



Bra Miljöval

# Remissammanställning

## Bra Miljöval Persontransporter

### Bakgrund

I maj 2019 sändes förslag till nya kriterier för Bra Miljöval Persontransporter på remiss till berörda intressenter. Under hösten 2019 till våren 2020 behandlades inkomna remissvar tillsammans med nya synpunkter. I juni 2020 fastställdes de nya kriterierna av Naturskyddsföreningens generalsekreterare för att lanseras i augusti.

I detta dokument har vi sammanställt de inkomna remissvaren och beskriver hur de har hanterats. De slutgiltiga kriterierna återfinns i kriteriedokumentet *Bra Miljöval Persontransporter 2020:1*.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som svarat på remissen, som har varit behjälpliga under arbetets gång och därigenom bidragit till kriterieutvecklingen.

Med vänlig hälsning,

Marielle Aspevall, Bra Miljöval, Naturskyddsföreningen

### Följande svarade på remissen:

2030-sekretariatet

Biodriv Öst

Clean Shipping Index: CSI

Flixbus

Föreningen Svensk Sjöfart

Region Sörmland

Region Västmanland

SJ AB

Västtrafik, SLL och Skånetrafiken har lämnat ett gemensamt svar: VT, SLL, ST

Därutöver har 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.

## Allmänna synpunkter

### BiodrivÖst:

- Tycker det är klokt att ni har infört olika kriterier för olika färdstätt/aktörstyper. De blir mer träffsäkra då och förhoppningsvis enklare för fler aktörer att både bli licenstagare och fler inköpare av transporttjänster att förstå kraven.
- Kraven ska uppfyllas som ett snitt för den fordonsflotta som ingår i märkningen” – Bra!
- Bra att ni godkänner biogas enligt ”grön gas-principen”. Då biogasproduktion ibland upplever svackor beroende på tillgängliga substrat, tillfälliga stopp i produktionsanläggning o.s.v.

**Svar:** tack för kommentarerna

**Åtgärd:** ingen

## 1. Grundkriterier

Nedan grundkriterier gäller för alla aktörer och transporttjänster. Efter detta kapitel följer kriterier för respektive färdstätt/aktörstyp.

**Bra Miljöval:** Kapitlet ”Grundkriterier” har tagits bort i de nya kriterierna. Kravet på Miljöutbildning har förenklats och är inlagt som krav för de färdstätt där någon form av personal träffar resenär.

### 1.1 Miljöpolicy

Licenstagare ska ha en implementerad miljöpolicy fastställd av företagsledningen där Licenstagaren åtar sig att kontinuerligt förbättra företagets miljöprestanda. Licenstagaren ska visa på ett systematiskt miljöarbete med årlig uppföljning, mål för förbättring och åtgärder för att nå målen.

Miljöpolicyen ska omfatta den verksamhet som utför transporterna och Licenstagaren ska redovisa hur den säkerställer att underleverantörer som utför transporter inom den märkta tjänsten har god kännedom om och följer beställarens miljöpolicy.

### Flixbus:

Finns det en mall för detta? Kanske en lista av kriterier man kan förhålla sig till och använda som startpunkt.

**Svar:** tack för synpunkt

**Åtgärd:** Kravet har dock tagits bort

### Region Västmanland Synpunkt:

- Punkt 1.1 och 1.2 kan slås ihop och kallas ”systematiskt miljöarbete” samt att systematiskt miljöarbete inkluderar:
    - Miljöpolicy
    - Mål och åtgärder för förbättring av miljöprestanda
    - Krav på underleverantörer
    - Miljöutbildning
  - Angående verifiering: Förslag på omskrivning för verifiering: ”Sådan dokumentation kan vara ett ISO 14001 certifikat eller likvärdigt eller en beskrivning som styrker att ställda krav är uppfyllda.”
- I 1.2 punkt 3 anges ”extern revisor”, om extern revisor ska användas för att verifiera miljöutbildning bör det även användas för kravet i 1.1.

**Svar:** Bra synpunkt. Angående sista meningen; extern revisor är ett licensvillkor – att den ska utföra årlig granskning av att licenstagarna lever upp till alla kriterier.

**Åtgärd:** Kravet lades i ett första steg ihop med kravet på Miljöutbildning liknande önskat vis. Därefter ströks alla punkter förutom kravet på Miljöutbildning.

### Föreningen Svensk Sjöfart:

Rederier har miljöpolicyer som baseras på egna värderingar och målbilder men även internationella eller nationella lagkrav. Stora rederier med stora fartyg omfattas av fler regelkrav än mindre fartyg, vilket betyder att omfattningen på rederiers miljöpolicyer varierar baserat på rederiets storlek samt storleken på deras fartyg och beroende på om de bedriver internationell eller nationell sjöfart. Kontentan är att detta kriteriet är realistiskt för rederier.

**Svar:** Tack för bra information.

**Åtgärd:** Kravet på miljöpolicy har dock tagits bort då bedöms inte ge något mervärde utöver de krav som ställs i kriterierna.

## 1.2 Miljöutbildning

Kravet omfattar alla förare/all personal som i sitt dagliga arbete möter resenär inom den miljömärkta tjänsten. Dessa ska ha grundläggande kunskap om vad resetjänsten de arbetar med har för miljöpåverkan samt vilka krav som ställs på denna för att leva upp till miljömärkningen Bra Miljöval.

