransporter som i Bra miljövals fall.

Svar: Bra Miljöval/Naturskyddsföreningen är inte drivmedelsneutrala med tanke på olika drivmedels miljökonsekvenser vid dess produktion. Vi önskar restprodukter från hållbart jord-/skogsbruk och hög energieffektivitet i motor och drivmedelsframställning. Därmed är vi inte heller teknikneutrala när det gäller drivlina då olika motorer har olika verkningsgrad och användningsområden (jämför elmotor med förbränningsmotor). Biogas är vi dock inte negativa till i allmänhet då den till största delen här tillverkas av restmaterial och den största delen kommer från Sverige.

Åtgärd: Ingen

Fair Transport

Med tanke på att laddinfrastrukturen för tunga fordon fortfarande är näst intill obefintlig och även tillgången på tunga elfordon är begränsad så anser vi att det finns anledning att fortsatt kunna godkänna även laddhybrider när det kommer till tunga fordon.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Tungas laddhybrider tillåts i kriterierna.

Instabox

[...] För **el** är den stora begränsningen kapacitet i elnäten [och i lokaler]. Problemet med att ladda publikt är att det dels innebär längre körsträckor (vilket drar ner på livstiden på elbilen) och att det dels inte finns så många laddpunkter (och de är ofta upptagna), så det skapar väldigt mycket praktiska problem. Infrastrukturen är idag helt enkelt inte utbyggd för att man ska kunna driva en stor andel av sin flotta på el. Det krävs investeringar i elnäten på regional och lokal nivå, men även i stamnätet, för att mer omfattande elektrifiering över huvud taget ska gå.

Tittar man på **gasbilar** så vill man att dessa ska köras på biogas, men där finns också stora begränsningar i var tankstationer finns idag. Vi ser tex att det finns någorlunda täckning i Östergötland, Stockholm samt södra Sverige, men däremot inte i resterande landet. Gasbilar har också ca 1 års leveranstid, och existerar knappt på andrahandsmarknaden, dvs de är extremt svåra och begränsade att få tag på.

Gällande **vätgas** så finns endast grön vätgas på 2 ställen i Sverige vad vi kan hitta tyvärr, så den tekniken är ännu längre bort.

Ett annat förbehåll till kravet är att det **straffar bolag som växer snabbt**, eftersom man gör en större andel nyinköp som andel av total flotta. Vi förstår att man fokuserar på nyinköp, för att gamla bilar ska kunna användas fullt ut under sin livstid, [...] men det är inte görbart att köpa in 100% av dessa teknologier [för snabbväxande bolag].

Vårt förslag är att man istället för 100% sätter en lägre gräns inledningsvis, tex 30% eller 33%, för att sedan höja den gränsen varje år i samband med att infrastrukturen byggs ut. **Alternativt att man ger alternativ till bolagen, dvs antingen att man uppfyller ett högre krav på x% av nyinköp, eller att man**

uppfyller detta för y% av den totala flottan. Då straffas inte snabbväxande bolag som försöker ställa om snabbt, utan man ges olika alternativ att nå egentligen samma nytta.

Vi anser att laddhybrider inte borde tillåtas, då de generellt inte är ett stort steg framåt i utvecklingen.

Ang 2026: Vi vill lämna ett förbehåll för att infrastrukturen behöver utvecklas i rätt takt för att detta ska möjliggöras. Det hoppas vi, men vet inte i dagsläget hur låget kommer att se ut 2026, och har därför svårt att kommentera detta på ett bra sätt.

Svar: Tack för information samt förslag.

Åtgärd: Istället för kravet på 100% av alla nyförskaffade fordon har vi infört en trappa istället för den totala fordonsflottan som ingår i miljömärkningen.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

- För lätta fordon där utbudet av helelektrifierade fordon är stort håller vi med om att laddhybrider inte bör tillåtas. För tunga fordon är det mer komplicerat då utbudet av helelektrifierade fordon är litet än så länge. Om en lastbil mest kör korta sträckor kan även en laddhybrid vara försvarbar pga det lägre priset och mindre batterier .
- Gränsen för 10 % bensin eller diesel i biogasfordon anser vi väl sträng. Det finns en risk att kravet blir kontraproduktivt. Om det finns fordon som använder en något större andel fossila bränslen skulle de också kunna tillåtas. Om man 2026 har ställt om samtliga fordon till el, bränslecell eller gasdrift har man gjort en stor insats.

Svar: Tack för er synpunkt.

Åtgärd: Tung laddhybrider beslutades tillåtas. Angående biogasfordon så har det förtydligats att det handlar om metan-dieselfordon och att 10% gäller på energibasis. Att en metandiesellastbil drivs med t ex 25% diesel kommer vi inte godkänna efter år 2026.

Nätverket miljö och hälsa i upphandling, transporter

- Ja, stryk laddhybrider.
- Med förbud först från 2026: risk att investeringarna görs först i slutet. Vid avtalsstart ha en viss andel el o biogas – ha en trappa istället.
- Ibland krävs specialfordon – kommer de inte kunna miljömärkas? –Själva tillåter de undantag men man ska ha en plan för hur de kan förbättra. Postdistribution som utförs med högerstyrda fordon som inte finns i el, gas, vätgas. Skriv med hur detta ska regleras från början.

Svar: Tack för information och synpunkter.

Åtgärd: Angående risken för förbud först från år 2025: vi har infört en trappa istället med krav på en viss andel redan från start. Angående specialfordon: vi har infört att vissa undantag kan göras om de är välmotiverade- t ex för specialfordon.

Privatperson 1

Personen tycker att vi ska tillåta tunga laddhybrider då de främst går på el. De är jättedyra och ännu dyrare om de går på diesel. Hen anser även att vi ska bör skriva fordonsgasfordon istället för biogasfordon.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Tung laddhybrider tillåts i kriterierna. Bra Miljöval anser att vi ska skriva biogasfordon för att vara tydliga med att vi inte godkänner fossilgas.

Privatperson 1

Föreslår att istället för att skriva el- och bränslecellsfordon skriva fullelektriska fordon med batterier eller bränsleceller.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Texten är omformulerad för tydlighetens skull.

Stockholm stad

Vid upphandling av transporttjänster måste hänsyn tas till de upphandlade företagens befintliga fordonsflottor och förnysetakten hos dessa. Idag är det ytterst få, om ens något, upphandlingsområde där det är möjligt att kräva att leverantörer ska ha miljömärkning avseende alla sina fordon/transporter redan vid

avtalsstart eller ens efter hela avtalsperioden. De flesta godstransportområden är inte mogna för att använda sig av endast elbilar i hela sin fordonsflotta och det tar många år att på ett företagsmässigt sätt byta ut en fordonsflotta. Vad gäller bränslecellsfordon är dessa inte ens tillgängliga på svenska marknaden idag.