Följande ska förare/personal känna till efter genomgången utbildning:

1. Tjänstens främsta miljöpåverkan
2. Kraven som ställs på Tjänsten för att leva upp till Bra Miljöval (inte exakta gränsvärden, utan vad kraven omfattar)
3. Att det varje år kontrolleras att Licenstagaren lever upp till kraven och att de granskas av extern revisor samt Naturskyddsföreningen
4. Att det är Naturskyddsföreningen som står bakom Bra Miljöval

För punkt 1 används företagets egen information. Som stöd för punkt 2, 3 och 4 kan Powerpoint från Naturskyddsföreningen eller Naturskyddsföreningens hemsida med fakta om Bra Miljöval och Naturskyddsföreningen användas.

Förarna/personalen ska genomgå utbildningen minst en gång och inom ett år<sup>1</sup> från det att Licenstagaren ingått avtal med Naturskyddsföreningen om att uppfylla de nya kriterierna. Kravet omfattar all förare/personal som **har en planerad arbetstid omfattande minst X timmar per månad?**<sup>2</sup> Utbildningen kan genomföras på det sätt som passar Licenstagaren bäst (t ex fysiskt möte, digitalt)

*Undantag:* I de fall Licenstagare har pågående avtal med underleverantörer där kravet inte kan införas direkt ska kravet införas i alla nya avtal. Licenstagare ska redovisa dessa undantag, dess omfattning och när kraven kan införas. Undantaget får dock gälla under maximalt **2 år?** från det att Licenstagaren ingått avtal med Naturskyddsföreningen om att uppfylla de nya kriterierna. Undantaget omfattar främst aktörer som offentligt ägda kollektivtrafikbolag.

### SJ AB:

1. Vad händer om personalen redan fått utbildningen, alltså redan innan vi ingått avtal om de nya kriterierna?
2. Exempelvis 50%. [angående röd text om vilka som ska omfattas av utbildningen]
3. SJ AB: Denna tredje punkt anser vi ska utgå. SJs personal har redan utbildning i vad Bra Miljöval innebär (intern miljöutbildning i form av e-learning) och ungefär vad kraven innebär är en självklar del och att det är Naturskyddsföreningen som står bakom. Men allmänna frågor kring Bra Miljöval, som exempel att kravens uppfyllande kontrolleras av extern revisor och att det sker årligen, blir överkurs. Vår ombordpersonal utbildas i så enormt mycket redan – allt från säkerhet till biljettsystem och hantering av hotfull person osv osv, så en sådan här ytterligare punkt måste hållas så rak och enkel som möjligt.

**Svar:** Svar på fråga 1: Infasning får ske under ett år för licenstagare med upphandlad trafik. Svar på fråga 3: ja, rimligt.

**Åtgärd:** Kravet har förenklats betydligt. Kvar finns punkt 4 och en lättare variant av punkt 2. Åtgärd fråga 2: kravet gäller för alla tillsvidareanställda förare/personal. Åtgärd fråga 3: tredje punkten stryks.

### Föreningen Svensk Sjöfart:

- 1) Ang. punkt 3: Är det nödvändigt att utföra 2 verifieringar per år? Det är omfattande arbete och borde kanske räcka med en årlig verifiering.
- 2) På större färjor kan personalstyrkan uppgå till flera hundra personer som i sitt dagliga arbete möter resenärer i varierande omfattning. Gemensamt för samtliga är att dessa genomgår en förtrogenhetsutbildning i miljöskydd och sjösäkerhet ombord i det aktuella fartyget, i vilket man med fördel bör kunna inkludera kriterierna som ställs för Bra Miljöval.
- 3) [angående röd text om vilka som ska omfattas av utbildningen] Svensk Sjöfart föreslår att ersätta meningen med: "är tillsvidareanställda". För säsongspersonal borde förtrogenhetsutbildningen vara tillräcklig. Stryk: har en planerad arbetstid omfattande minst X timmar per månad?
- 4) Distansinläring eller e-learning används i stor omfattning ombord i fartyg och förslagsvis borde dessa alternativ kunna användas.

**Svar:** Svar på 1) Missuppfattning. Extern revisor ska utföra granskning en gång per år av att licenstagarna lever upp till kriterierna. Punkt 3 handlade om att förare och personal skulle känna till att kontroll görs av extern revisor varje år. Svar på 2) bra bekräftelse. Svar på 3) och 4) Tack för synpunkt respektive bekräftelse.

**Åtgärd:** punkt 3 stryks av annat skäl. Angående synpunkt 3): ja, justering har gjorts utifrån detta förslag. 4) ingen

### 2030-sekretariatet:

Vi ser det som omöjligt att rangordna olika miljömål, föreslår istället att tjänstens W2W-klimatpåverkan ska framgå per enhet, t.ex. per personkilometer, enligt något standardiserat beräknings sätt. Det blir mer rimligt för personalen att kommunicera.

**Svar:** Tack för idé, men tanken var inte att personalen skulle behöva ha kunskaper på den nivån.

**Åtgärd:** Kravet har förenklats betydligt.

**VT, SLL, ST:**

SL, VT och ST är offentligt ägda kollektivtrafikbolag som upphandlar all trafik med ca 10-åriga avtalsperioder. Hur ska vi göra om det t ex är 5 år kvar på ett avtal och undantaget ovan endast gäller i maximalt 2 år?