Kraven på fordon som föreslås i kapitel 2.1 skulle innebära att leverantörer uteslutande får köra på el-, bränslecells- och/ eller biogasfordon. Detta motsvarar i stort sett Stockholms stads krav på spjutspetsnivå (staden har el- och bränslecellsfordon men inte biogasfordon på spjutspetsnivå). I dagsläget har Stockholms stad sällan möjlighet att uteslutande ställa krav på spjutspetsnivå. Den bransch som upphandlingen berör samt hur marknaden ser ut brukar avgöra vilken kravnivå som används. I bästa fall brukar upphandlingar ha avancerade krav, med en lägre andel spjutspetskrav oftast minst ett år in i avtalsperioden. Ingen leverantör kan byta ut hela sin fordonsflotta till elfordon för att eventuellt kunna vinna en upphandling och få ett avtal med Stockholms stad. I de flesta fall dominerar en blandning av baskrav och avancerade krav. Det kommer att ta flera år till innan det går att ställa krav på en hög andel fordon som klara spjutspetsnivån. Staden har som målsättning att vara en fossilfri organisation till år 2030. Det betyder att senast år 2030 ska alla leverantörer som har uppdrag för Stockholms stad ha fordon som klarar spjutspets eller avancerade krav (el, bränslecell eller biobränslen). Kraven införs successivt och även godstransporter på biodrivmedel kan accepteras i stadens upphandlingar.

Svar: Enligt kravet i remissen är det först från 2026 som bara el-, bränslecells- och/eller gasfordon skulle vara krav, inte direkt. Däremot 100% för alla nytillförda fordon. Stockholm stad skulle exempelvis kunna ställa krav på miljömärkta transporter som ska utföras i vissa områden eller för viss typ av transporter.

Åtgärd: Kravet har justerats till att den totala fordonsflottan istället ska utgöras av en ökande andel av dessa fordon.

Sundfrakt och TRB

Vad säger miljözon 3? Och Fair transport? Bra att det blir samma för alla tre.

Miljözon 3 säger att laddhybrider (tunga lastbilar) är godkända om de uppfyller Euro VI. Vi tycker att laddhybrider för tunga lastbilar bör vara godkända, även efter 2026.

Svar: Miljözon klass 3: "Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI." Detta stämmer överens med det vi styr emot och är vårt krav från 2026. Fair Transport har lägre krav än vad vi har. Däremot är våra sociala krav harmoniserade.

Åtgärd: Tunga laddhybrider tillåts i kriterierna.

Widriksson Logistik AB

Tillgången på fordon är fortsatt väldigt begränsad i praktiken och omställningen till el är en successiv process. Förändring i kriterier bör matcha den praktiska möjligheten för omställning.

Jättebra att man har med tre olika drivmedel i sin syn och inte "snöar" in på elen. Viss HVO med krav på innehåll och spårbarhet borde dock också tillåtas.

Håller med om att hybrider inte ska omfattas.

Svar: Ja, tillgång till fordon och god infrastruktur är en begränsande faktor till hur hårda krav vi kan ställa.

Åtgärd: Kravet har justerats och en trappa för den totala flottan som ingår i miljömärkningen har införts istället.

2.2 Utsläppsklass

För alla fordon som omfattas av miljömärkningen gäller följande:

Lätta lastbilar och personbilar som drivs med flytande drivmedel ska vara av lägst utsläppsklass Euro 6. Lätta lastbilar som drivs med biogas (inklusive flytande biogas) ska vara av lägst utsläppsklass Euro 5. Tung lastbilar, som drivs med flytande eller gasformiga drivmedel, ska vara av lägst utsläppsklass Euro VI.

Vid nyanskaffning ska alla fordon uppfylla senaste utsläppsklass.

BioDriv Öst

Det tillverkas idag inga lätta lastbilar som drivs av flytande biogas. Om det mot förmodan skulle komma sådana fordon på marknaden så kommer dessa att uppfylla senare Eurokrav vilket medför att parantesen blir något överflödigt.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Parantesen har strukits.

2.3

Batteri till elfordon

Inför köp av nya eldrivna fordon ska licenstagaren skriftligt efterfråga följande information från fordonsleverantören:

a) För reducerad klimatpåverkan:

- Vilken klimatpåverkan har batteriet i ton CO₂-ekvivalenter eller i kg CO₂-ekvivalenter per kWh batterikapacitet ur ett livscykelperspektiv? (Inkluderar hela ledet från mineralbrytning till skrotning/återvinning.) Alternativ om svar ej erhålles: ta reda på i vilket land fordonet, respektive batteriet, är tillverkat i. Hur tillverkas elen huvudsakligen där? (*Eftersträvansvärt är: så låg klimatpåverkan som möjligt, alternativt att de har tillverkats i en fabrik som drivs med förnybar energi.*)

Privatperson 1

Vill egentligen att man ska fråga efter hela fordonet, inte bara batteriet. Fråga efter klimatpåverkan av hela fordonet ur ett livscykelperspektiv och redovisa batteriet separat. LCA inkluderar även användningen – menar vi egentligen klimatpåverkan från fordonets tillverkningsfas samt skrotning/återvinning? Om man inte får svar på det – går ej att få svar på då det görs i så många olika länder. Fråga efter i vilket land sammansättningsfabriken finns? Men fråga inte det då den frågan inte driver något. Bara det att de frågar om klimatpåverkan är bra. Om de inte har svar (vilket de troligen inte har) Då är det bra att fråga en fråga som driver: När vet ni det då? Vad har ni för plan för att minska klimatpåverkan från fordon och komponenter och för att ta socialt ansvar i leverantörskedjorna?

Svar: Tack för förslagen.

Åtgärd: Kravet har justerats

b) För undvikande av mineral, vars produktion kan hota mänskliga rättigheter och driva på konflikter, där kobolt är en sådan:

- Hur stor mängd av batteriet består av kobolt? (*Eftersträvansvärt är 0 procent kobolt*)
- Var kommer kobolten ifrån? (*Eftersträvansvärt är att kobolten inte kommer från Demokratiska Republiken Kongo.*)

BioDriv Öst

OECD har riktlinjer för due diligence som eventuellt skulle kunna användas som underlag för svar på fråga b, punkt 2 och fråga d. Dessa tar även hänsyn till leveranskedjan av 3TG-metallerna. Duger svar på att fordonsleverantören har implementerat dessa riktlinjer eller behövs mer specifika svar än så? Exempelvis kan det vara svårt att se ursprungsland på material efter smältverken.