**Svar:** Tack för input. Skulle det gå att tillföra något krav under pågående avtal om det inte är så omfattande?

**Åtgärd:** Kravet har förenklats betydligt, samt att infasning får ske under ett år för licenstagare med upphandlad trafik.

**1.3 Beräkning av utsläpp**

Licenstagaren fyller i och beräknar alla värden i Bilaga A (Excel-dokument). Där finns även instruktioner för hur värdena ska tas fram. I Bilaga A sker beräkningarna med Naturskyddsföreningens schablonvärden och enligt standard SS-EN 16258:2012 (Metoder för beräkning och rapportering av energiförbrukning och utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn). Licenstagaren kan dock välja att använda egna beräkningsfaktorer för drivmedel, exempelvis från drivmedelsleverantören. I så fall ska det vara väl dokumenterat hur värdet har framtagits och Naturskyddsföreningen har rätt att avvisa emissionsfaktorer som bedöms som felaktiga eller orealistiska.

**Åtgärd:** text har justerats och flyttats till avsnittet Läsanvisningar:

Licenstagaren fyller i och beräknar alla värden i Excel-dokumentet Bilaga A, alternativt (efter att ha beviljats av produktansvarig för Bra Miljöval Persontransporter) eget Excel-dokument som visar att kraven uppfylls. Eventuell beräkning och rapportering av utsläpp av växthusgaser och energiförbrukning görs enligt standard SS-EN 16258:2012.

I Bilaga A anges: För beräkning av koldioxidekvivalenter, CO<sub>2</sub>-ekv, används aktuella utsläppsvärden från Energimyndigheten, alternativt från drivmedelsleverantören. Källa för värdet ska vara väl dokumenterat och Bra Miljöval har rätt att avvisa emissionsfaktorer som bedöms som felaktiga eller orealistiska.

## 2. Låncyklar och lånescootrar/sparkcyklar

### 2.1 Fordonsproduktion

När Licenstagaren beställer nya låncyklar och lånescootrar ska Licenstagaren efterfråga följande information från producenten/producenterna:

- Andel (%) förnybar el för produktion av cykeln/scootern respektive för ev. batterier
- Andel (%) återvunna material för cykeln/scootern respektive för ev. batterier
- För batterier: andel (%) av och spårbarhet/ursprung för kritiska råvaror som kobolt, litium och nickel (som kan komma från konflikt- och högriskområden för barnarbete och korruption).

### BiodrivÖst

Vad ska göras med informationen om produktionen som licenstagaren ska efterfråga från producenten? Kommer den att utvärderas utifrån något visst krav och vilka är i så fall kravnivåerna? Behöver licenstagaren välja den "bästa" producenten för att märkas? Finns det någon gräns för vad som inte tillåts?

**Svar:** Kravet är att licenstagaren ska efterfråga informationen skriftligt. Genom att ställa krav på att frågorna ställs nedåt i produktionsledet bidrar kriterierna till att visa på att det finns ett tryck på att dessa frågor är viktiga. Med inkommen information kan det vara möjligt att ställa skarpare krav i nästa kriterieversion. Vid årliga kontrollen ska licenstagaren bifoga en lista som besvarar följande frågor: 1) Vilka leverantörer har frågorna ställts till 2) vilka har svarat 3) vilka svar har getts 4) vilka eventuella val har Licenstagaren gjort.

**Åtgärd:** Motiveringen har förtydligats. I kravet har det lagts till att efterfrågan ska göras skriftligt.

### 2.2 Fordonens livslängd

Licenstagaren ska ha metoder för att låncyklarna/lånescootrarna och dess delar (inkl. reservdelar) ska ha så lång livslängd som möjligt. Det kan t ex handla om att tjänsten riktas mot företag för att ersätta bilresor i tjänsten, att fordonen är tillverkade för att tåla ett slitsamt användande. Licenstagaren ska redovisa att samtliga uthyrningsfordon som ingår i tjänsten genomgår regelbunden service i takt med tillverkarnas rekommendationer.

**Remissläsare:** skulle vi kunna ställa krav på maximal loss-rate per månad på t ex 5%? Ställa krav på minimal genomsnittlig medellivslängd på 12 månader?

### 2030-sekretariatet:

Vi ser det som svårt att ställa krav på livslängd uttryckt i antal månader utan att det gynnar de som har relativt låg användningsgrad, och ser hellre att det uttrycks i antal timmars användning eller antal bokningar fordonen i snitt ska tåla.

Körsträckor/körda timmar eller antal bokningar kan redovisas, ihop med redovisning av att fordonen servas enligt rekommendation från producenten

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har justerats och är nu kopplat till hyrfordonens användning.

### 2.3 Hantering av uttjänade komponenter

Licenstagaren ska ha en etablerad rutin för återanvändning och återvinning av uttjänade komponenter från låncyklarna/lånescootrarna; exempelvis batterier, digitala komponenter och metallkomponenter.

### 2.4 Inköp av el

**100 procent** av den el som eldrivna låncyklar/lånescootrar och servicefordon laddas med ska vara märkt med Bra Miljöval eller uppfylla motsvarande krav.