Svar: Tack för informationen.

Åtgärd: Kravet har justerats till: "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.

Nätverket miljö och hälsa i upphandling, transporter

Förslag på ytterligare frågor under b):

- Ta med fler än kobolt – Litium också. Varifrån kommer det? (För det fall att litiumet kommer från Sydamerika finns det risk att ursprungsbefolkningars rättigheter har kränkts i samband med brytningen av mineralen.)

- Har fordonsleverantören en allmänt tillgänglig policy avseende ansvarsfull brytning av mineraler?
- Är fordonsleverantören medlem i något initiativ som verkar för hållbara leveransled i enlighet med exempelvis FN:s deklaration för mänskliga rättigheter, ILO:s kärnkonventioner, Barnkonventionen och FN:s konvention mot korruption såsom exempelvis the Responsible Business Alliance eller Responsible Minerals Initiative?
- Har fordonsleverantören möjlighet att lämna ut sammanställningar över de fem vanligaste avvikelserna som framkommit i revisionsrapporter de senaste åren?
- Hur långt ner i tillverkningsleden har fordonsleverantören möjlighet till kontroll och/eller insyn? Har exempelvis fordonsleverantören information om från vilka smältverk den använda mineralen härstammar?

Svar: Tack för förslagen.

Åtgärd: Kravet har justerats till: "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 företaget 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.

Privatperson 1

Det viktigaste är att driva på aktörerna att ställa krav – inte bort från Kongo – här finns det aktörer som kan ställa krav. Arbetsförhållandena hade blivit bättre enligt Amnesty i Kongo 2015-2017 där krav ställts. Förslag på annan text att skriva istället: 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? (Eftersträvsvärt är att licenstagaren undviker material som kränker mänskliga rättigheter.)

Svar: Tack för förslagen.

Åtgärd: Kravet har justerats.

c) För minimering av skador på biologisk mångfald:

- Har mineralerna i batteriet utvunnits från gruvdrift i områden: - med höga naturvärden, - där det finns arter med skyddsstatus enligt EU-direktiv eller – där vattenkvaliteten avsevärt påverkas negativt. (*Eftersträvsvärt är: nej.*)

d) För värnande om urfolk och lokalsamhällen:

- Har mineralerna i batteriet utvunnits från gruvdrift i områden som inneburit intrång eller störningar för urfolk eller lokalsamhället (livsmiljö, näringsverksamhet, kulturell/social påverkan osv). (*Eftersträvsvärt är: nej.*)

d) har bundits ihop med b)

e) Andel (procent) återvunna material i batteriet:

- Hur stor andel av batteriet består av återvunna material? (*Eftersträvsvärt: så hög andel som möjligt, speciellt av de aktiva komponenterna som finns upptagna på EU:s lista över kritiska mineral.*)

Kritiska material/råvaror, se

Privatperson 1

Detta kan de inte svara på. Idag kommer de svara att det styrs av lagen. När EU-direktivet kommer, då kommer de följa lagen. Vad nyttar frågan till? Bättre att hantera den genom att de redovisar vilket arbete deras batterileverantörer gör för att ha en hög grad av återvinning och vad den går ut på. Vilken plan har de? Alltså: Vilket arbete utför era batterileverantörer för att en hög grad av återvinning? Vad har ni för plan för att öka andelen återvunna material i batterierna?

Svar: Tack för förslaget.

Åtgärd: Krav e) har justerats till "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?"

Ovan frågor ska kunna skickas direkt (utan den kursiva texten) till fordonsleverantörerna.

Utifrån inkommen information ska licenstagaren göra en skriftlig bedömning av vilket av tillgängliga fordon, passande för utförandet av tjänsten, som har bäst hållbarhetsprestanda. Licenstagaren ska sedan välja att köpa in detta.

Återvinning av uttjänta batterier som licenstagaren äger ska göras i Europa.

Privatperson 1

Förslag till ytterligare krav: "Om fordonsrepresentanten inte kan ge information på någon av, eller alla, ovanstående frågor så ska de istället lämna information om hur deras plan ser ut för att ta fram sådan information och vilka planer som finns på att minska klimatpåverkan från tillverkningsfasen av fordonen och för att ta socialt ansvar i leverantörskedjor."

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Ja, läggs till i kravet.

Privatperson 3

Jag håller med om problematiken med batterier men är beredd att bortse från dessa bara för att promota och snabba på elektrifieringen. Sedan ser jag att du har lyft det mer som krav till fordonstillverkaren och det kan vara ok att faktiskt lyfta den aspekten. Om ni ska vara konsekventa så bör kanske liknande krav ställas på bränsleceller...

Svar: Ja, dessa ska också omfattas av detta krav.

Åtgärd: Alla fullektriska fordon med batterier eller bränsleceller omfattas av kravet.

Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB

Krav på LCA (Cradle to Gate) för hela fordonet och inte bara batteri behövs för Science Based Targets vilket också borde vara inriktningen för denna miljömärkning.

Svar: Ja, vi hade så först, men sedan valde vi att smala ner kravet och fokusera på batteriet då det är där den större andelen av material används vars tillverkning är mest problematisk när det gäller hänsyn till miljö och sociala villkor.

Åtgärd: Vi har dock gjort om kravet och nu inkluderas hela fordonet igen.

Best Transport

Eftersträvansvärt är att denna typ av information finns att tillgå via Naturskyddsföreningens experter för att underlätta inköp. Förslag: att man ska köpa fordon från licensierade fordonstillverkare. Gäller även för kriterierna nedan.

Svar: Vi har tyvärr inte tillgång till den typen av information. Och det finns inga fordonstillverkare som är licensierade utifrån att de ha er en mer hållbar produktion.

Åtgärd: Kravet har justerats.

FairTransport

"Utifrån informationen..." - Innebär detta att det är ett krav att tillfråga flera olika fordonstillverkare när man avser att köpa nya fordon och kan man därmed inte uppfylla kriterierna om man väljer att köpa nya fordon från samma tillverkare som man har sedan tidigare utan att tillfråga andra leverantörer, även om frågorna ställs till fordonsleverantören?