Om licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fordonen laddas, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd som fordonen laddas med.

### Nedan krav gäller enbart för servicefordonen:

### 2.5 Drivmedlets klimatpåverkan från servicefordonen

Utsläppen av fossila koldioxidekvivalenter får för lastbilar inte vara högre än **150 g CO<sub>2</sub>-ekv/fordons-km** och för personbilar inte högre än **70 g CO<sub>2</sub>-ekv/fordonskm**. Värdena avser ett snitt för respektive fordonstyp som ingår i fordonsflottan.

**Beräkningar:** Alla utsläpp ska anges i blandad körning enligt EU:s körcykel WLTP, dvs. tillverkarnas uppgifter, Tank-to-Wheel. För fordon som enbart kan drivas med el får utsläppsnivån sättas till noll. Vid

användning av förnybara råvaror där det inte finns certifieringsvärde från fordonstillverkaren kan Well-to-Wheel-värden användas för drivmedlet. Beräkning ska ske i Bilaga A.

#### **2030-sekretariatet:**

Vi ser det som tveksamt att enbart fokusera på hur mycket servicefordonen släpper ut per km; väl så viktigt är att minimera antalet körda km, vilket kan ske t.ex. genom betalningsmodeller som stimulerar att man hämtar/lämnar på vissa ställen som underlättar optimering av rutter för servicefordonen.

För verifiering av att aktören jobbar för effektivisering av antalet körda service-kilometer, så kan aktören redovisa hur de lagt in detta i sin modell genom t ex credits för att lämna på vissa ställen

**Svar:** Tack för synpunkt. Vi tar inte med detta i denna omgång, men lyfter upp det igen när det är dags för revidering.

**Åtgärd:** Ingen

#### **Privatperson 1:**

Krångligt att följa upp. Hopplöst om det inkluderar drivmedel med olika värden. HVO 100 kan bli osäkert. Så istället, kräv el- eller biogasfordon enligt grön gas-principen.

Använd biogas eller el istället bara. Cykel. HVO är en sådan begränsad resurs.

**Svar:** Tack för synpunkt. Ja, det är sant. Kan bli mycket tidskrävande och klurigt för många (och även för handläggaren på Bra Miljöval) vid ansökan och årliga kontrollerna.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till att endast cykelfordon, elfordon, biogasfordon och bränslecellsfordon får användas. Laddhybrider tillåts inte.

#### **Privatperson 1:**

Många av elskotrarna körs väl runt av privatpersoner? Även dessa ska omfattas. Dvs man behöver definiera vem som kravet gäller – inte bara fordon som är registrerade på företaget som har licens utan även tredje part som är inblandade i transporter. Kan de inte redovisa dessa bör man inte kunna få licens. Transporterna ska vara spårbara och de ska kunna redovisa hur fordonen används. Tydliggör att det bara får vara företagets egna fordon.

**Svar:** Bra synpunkt och kravet bör tydliggöras.

**Åtgärd:** Ja. Krav har lagts in på att endast licenstagarens egna fordon eller anlitad underleverantörs (åkeris) fordon får användas som servicefordon. Fordonen får endast ägas av juridiska personer

## **2.6 Inköp av drivmedel till servicefordonen**

Drivmedel som härstammar från palmolja eller dess biprodukter (som PFAD i HVO) får inte användas för de miljömärkta transporterna.

#### **2030-sekretariatet:**

Detta är inte vetenskapligt relevant. Palmolja kan vara det sämsta biodrivmedlet (om djungel skövlas), men det bästa om det odlas på existerande marker. EU har i det så kallade High ILUC risk direktivet undantagit palmolja som klassas som low ILUC risk. Raps kan faktiskt vara värre, soja är ofta värre. Vi ser det därmed som orimligt att enbart utesluta PFAD; fokus bör vara på faktisk klimatpåverkan och detta bör också gälla de fossila drivmedlens ursprung och produktionsmetoder, vilket i så fall bör innebära att drivmedel med ursprung i tjärsand eller oljeskiffer också stoppas.

**Svar:** Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, genom att odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och förödande effekter för den biologiska mångfalden.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till att endast cykelfordon, elfordon, biogasfordon och bränslecellsfordon får användas. Laddhybrider tillåts inte.

## **2.7 Servicefordonens utsläppsklass**

### **2.7.1 Utsläppsklass**

Servicefordon ska som lägst uppfylla **utsläppsklass 6** för lastbilar och **Euro 6d** för personbilar.

#### **Privatperson 1:**

Denna formulering går inte att följa upp eftersom det inte framgår av vägtrafikregistret. Inköparna kan heller inte bedöma vilken undernivå av euro 6 som bilar tillhör. Specificera årtal istället. OBS obligatoriskt för alla bilar först 1 jan 2021. Hur ska man kunna söka licens till 2020 med sådant krav? Skriv istället från vilket årtal alla bilar måste vara av 2021 års modell eller yngre.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har justerats och gasfordon ska vara av lägst utsläppsklass Euro 6.

### 2.7.2 Utsläppsklass vid nyanskaffning

Vid nyanskaffning av servicefordon som ska användas i transporttjänsten ska varje fordon som lägst uppfylla kraven för senaste utsläppsklass.

#### **Privatperson 1:**

Meningslöst krav eftersom det redan ställs i punkten ovan.

**Svar:** Nej, licenstagarna kan köpa begagnade fordon.

**Åtgärd:** Kravet har justerats och gasfordon ska vara av lägst utsläppsklass Euro 6.

#### **2030-sekretariatet:**

Övergripande saknar vi resonemang om betalningsmodell, där man genom att enbart kunna betala per minut ökar risken att det blir korta, spontana körningar som ofta ersätter gång och cykel snarare än bil (även om det är bra med låga trösklar som i sin tur senare kan leda till att man ersätter en bilresa på mer stadigvarande basis).

Abonnemangstjänster bör premieras. Vidare bör aktören kunna visa upp hur den bidrar till att fordonen lämnas på ett ansvarsfullt sätt och kunna visa upp att man haft dialog med den stad man verkar i.

**Svar:** Tack för synpunkt, den har beaktats. Gällande betalningsmodell så vet vi ännu inte vilka de långsiktiga effekterna blir av användandet av elsparkcyklar, oavsett betalningsmodell. När det gäller att användarna lämnar hyrfordonen på ett ansvarsfullt sätt hänvisar vi till samarbetet mellan aktören och respektive stad som de finns i.

**Åtgärd:** Ingen.

### 3. Bildelningstjänster (bilpool, hyrbil och taxi)

Bilpool och hyrbil har splittrats från taxi.

Vi ser bilpool, hyrbil och taxi som olika former av tjänster där flera kunder delar på bilar. För att kunna märka en bildelningstjänst ska följande villkor uppfyllas:

- respektive bil som ingår i den märkta tjänsten ska ha flera användare (minst 4) per månad  
[Detta har införts som ett krav på Flera användare](#)
- bilarna som ingår i den märkta tjänsten ska inte vara ägda av privatpersoner – eller ska vara ägda av det företag som står för licensen?

Bilpool och hyrbil: Licenstagaren ska stå som ägare till de fordon som ingår i tjänsten. Affärsmodeller för bildelning ser annorlunda ut idag jämfört med för bara ett par år sedan och det är svårt att veta hur de ser ut om ytterligare några år. Vi är därför öppna för förfrågningar kring annan typ av ägandeskap.

[Detta har införts som ett krav på Ägande av fordonen](#)

#### Privatperson 1:

Taxi: Kräv att samtliga fordon och förare är registrerade för yrkesmässig taxitrafik i vägtrafikregistret.  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/> (Verifieras med utdrag.)

**Svar:** Bra input. Transportstyrelsen: "Den som vill bedriva yrkesmässig trafik på väg måste ha ett yrkestrafiktillstånd. Vill du arbeta som taxiförare krävs att du har en giltig taxiförarlegitimation. För att utföra persontransporter och godstransporter med buss och lastbil behöver du ha yrkesförarkompetens."

**Åtgärd:** Krav infört på ägande av fordonen för taxi: att de ska vara registrerade för yrkesmässig trafik. Att förare har yrkestrafiktillstånd samt giltig taxiförarlegitimation är ett lagkrav, vilket regleras i licensvillkoren.

#### Privatperson 2:

Eftersom licens för BM endast är aktuellt för professionella leverantörer är antalet användare per månad troligen irrelevant (och svårt att följa upp). Gränsen mot hyrbil är ointressant, medan all leasing om möjligt bör uteslutas. Kärnan bör vara vilka fordon som leverantören tillhandahåller. (Det finns förslag på definition på bilpool, sök på "Gör plats för svenska bilpooler".)

**Svar:** Nej, gränsen mellan hyrbil och leasingbil suddas ut allt mer, så relevant. Leasing utesluts genom att krav ställs på flera användare.

**Åtgärd:** Ingen

#### Privatperson 2:

Delningstjänster av bil har flera gråzoner, t ex taxitjänsten Uber. Det kan vara bra att tydligt välja och välja bort här. Taxitjänsten Uber (och liknande) bör inte komma i fråga. Däremot bör professionell samåkning övervägas. Stöd för det finns i den senaste tolkningen av aktuella lagar.

**Svar:** Håller med angående tjänster som utförs av privatperson med privatbil.

**Åtgärd:** Krav infört på ägande av fordonen för taxi: att de ska vara registrerade för yrkesmässig trafik. Att förare har yrkestrafiktillstånd samt giltig taxiförarlegitimation är ett lagkrav, vilket regleras i licensvillkoren.

#### Privatperson 2:

I vissa fall känns kriterierna lite väl omfattande. Jag tror att BM når större framgång genom att fånga det väsentliga och skippa en del detaljer. Det blir också lättare för leverantörerna, vilket ju är viktigt. Fordonsproduktion kan vara ett sådant kriterium.

**Svar:** Håller med om att det är omfattande.

**Åtgärd:** Ja, förenklingar har gjorts.

#### 3.1 Fordonsproduktion

Inför köp av nya fordon ska Licenstagaren efterfråga följande information från fordonsproducenter/ leverantörer:

- Livscykelanalys (LCA) för fordonsmodellen.