Det är i förslaget otydligt hur de olika aspekterna ska viktas sinsemellan för att avgöra vilket alternativ som har den bästa samlade hållbarhetsprestandan. Detta bör förtydligas för att möjliggöra en rättvis jämförelse.

Svar: Tack för bra frågor för förtydligande.

Åtgärd: Kravet har förtydligats till att frågorna ska skickas till minst en fordonsleverantör. Kravet har även justerats så att inte licenstagarna behöver göra en bedömning.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

- Kravförslaget tar upp mycket viktiga frågor. Men som vi påtalat tidigare är vi tveksamma till detta angreppssätt. Vi bedömer att **effekten** av den här typen av krav där företaget endast ska efterfråga information är **överdriven**.

- Värdet med kravet är att väcka frågorna hos fordonsinköparen. Licenstagarens bedömning av svaren kommer vara subjektiv och olika inköpare kommer göra olika bedömningar. Det är även svårt för en handläggare att bedöma vad som är en tillräckligt bra bedömning.
- Det är bra att t.ex. hänvisa till EU:s lista över kritiska mineral, som kan förväntas hållas uppdaterad. Vi anser det mer tveksamt med "eftersträvansvärt är att kobolten inte kommer från DRK", då den informationen riskerar att bli inaktuell. Kobolt bryts idag i 49 länder.

Svar: Det går inte idag att ställa krav på att licenstagaren t ex bara får köpa in el-/vätgasfordon vars batterier/bränsleceller har tillverkats på ett "hållbart sätt". Och vi vill inte utelämnas någon form av krav på batterier helt. Det nya formulerade kravet vi ställer är det bästa vi kan göra för att påverka branschen. Licenstagaren ska inte göra någon egen bedömning längre.

Åtgärd: Kravet har justerats.

Nätverket miljö och hälsa i upphandling, transporter

Svårt för licenstagaren att göra denna bedömning, men att samla in informationen med de frågorna är bra. Förslag att Bra Miljöval tar fram en bedömningsnyckel för att stötta licenstagaren. Många tillverkare är med och jobbar för spårbarhet av mineralerna – tryck ännu mer på att licenstagaren ställer frågan men att Bra Miljöval hjälper till med bedömning av vilket land de är ifrån. Med rött, gult och grönt t ex. för att hjälpa licenstagaren. Få en färdig bilaga att bara kunna skicka ut.

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Kravet har formulerats om och licenstagaren behöver inte göra en egen bedömning.

Sundfrakt och TRB

Kan man tänka sig att använda/hänvisa till EUs nya batterilag istället för att ställa upp alla dessa kriterier?

Svar: Den kommer att börja gälla längre fram och det är ännu oklart vilka krav den kommer att innehålla. När det är dags för dessa kriterier att revideras kommer EUs batterilag att vara aktuell.

Åtgärd: Ingen.

Widriksson Logistik AB

Går det att få fram informationen kring batteriet och innehållet från fordons-tillverkare?

Svar: Genom att ställa detta krav som bidrar till att fler och fler ställer frågorna ökar trycket på tillverkarna att ta fram och tillhandahålla information om tillverkningen av fordon.

Åtgärd: Ingen.

3 Krav på drivmedel

3.1 Klimatpåverkan

Drivmedlets klimatpåverkan framgår på miljöinformationen på drivmedelspump eller laddstation i form av en färgskala samt anges i antal gram per MJ. Informationen finns även på drivmedelsbolagets hemsida. Det/de drivmedel som fordonen i den miljömärkta fordonsflottan tankas med ska ligga inom det mörkgröna fältet. 2021 motsvarar det en klimatpåverkan på **maximalt 15,9 g CO₂-ekv/MJ (LCA)**.

Privatperson 1

Nytt krav för att underlätta förståelsen: "Drivmedelsleverantörer ska redovisa klimatpåverkan för respektive drivmedel, på pump samt på sin hemsida genom en miljöinformationsdekal. Det/de drivmedel som fordonen i den miljömärkta fordonsflottan tankas med ska ligga inom det mörkgröna fältet. 2021 motsvarar det en klimatpåverkan på maximalt 15,9 g CO₂/MJ. (Licenstagaren kan ta reda på vilka

drivmedelsleverantörer som har sådant drivmedel genom leverantörernas hemsidor eller genom att kontakta dem.)

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Texten har justerats, i stort sett enligt förslag.

För biogas godkänns grön gas-principen.

Obs! I undantagsfall får biogasfordon tankas med sitt alternativbränsle. Detta drivmedel får utgöra **max 1 (en) energiprocent** per år för både flytande och komprimerad biogas och är inte nödvändigtvis helt förnybart, även om det rekommenderas.

BioDriv Öst

HVO97 – bidrar inte till någon extra klimatnytta. Om man som aktör vill visa att deras tjänst lever upp till tuffa miljökrav så bör de inte köpa drivmedel som redan ingår i reduktionsplikten utan köpa drivmedel som ligger utanför och ger additionell miljönytta.

Svar: Tack för informationen. På miljöinformationsdekalen på pump och motsvarande information på drivmedelbolagens hemsidor så framgår det inte idag om ett drivmedel ingår i reduktionsplikten eller inte. Endast drivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten får användas av licenstagarna. Däremot kan undantag godkännas om bristsituationer på t ex HVO100 uppkommer.

Åtgärd: Följande text har lagts till: "Drivmedlen får inte omfattas av reduktionsplikten eller dubbelräknas mot flera kunder. (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.)"

BioDriv Öst

Med alternativbränsle antar vi här att diesel/HVO som behövs för metandiesel-motorns drift inte räknas då det behovet överstiger 1 energiprocent.

Från 2023 finns ett förslag om att HVO100, FAME100, E85 och ED95 ska inkluderas inom reduktionsplikten. Sker detta kan HVO100 (som klarar 15,9 g CO₂/MJ) säljas till kunder som HVO100 trots att klimatnyttan på totalen (alltså inom reduktionsplikten) inte blir högre än vad den lagstadgade reduktionsplikten kräver. Är detta något som Bra Miljöval resonerat kring och i sådana fall kommer att justera till 2023 om förslaget genomförs?

Svar: Angående metandieselfordon - ja, det stämmer. Angående om de höginblandade drivmedlen inkluderas i reduktionsplikten så har vi resonerat kring det.

Åtgärd: Text om metandieselfordon har lagts till i texten. Angående om höginblandade drivmedlen inkluderas i reduktionsplikten så har vi justerat kravet på fordon där vi först hade ett lägre insteg på att minst 25% av fordonsflottan skulle utgöras av el-, gas- eller cykelfordon. Vi har höjt detta till 50% utifrån bristen på HVO100 och risken att våra licenstagare med dieselfordon tvingas tanka reduktionspliktigt drivmedel.

FairTransport

Kravet på att tanka max en energiprocent alternativbränsle bör gälla utöver vad som eventuellt krävs för fordonets normala drift, då vissa gasfordon kräver en mindre mängd flytande drivmedel för normal drift trots att de definieras som monobränslefordon, i enlighet med den föreslagna gränsen för max 10% bensen eller diesel för drift av fordonen från 2026.

Svar: Ja, det stämmer.

Åtgärd: Texten har justerats.

Instabox

Vår förståelse är att utsläppen för HVO100 har ökat senaste åren för att man har blandat in mer rapsolja för att reducera/ta bort palmolja eller PFAD. Dvs man har gjort trade-offen att öka utsläppen för att undvika mer riskabla produkter med annan negativ miljöpåverkan. Vi har inte sett en HVO100-produkt som är lägre än 15,9, men finns det så skulle vi gärna veta vilka de är så kan vi titta på ett byte.

Vi tror därför att detta kanske inte är görbart. Om man samtidigt ska få behålla sin gamla flotta för att kunna utnyttja den, då behöver man kunna köra den med något drivmedel också. Självklart bör man ställa krav på att den flottan körs med det miljövänligaste som finns och som är praktiskt görbart, men vad vi vet så finns det inget alternativ som ligger under 15,9-gränsen. Finns det skulle vi gärna ta det av det.

Svar: Ja, HVO100 ska kunna ingå som drivmedel i och med att vi tillåter en viss andel dieselfordon.

Åtgärd: Gränsvärdet för CO2/MJ har justerats.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

Dekalen vid pump visar förra årets klimatprestanda och det är inte säkert att årets drivmedel har samma höga klimatprestanda. Därför väcktes frågan om verifikaten från drivmedelsleverantören ska gälla för de faktiskt tankade drivmedlen (årets) eller förra årets drivmedel (som visas på dekalen)?

Svar: Ja, så är det tyvärr. Det kan vara svårt att få tag på andra värden än förra årets som det ser ut nu.

Åtgärd: Ingen.

Nätverket miljö och hälsa i upphandling, transporter

Lägga till: Vid förfrågan ska licenstagaren kunna redovisa klimatpåverkan per år från tjänsten. Skulle det kunna gå att jämföra med en tjänst som inte är märkt med Bra Miljöval?

Svar: Tack för förslaget. Det är dock svårt att jämföra med en tjänst som inte är miljömärkt då vi inte har deras uppgifter och om de rapporterar klimatpåverkan utifrån olika premisser går det heller inte att jämföra dem.

Åtgärd: Vi har lagt till att Licenstagaren årligen ska 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. På det viset kan vi kommunicera dessa värden för alla de miljömärkta transportererna på aggregerad nivå samt för att vi ska kunna jämföra värdet från år till år.

Privatperson 1

Begreppet grön gas-principen är inte helt vedertaget – bättre skriva något liknande som följer i definitioner: Kravet på att använda förnybar fordonsgas kan uppfyllas på två sätt. Fordonen kan antingen tankas uteslutande med biogas. Det kan också tankas helt eller delvis med fossil gas, men då ska licenstagaren ha avtal om tillförsel av motsvarande mängd biogas i annan del av gasnätet. Om fordonen tankas med fossil gas måste licenstagaren ha avtal med drivmedelsleverantör om leverans av förnybar gas som motsvarar den volym som Trafikföretaget använder. Sådana avtal kan 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.

Svar: Tack för information.

Åtgärd: Detta har förtydligats mer i "definitioner"

Privatperson 1

Borde sätta en högre nivå – 10% t ex. Och det står 10% i 2.1.

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Vi har lagt till text om att metandiesellastbilar får driva med upp till 10% diesel (energiprocent)

Stockholm stad

Om krav på drivmedel i kapitel 3.1 ska kunna användas krävs det att fordonen kan drivas på el och/eller biogas. Här finns de begränsningar som redan redovisats ovan, i dagsläget är det sällan möjlighet att ställa krav på att alla fordonen ska användas i en upphandling ska drivas på el eller biogas. Men där krav på dessa typer av fordon förekommer ställs även krav på att de ska tankas med det miljöriktiga bränslet. Det gäller oavsett förnybart drivmedel dvs el, biogas, E85, ED95, HVO eller annat. Det förnybara drivmedlet ska klara förnybartdirektivet, en

förutsättning för att erhålla skattesubvention och därmed fungera även ekonomiskt. Krav utöver detta blir allt för omständligt och komplicerat att följa upp.

Det vanligaste idag är att Stockholms stad kräver att leverantörer ska använda förnybara drivmedel upp till en viss procentsats direkt från avtalsstart och därefter 100 procent förnybart drivmedel efter en viss tid in på avtalet. Här är det vanligast att olika typer av biodrivmedel används. Bränslecellsfordon förekommer inte alls och eldrivna fordon och biogasfordon i mindre omfattning.

Svar: Tack för information. Kriterierna tillåter dock 50% fordon som drivs med HVO100 fram till och med 2025. Att ställa hårdare krav i vissa avtal i vissa områden kan vara möjligt.

Åtgärd: Ingen.

Sundfrakt och TRB

Det sållas bort en del drivmedel här, bland annat samtliga kvaliteter RME100, en hel del biogas (Gasum redovisar 16,1 g CO₂/MJ för CBG och LBG) och E85.

Svar: Ja, det stämmer.

Åtgärd: Gränsvärdet har dock justerats från 15,9 g till 31,9 gram för att inkludera i stort sett all biogas och HVO100 med tillräckligt bra klimatprestanda. RME och E85 utesluts dock fortfarande, medan ED95 klarar sig enligt inrapporterade värden till Energimyndigheten för 2020. RME100 hamnar precis utanför på 32,9.

Widriksson Logistik AB

"Gröngasprincipen" kan ses som en katt bland hermelinerna. Varför helt plötsligt inte hårda kring detta. Vi är bevis att det går att driva mot 100% biogas i tanken även på ställen med hög grad av naturgassystem (ex GBG).

Svar: Vi kan inte vara ännu hårdare än vad vi är när det gäller krav på drivmedel om vi ska få licenstagare.

Åtgärd: Inget.