Om fordonsproducent/leverantör inte kan tillhandahålla sådan ska den istället ange:

- Mängd (kWh) använd energi för tillverkning av fordonet
- Andel (%) förnybar el för produktion av fordonet respektive för ev. batterier
- Andel (%) återvunna material för bilen respektive för ev. batterier
- För batterier: andel (%) av och spårbarhet/ursprung för kritiska råvaror som kobolt, litium och nickel (som kan komma från konflikt- och högriskområden för barnarbete och korruption).



#### **Privatperson 1:**

Stryk. Antingen finns någon form av LCA enligt ovan, och då är det bra att man efterfrågar den. Men att istället specificera dessa krav, som ju kräver LCA-studier, blir fel.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till "Inför köp av nya fordon ska licenstagaren efterfråga en tredjepartsgranskad livscykelanalys (LCA) från fordonsproducenter/ leverantörer."

#### **Region Västmanland:**

Det är positivt att Bra miljöval belyser LCA i förslag till reviderade kriterier. I SKL kommentus avtal "Fordon 2018" så finns inget krav angående LCA eller alternativa krav som anges. För myndigheter som nyttjar Fordon 2018 kan det därför begränsa möjlighet att miljömärka tjänst med Bra miljöval.

**Svar:** Kravet har justerats något, om det inte fungerar kan det vara möjligt att reglera detta i en praxis.

**Åtgärd:** Ingen.

#### **Privatperson 2:**

Spontant känns dessa kriterier lite väl omfattande. Hur mycket miljönytta tappas om 1, 4 och 6 stryks? [alltså fordonsproduktion, laddning vid uthyrning av laddhybrider och service och underhåll]. Dessa verkar också svårare att verifiera och följa upp.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Krav 1 och 4 har förenklats, medan krav 6 har tagits bort.

#### **BiodrivÖst:**

Vad ska göras med informationen om produktionen som licenstagaren ska efterfråga från producenten? Kommer den att utvärderas utifrån något visst krav och vilka är i så fall kravnivåerna? Behöver licenstagaren välja den "bästa" producenten för att märkas? Finns det någon gräns för vad som inte tillåts?

**Svar:** Kravet har justerats. Nej, det finns inte ett krav på att välja den "bästa" producenten. Syftet med att licenstagaren ska efterfråga LCA är att frågan ställs nedåt i produktionsledet för att visa på att det finns ett tryck på att ett fordon totala miljöpåverkan är viktig. En förhoppning är att i nästa kriterierevidering kunna ställa krav på att licenstagaren väljer bilar med lägst miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv. Vid den årliga kontrollen ska licenstagaren bifoga en lista som besvarar följande frågor: 1) Vilka leverantörer har frågan ställts till? 2) Vilka har svarat? 3) Vilka svar har getts? 4) Vilka eventuella val har Licenstagaren gjort?

**Åtgärd:** Ingen

### **3.2 Inköp av drivmedel**

För drivmedel som Licenstagaren själv (inkl. enskilda taxiåkare) köper ställs krav på att drivmedel som härstammar från palmolja eller dess biprodukter (som PFAD i HVO) inte får användas för de miljömärkta transportererna.

#### **2030-sekretariatet:**

Detta är inte vetenskapligt relevant. Palmolja kan vara det sämsta biodrivmedlet (om djungel skövlas), men det bästa om det odlas på existerande marker. EU har i det så kallade High ILUC risk direktivet undantagit palmolja som klassas som low ILUC risk. Raps kan faktiskt vara värre, soja är ofta värre. Vi ser det därmed som orimligt att enbart utesluta PFAD; fokus bör vara på faktisk klimatpåverkan och detta bör också gälla de fossila drivmedlens ursprung och produktionsmetoder, vilket i så fall bör innebära att drivmedel med ursprung i tjärsand eller oljeskiffer också stoppas.

**Svar:** Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, där odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och förödande effekter för den biologiska mångfalden.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats

#### **Region Västmanland:**

Det är positivt att Bra miljöval belyser PFAD i HVO och sätter höga miljökrav. I SKL kommentus avtal "Stationstankning 2017" godkänns i dagsläget PFAD, men det anges i avtalet att det kan ändras under avtalstiden. Genom att PFAD idag godkänns i stationstankningsavtalet kan det bli problem att leva upp till kravet om PFAD-fritt bränsle för bildelningstjänster.

**Svar:** Tack för input

**Åtgärd:** Kravet har ändrats.

### 3.3 Inköp av el

**100 procent** av den el fordonen laddas med ska vara märkt med Bra Miljöval eller uppfylla motsvarande krav. Om licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fordonen laddas, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd fordonen laddas med.

#### 2030-sekretariatet:

En viss "fylladdning" bör tillåtas utan att man riskerar licensen, t.ex. när användaren själv laddar poolbilen hemma.

**Svar:** Det tas hänsyn till i andra stycket

**Åtgärd:** Ingen. Kravet har dock justerats till minst 50 % Bra Miljöval el och resten förnybar el.

### 3.4 Laddning vid uthyrning av laddhybrider

Licenstagaren ska ha tillräckligt antal laddstationer vid sin uthyrningsstation samt ha en rutin för att laddhybrider i största möjliga mån ska vara laddade vid utlämning. Licenstagaren ska även se till att lämplig utrustning för laddning finns i bilen tillsammans med tydliga och synliga instruktioner för hur användaren ska göra för att ladda bilen.