3.2 Hållbarhetskriterierna

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

Upphandlingsmyndigheten

I punkt 3.2 bör formulering om skattelättnaden för höginblandade biodrivmedel skrivas om så att det håller över tid. Skattelättnaden gällde 2021. För närvarande finns förslag att inkludera höginblandade biodrivmedel i reduktionsplikten och ha samma koldioxidskatt för samtliga färdiga drivmedel oavsett utsläppsnivå.

Svar: Ja, det är sant.

Åtgärd: Meningen om skattelättnad har tagits bort helt i motiveringen.

3.3 Drivmedlets innehåll

Drivmedlet som fordonen i den miljömärkta fordonsflottan tankas med får inte innehålla *jungfrulig* palmolja eller andra biprodukter från palmolja *eller soja (Används soja i någon form i drivmedel i Skandinavien idag där man kommer runt de sämre köldegenskaperna?)*.

Obs! I undantagsfall får biogasfordon tankas med sitt alternativbränsle. Detta drivmedel får utgöra max 1 (en) energiprocent per år för både flytande och komprimerad biogas. *Förnybart drivmedel* rekommenderas framför fossilt och i dessa undantagsfall kan det hända att drivmedlet innehåller palmolja (eller någon av dess biprodukter) *eller soja*.

Best Transport

Går det att köpa till Bra Miljöval-märkning för HVO100 (utan palmolja)?

Svar: Nej, det finns ingen HVO100 märkt med Bra Miljöval.

Åtgärd: Ingen.

BioDriv Öst

Detta blir i praktiken mycket svårt att följa upp. Att följa upp på massbalansnivå är mer realistiskt då kunder kan avtala om detta med sin drivmedelsleverantör. Men att fysiskt undvika palmolja, dess derivat eller soja skulle innebära att drivmedelsproducenterna inte kan nyttja sina produktionsanläggningar optimalt utan behöver producera vissa batcher med vissa råvaror istället för samproduktion. På totalen ger det troligtvis ingen skillnad på sammansättningen av drivmedlen utan leder endast till ökad arbetsbörda för drivmedelsproducenterna och därigenom höjda priser på förnybara drivmedel.

Svar: Tack för informationen.

Åtgärd: Kravet har justerats till att "Drivmedlet som fordonen i den miljömärkta fordonflottan 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).

(* 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.)"

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

Är kravet att drivmedlet ska vara fysiskt fritt från palm/soja, eller är det massbalans? Det skulle kunna förtydligas.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Detta har förtydligats.

Stockholm stad

Det förnybara drivmedlet ska klara förnybartdirektivet, en förutsättning för att erhålla skattesubvention och därmed fungera även ekonomiskt. Krav utöver detta blir allt för omständligt och komplicerat att följa upp.

Svar: Ja, det kräver en större arbetsinsats. Vi följer årligen upp att licenstagarna lever upp till kraven.

Åtgärd: Ingen.

Sundfrakt och TRB

1) Det är bara öppna drivmedelspumpar som behöver märkning samt 2) att innehållsdeklarationen anger vad bolaget hade i drivmedlet förra året och inte vad som faktiskt finns i pumpen?

Svar: 1) Ja, om det blir aktuellt får licenstagaren efterfråga informationen från drivmedelsleverantören 2) ja, det stämmer.

Åtgärd: Ingen.

Upphandlingsmyndigheten

Drivmedlets innehåll kan vara svårt att garantera idag vad gäller att det inte förekommer någon palmolja. I Energimyndighetens hållbarhetskrav får grödo-baserade råvaror en sämre miljöprestanda.

Svar: Tack för information.

Åtgärd: Ingen.

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 de fordon som ingår i den miljömärkta tjänsten.

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 genom: fordonets elförbrukning * antal körda km. Alternativ beräkning: totalt antal kWh hos respektive fordons batteri * totalt antal fordon – så att licenstagaren räknar med att det är tomt när långtidsladdning startar och fullt när det är färdigladdat. (Då räknas inte eventuell snabb-laddning under dagen med.)

Långtidsladdning, se Definitioner

BioDriv Öst

Den alternativa beräkningsmodellen behöver förtydligas när det gäller M-tidsfaktor. Annars riskerar den att kraftigt underskatta behovet av ursprungsgarantier då den nu går att tolka som en laddning per år i värsta fall. Den alternativa beräkningsmodellen kan tolkas som att bilarna i flottan endast laddas upp en gång från 0 till 100 %. Därför behövs en uppskattning om antal dagar per år som fordonet används (förutsätter att bilen laddar fullt en gång om dagen) alternativt ett givet antal laddtillfällen per år/månad/vecka för att de två beräkningsmodellerna ska bli jämförbara. Grundmodellen bör dock oftast kunna användas då parametrarna är lätta att ta fram.

Svar: Sant! Antalet dagar fordonen används per år ska givetvis med i beräkningen.

Åtgärd: Beräkningen har justerats och förtydligats med exempel.

Privatperson 1

Förslag: Kravet kan även ställas så att licenstagaren i första hand ska efterfråga Bra Miljöval direkt från laddningstjänstoperatören, men om de säger nej, så kan kravet ställas som följer nedanför.

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Vi har dock inte justerat kravet på det viset.

Widriksson Logistik AB

Bra att krav ställs på hur elen tillverkas. Kräv Bra Miljövals-el även av UE som laddar hemma för den del de går i produktion hos uppdragsgivaren, mät sedan mot schablon (mil * X kWh). Lägg till som kontrollpunkt i uppföljningen.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Kravet har förtydligats.

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 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.

Verifiering: Verifikat på att kravet ställs på alla förare och att kravet ställs i avtal med eventuella underleverantörer.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

Likvärdig oberoende miljömärkning

Svar: Tack för tillägg.

Åtgärd: Kravet har justerats.

4.2 Tvättanläggning

Fordonen som omfattas av miljömärkningen får endast tvättas i fordonstvätt-anläggningar 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 tvätthallar. 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/ tvätt-firma ska sparas till kontrollen.

Stockholm stad

Kraven gällande rengöring är i linje med det Stockholms stad brukar kräva i upphandlingar.

Svar: Tack för information.

Åtgärd: Ingen.

Upphandlingsmyndigheten

Fordonen som omfattas av miljömärkningen får endast tvättas i fordonstvätt. Detta är ett lagkrav och känns lite överflödigt.

Svar: Nej, det är olika i olika kommuner. Samt att en del tvättar sina fordon i t ex verkstäder eller garage som inte är speciellt avsedda för fordonstvätt.

Åtgärd: Ingen.

5 Effektivt transportsystem

Nedan krav gäller inte tjänster som enbart utförs med cykel.

5.1 Ruttoptimeringssystem

Licenstagaren ska använda digitalt ruttoptimeringsverktyg och/eller att licenstagaren tillsammans med sina kunder använder rutiner eller digitala system för att minimera det totala antalet körda kilometer. Kravet gäller för motordrivna fordon som omfattas av miljömärkningen.

Undantag från detta krav kan ges för vissa licenstagare som utför vissa typer av transporter, till exempel bud med snabb leverans (leverans inom 3 timmar eller hur ska det i så fall definieras bäst?) eller godstransporter med fasta rutter. Någon annan typ av tjänst som bör undantas från detta krav eller har du någon annan synpunkt?

Best Transport

Inga transporter bör väl undantas? Kravet bör vara att samtliga transporter ska ruttoptimeras, annars finns risk för suboptimering.

Svar: Tack för er synpunkt.

Åtgärd: Undantaget för snabba budtransporter har tagits bort. För godstransporter med fasta rutter finns undantaget kvar.

Instabox

Varför bör bud-leveranser undantas? Är inte de sämst från en rutteffektivtets-synvinkel? Att undanta dessa är som att premiera dem?

Svar: Tack för er synpunkt.

Åtgärd: Undantaget för snabba budtransporter har tagits bort.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

Vi har förståelse för att snabba leveranser kan behöva undantas detta krav, men samtidigt är risken stor att bud med snabba leveranserna utförs särskilt ineffektivt då fordonen kan tvingas köra halvtomma på grund av tidspressen. Det kunde vara önskvärt med något krav som särskilt riktar sig mot bud för snabba leveranserna för att undvika halvtomma bilar.

Svar: Tack för er synpunkt. Ja, det är ett av problemen med expressleveranser. En effektiv ruttplanering för att minska kilometrarna per leverans bör leda till högre lönsamhet och möjliggöra bättre arbetsvillkor. Sett från andra hållet kan vårt krav på arbetsrättsliga villkor indirekt kräva en effektiv ruttoptimering för att företaget ska ha råd att upprätthålla dessa villkor.

Åtgärd: Undantaget för snabba budtransporter har tagits bort. Flera av kraven i kapitel 5 avser att styra mot en högre fyllnadsgrad: 5.1, 5.4, 5.5 – då det är mycket svårt att ställa krav på fyllnadsgrad (ex: minst 75% i fyllnadsgrad av transportens volym) för denna typ av transporter. Det finns inget standardiserat sätt att mäta det och det skulle också vara svårt att följa upp för budtransporter där det ofta fylls på och lastas av på flera ställen under en och samma rutt.

Widriksson Logistik AB

Budtransporter bör inte undantas från systemkrav/ruttoptimering för under 3 timmar. Här är optimeringen minst lika viktig (man kör ju många bud på en dag). Därtill bör man sträva efter att ha med mål på "fyllnadsgrad". Kan man optimera rejält så minskar påverkan av drivmedelsvalet. Detta område bör ges större utrymme/förståelse över tid.

Det bör även finnas krav på belägningsgrad i tid (h/vecka eller dag) eller vikt/volym. Ger väl också en indirekt effekt om den tar bort en fossilbil i sitt ställe. En Bra Miljöval bil som rullar 5 h i veckan är nog sämre än en dieselbil som rullar 60 h /vecka.

Svar: Tack för er synpunkt. Krav på fyllnadsgrad är tyvärr svår att ställa då denna ofta inte mäts för denna typ av transporter eller mäts på flera olika vis. En el- eller gasbil som är dyrare i inköp körs troligtvis så mycket den kan av ekonomiska skäl. Om en el- eller biogasbil körs mycket så vinner den ganska snart över en dieselbil när miljökostnaden för både produktion och drift räknas med.

Åtgärd: Undantaget för snabba budtransporter har tagits bort.

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 (ett) år efter att licenstagaren har erhållit licens och alla nya förare ska sedan utbildas inom 9 (nio) månader efter att de anställts eller påbörjat sitt uppdrag.

Motivering: *Det finns olika utbildningar för sparsam körning: Hur bör omfattningen av utbildningen lämpligen beskrivas? För YKB är det en heldag. Det finns kurser på 3 timmar, men det finns även privatkurser på 1 timme där lärare sitter bredvid förare där föraren först kör utan utbildning med bränsle-mätning, sedan hålls utbildning i bilen med tips och råd och därefter tillämpas kunskapen vid ny körning samma sträcka med bränslemätning.*

Fair Transport

Sparsam körning är numera en obligatorisk del när man tar körkort och kontrolleras vid uppkörningen. Bara för att du har en extra utbildning i sparsam körning betyder inte att du kör sparsamt till vardags. Rutiner för uppföljning av körbeteende behöver ingå om krav på sparsam körning ställs. Att ställa krav på uppföljning av körbeteende är mer rätt än krav på utbildning i Sparsam körning och det är så många företag arbetar idag.

Svar: Tack för er synpunkt.

Åtgärd: Kravet om uppföljning (upprätthållande av sparsam körning) behålls som ett av de valbara kraven, men Licenstagaren ska beskriva hur de arbetar för att respektive förare har ett energieffektivt körbeteende.

För att styra mot ytterligare förbättringar ska Licenstagaren uppfylla minst ett av följande fem krav (5.3 – 5.7).

Motivering: [5] 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 energieffektivisera transporterna så att resurserna i transportsystemet utnyttjas mer effektivt med hög fyllnadsgrad, lägsta möjliga drivmedelsanvändning och för vissa krav färre antal kilometer på systemnivå.

Miljömärkning Sverige AB, Svanen

Bra och relevanta krav, men vi rekommenderar att licenstagaren ska uppfylla minst två. Krav 5.7 är tämligen enkelt att uppfylla då det endast handlar om framtida inköp av däck, och borde kompletteras med minst ett av de andra kraven för att säkerställa att kraven bidrar till mer än marginell nytta.

Svar: Tack för er synpunkt. Krav 5.7 gäller bara lätta fordon. Olika företag har kommit olika långt. Jämfört med tidigare kriterier har vi skärpt kravet på energieffektiva transporter genom att ha gjort ruttoptimering och utbildning i sparsam körning obligatoriska och att de sedan ska uppfylla ytterligare ett krav.

Åtgärd: Ingen.

5.3 Upprätthållande av sparsam körning

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, samlastning

För att minska antalet körda kilometer med lastbil ska licenstagaren rutinmässigt samordna sina miljömärkta transporter med en eller fler andra transportaktörer*. 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 transporterna.