#### 2030-sekretariatet:

Texten är gammalmodig eftersom de snabbt växande bilpoolerna är flytande, dvs utan fasta platser. Självklart ska bilar vara laddade vid utlämning om det är en bilpool med fasta platser. Vid flytande platser kan det t ex framgå hur laddad bilen är när man klickar in sig på de tillgängliga bilarna. För laddhybrider gäller samma krav som resten av bilarna i en pooltjänst, dvs. 100 procent förnybar drift.

**Svar:** Licenstagaren kan inte garantera att deras användare av laddhybrider tankar dem med 100 procent förnybart drivmedel. Kravet har justerats till "Fordonen ska alltid vara fulladdade när fordonen lämnas ut från hemmastationen efter natten." Om en laddhybridbil inte är fulladdad till första kunden på morgonen så uppfylls inte kravet.

**Åtgärd:** Ingen. Men krav på klimatpåverkan har ändrats så att laddhybrider inte får ingå i miljömärkt bildelningstjänst från och med 2023.

#### BiodrivÖst:

Vad anses vara "tillräckligt antal laddstationer"? Behöver specificeras och uttryckas i stil med att det alltid ska kunna gå att ladda fordonen när de parkeras vid uthyrningsstationen.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats till "Fordonen ska alltid vara fulladdade när fordonen lämnas ut från hemmastationen efter natten."

### 3.5 Fordonens utsläppsklass

Samtliga fordon som erbjuds i den miljömärkta tjänsten ska ingå i utsläppsklass **Euro 6d** eller bättre.

#### Privatperson 1:

Denna formulering går inte att följa upp eftersom det inte framgår av vägtrafikregistret. Inköparna kan heller inte bedöma vilken undernivå av euro 6 som bilar tillhör. Specificera årtal istället. OBS obligatoriskt för alla bilar först 1 jan 2021. Hur ska man kunna söka licens till 2020 med sådant krav? Skriv istället från vilket årtal alla bilar måste vara av 2021 års modell eller yngre.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har justerats och fordon ska vara av lägst utsläppsklass Euro 6.

### 3.6 Service och underhåll

Licenstagaren ska redovisa att samtliga fordon i den miljömärkta tjänsten genomgår regelbunden service i takt med tillverkarnas rekommendationer.

#### Privatperson 1:

Känns onödigt eftersom det krävs att följa serviceintervallen för att garantier ska gälla. Det handlar om professionella aktörer och nya bilar (i de flesta fall).

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet tas bort

### 3.7 Drivmedlets klimatpåverkan

De fordon som ingår i den märkta tjänsten får inte ha ett högre utsläpp av fossil koldioxid än max **70 g CO<sub>2</sub>-ekv/km** som ett genomsnitt.

Ett fordon som ingår i den miljömärkta tjänsten får på individuell nivå dock inte ha ett högre utsläpp än max **110 g CO<sub>2</sub>-ekv/km**, med följande undantag:

- Bilmodeller med plats för 6 eller fler passagerare (samtliga platser med 3-punktsbälte) tillåts på individuell nivå ha en högre utsläppsnivå på max **130 g CO<sub>2</sub>-ekv/km**. *(Det genomsnittliga värdet ska dock fortfarande uppfyllas, så kravet ställer samtidigt krav på fler bilar med mycket låg klimatpåverkan i drift.)*
- Laddhybrider får på individuell nivå inte ha en högre utsläppsnivå än max **50 g CO<sub>2</sub>-ekv/km**.

**Beräkningar:** Alla utsläpp ska anges i blandad körning enligt EU:s körcykel WLTP, dvs. tillverkarnas uppgifter, Tank-to-Wheel. För bilar som enbart kan drivas med el får utsläppsnivån sättas till noll. Vid användning av förnybara råvaror där det inte finns certifieringsvärde från fordonstillverkaren kan Well-to-Wheel-värden användas för drivmedlet.

#### 2030-sekretariatet:

Texten känns omodern, det bör vara möjligt att för bilpooler kräva 100 procent förnybart, exempelvis har bilpoolen Move About enbart elbilar. Syftet med märkningen är ju också att driva på marknaden och upplysa kunder att välja förnybart. Biogasbilar kan utrustas med tankkort som enbart funkar för gastankställen och aktören kan informera om var man tankar det förnybara bränslet på olika sätt, t ex finns appen Tanka Grönt.

Återigen om syftet är att driva på så bör ni istället uppmuntra bilpoolerna att använda gasbilar och se det som en möjlighet att få folk att testa biogas och inse att det inte är så svårt. Miljömärkningen blir trovärdig först då kunden vet att det enbart är bilar som drivs på förnybart och att kunden får bra information om hur man tankar dessa. Att välja en miljömärkt tjänst är ett val i sig, då ska kunden slippa fler miljöval utan guidas till det rätta.

**Svar:** Att kräva 100 procent el och biogas fungerar för en del bildelningstjänster. Men så länge det är brist på laddstolpar och då en stor andel av kunderna drar sig från att hyra en gasbil eller en ren elbil, är det bättre att de kan hyra effektiva mildhybrider än törstigare bildmodeller. Gasbilar är mycket ovanligt i bildelningstjänster. Vi skulle kunna ha ställt krav på enbart el, biogas eller vätgas direkt, men vi vill hellre möjliggöra att få med oss fler företag och sedan pusha över dem till detta krav när det år 2023 bör finnas fler laddstationer och allt fler kunder är vana vid att ladda el.