2: Samordnad varudistribution som 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.

Den som utför transporten ska leva upp till krav 1.1 arbetsvillkor, 1.2 Försäkringar, 1.3 Trafiksäkerhet, 2.2 utsläppskrav och 3.1–3.4 krav på drivmedel och el.

* Transportaktör som inte redan ingår i licenstagarens licens eller som redan fungerar som licenstagarens underleverantör.

Widriksson Logistik AB

Tycker det är märkligt att ställa krav på samordning mellan aktörer. Det är ju fyllnadsgraden som är viktig, inte hur man uppnår den.

Svar: Tack för er synpunkt. Kravet fungerar för vissa aktörer, för andra inte. Krav på fyllnadsgrad är tyvärr svår att ställa då denna ofta inte mäts för denna typ av transporter eller mäts på flera olika vis. Flera av kraven ställs istället för att ställa specifikt krav på fyllnadsgrad.

Åtgärd: Ingen.

5.5 Miljöeffektiva leveranstider, anpassning av tidsfönstret

Genom olika metoder, som prissättning tillsammans med information, ska licenstagaren försöka påverka kunden för en ökad effektivitet när det gäller leveranstider av transporterna som ingår i miljömärkningen genom tidsstyrning. Olika exempel som skulle uppfylla kravet:

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

2. Transporter som beställs med mycket kort framförhållning har ett märkbart högre pris.

3. Fler exempel för ökad fyllnadsgrad och färre turer som är möjliga att verifiera på ett trovärdigt sätt?

Apotek Hjärtat och ICA Sverige AB

Problematiskt att ge sig in på bolags affärsmodeller genom att säga vad som är bra eller inte gällande tidsfönster. Det är klimatpåverkan som ska bedömas, inte direkt

relaterade parametrar som inte säkert ger en miljöpåverkan. Visserligen bara ett av flera kriterier som är valfria.

Svar: Ja, det är ett av de fem kraven där licenstagaren ska uppfylla minst ett beroende på vad som passar just deras affärsmodell.

Åtgärd: I krav 3.1 har vi lagt till att tjänstens klimatpåverkan ska redovisas årligen.

Nätverket miljö och hälsa i upphandling, transporter

Att beställningar under ett visst belopp får ett mycket högre pris – småordersavgift. Det är dock skillnad mellan offentlig verksamhet o privat konsumtion. Offentlig verksamhet har ett löpande behov av saker där de vet ungefär hur mycket som går åt.

Svar: Tack för förslag.

Åtgärd: Ingen.

5.6 Användande av avgasfria mindre fordon i storstad

I storstäder (med en folkmängd över 100 000 personer) ska minst 10 procent av det totala antalet utförda transportuppdrag inom den miljömärkta transporttjänsten i respektive stad utföras till fots, med elsparkcykel eller cykel, elmoped eller elmotorcykel.

Fair Transport

Huruvida mindre fordon är ett lämpligt alternativ för att utföra ett givet transportuppdrag beror på typen av gods som transporteras och storleken på leveranserna. Ett sådant krav bör därför ställas i relation till vad det är som transporteras och den totala energieffektiviteten för leveranserna och inte som ett absolut krav då inte alla som levererar transporttjänster har transportuppdrag som lämpar sig för att utföras med den typen av mindre fordon.

Svar: Tack för synpunkt.

Åtgärd: Kravet har justerats så att kravet ställs för lämpligt gods att frakta med cykel.

Privatperson 2

Kriteriet för när avgasfria mindre fordon ska användas är väldigt trubbigt och skulle kunna utformas betydligt mer ändamålsenligt och spetsigt så att det får betydligt större effekt.

Om man levererar i ett område med hög befolkningstäthet (centrala delarna av Gbg och Sthlm – ca 100 pers/10 000 m²) och inte kyl- eller frysvaror eller extremt tunga eller stora varor – utan handburet – icke-kylt gods som passar för cykel. Dessa leveranser funkar i X o Y området – där ska man köra med cykel o då bevisa att de utfört dessa transporter med cykel. Bevisa genom att redovisa fakturor från cykelföretaget.

Bara för att det är el är det inte miljövänligt. Om man bara kör i Gbg och Sthlm så är det för svagt att bara kräva 10%. Tappar mycket potential till energibesparing genom att inte ställa högre krav.

För godstransportör med transporter både utanför det mycket tätbebyggda området och i tätbebyggt område; då måste den dela upp sina rutter så att transporter av handburet, icke-kylt gods i tätbebyggt område utförs med cykel.

Svar: Tack för information och förslag. För att nå effekt med miljömärkningen måste vi få tillräckligt många licenstagare. Många godstransportörer håller på att ställa om sin fordonsflotta; några från fossilt till HVO och några från HVO till biogas och el. Sen är det ett fåtal som anlitar cykelbud eller lastcykelutkörning. Vi tittade på möjligheten att formulera kravet på detta vis, men kom fram till att det var alldeles för resurskrävande att få tag på befolkningsstatistiken och sedan kontrollera att transportererna uppfyller kravet.

Åtgärd: Kravet har omformulerats, inte enligt önskemål, men med hjälp av informationen till att Licenstagaren i minst ett område i en stad som regel ska transportera allt bärbart och för cykel lämpligt gods till slutkund via cykel, elmoped, elmotorcykel eller till fots.

5.7 Energieffektiva däck (omfattar ej tunga lastbilar)

Vid inköp av sommar- och vinterdäck till personbilar (C1) och lätta lastbilar (C2) som omfattas av miljömärkningen ska dessa uppfylla energieffektiviseringsklass B.

Upphandlingsmyndigheten

Energieffektiva däck hänvisar till däckmärkningsklassningen. Den gällande däckmärkningsklassningen omfattar även C3 däck det vill säga däck för tunga fordon. Klassningen omfattar klasser A till E vad gäller energieffektivitet. Innehållet i kravnivåerna för klassningen är oförändrat. Utöver energieffektivitet omfattar kraven våtgrepp A till E, buller med märkning A till C. För vinterdäck gäller förutom lagstadgade märkningarna med snögrepp även märkning för grepp för isunderlag.

Svar: Tack för informationen.

Åtgärd: Skalan har justerats i motiveringen. Ytterligare text om däckmärkningsklassningen har lagts till i kravet och i motiveringen. Krav på C3-däck för tunga fordon har vi dock inte lagt till då vi även godkänner regummerade däck som inte omfattas av däckmärkningsklassningen.