**Åtgärd:** Ja, från och med 2023 krävs el, biogas eller vätgas. Det finns också ett annat krav på att licenstagaren ska sträva efter att välja förnybart drivmedel utan palmolja, PFAD och soja.

#### 2030-sekretariatet:

Detta är för svagt, ställ krav på bilar som uppfyller bonus i bonus malus

**Svar:** Synpunkten förstås, men för flera hyrbilsföretag är det dock svårt att få tag på elbilar, på grund av hög efterfrågan från privata segmenten och utlandet. Det är även brist på laddstationer vid flera lokaliseringar. Då är det bättre att guida den stora gruppen av kunder till mildhybrider istället för mer bränsletörstiga bilmodeller.

**Åtgärd:** För taxi har kravet förenklats betydligt där krav ställs på el, biogas eller vätgas.

#### Privatperson 1:

Krängligt att följa upp. Hopplöst om det inkluderar drivmedel med olika värden. HVO 100 kan bli osäkert.

Certifieringsvärde för förnybara drivmedel är osäkert, saknas ofta.

Mitt förslag är att ställa krav på deklarerade utsläpp endast, på fordons- och gruppnivå. Inte blanda in drivmedel. Ställ kravnivån så lågt att man måste ha en viss andel elfordon och biogas, och ange vilken rabatt man kan använda för att beräkna CO<sub>2</sub> om det ingår gasfordon – i det senare fallet i kombination med uppvisande av avtal om grön gas.

**Svar:** Kravet avsåg bilens certifieringsvärde, men ja, att använda W-t-W om förnybara drivmedel används hade varit både krångligt och svårt att följa upp.

**Åtgärd:** Kravet har förenklats. För bildelning ställs krav på ett certifierat utsläppsvärde på högst 95 g CO<sub>2</sub>-ekv/km enligt körcykeln WLTP, eller vara biogasbilar. Laddhybrider får dock ha ett certifierat utsläppsvärde på högst 45 g CO<sub>2</sub>-ekv/km enligt körcykeln WLTP. Från och med januari 2023 får endast el-, bränslecells- och biogasfordon ingå i den märkta tjänsten (ej laddhybrider eller elhybrider). Detta gäller taxi redan från början.

#### BiodrivÖst:

"De fordon som ingår i den märkta tjänsten får inte ha ett högre utsläpp av fossil koldioxid än max 70 g CO<sub>2</sub>-ekv/km som ett genomsnitt."

Som kraven är formulerade och presenteras har jag lite svårt att få grepp om hur mycket t.ex. en gas- eller etanolbil kommer att utvärderas. Det står först under "Beräkningar" att Well-to-Wheel-värden kan användas för förnybara drivmedel. Det borde ligga som ett krav i texten ovanför, för att skapa lite mer tydlighet.

Vad menas med att kraven är utformade i termer av utsläpp av fossil koldioxid? Innebär det att fordon som kan köras på förnybart drivmedel, men har högre utsläpp än 70 g CO<sub>2</sub>-ekv/km inte klarar kravet? Det skulle kunna tolkas så. Så begreppet "fossil koldioxid" känns aningen knepigt att använda i sammanhanget.

För att undvika missförstånd vore det nog också bra att uttrycka fordonets storlek vad gäller antal sittplatser enligt terminologin "x sittplatser utöver förarplatsen". Om man anger i "passagerare" är det nog lite större risk för att det kan missförstås som att även föraren är passagerare. Det är också den terminologin "x sittplatser utöver förarplatsen" som tillämpas i Lag (2001:559) om vägtrafikdefinitioner för att särskilja på olika typer av fordon.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats och det är nu enklare att förstå vad som krävs.

### 3.8 Energianvändning

De fordon som ingår i den märkta tjänsten får inte överskrida en energianvändning på max **0,40 kWh/km** som ett genomsnitt.

Ett fordon som ingår i den miljömärkta tjänsten får på individuell nivå inte överskrida en energianvändning på max **0,75 kWh/km**.

Värdena ska anges enligt EU:s körcykel WLTP, alltså tillverkarnas uppgifter.

#### Privatperson 1:

Stryk. Det räcker att ha fordonskravet ovan. Det finns ingen reell risk för kraftigt överdimensionerade fordon i uthyrningstjänster. Det viktiga är ju att premiera delning framför ägande och då ska man inte ställa fler krav än nödvändigt. Det är för tidigt att ha krav även på elbilar.

**Svar:** Tack för synpunkt. Kravet formulerades först om till att styra mot mindre fordon, men efter input från branschen så vill de flesta kunder ändå hyra den minsta bilen, då den är billigast.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

#### BiodrivÖst:

Kravet på 0,40 kWh/km som genomsnitt för hela flottan styr ganska hårt mot elfordon. Det är bra ur energieffektivitetssynpunkt. Men om man ser till miljöpåverkan ur ett livscykelperspektiv anser inte vi att elfordon bör premieras i så stor utsträckning jämfört med andra fordonsalternativ som har lika låg eller lägre total miljöpåverkan. Framförallt borde kravet justeras för att i större utsträckning kunna premiera gasbilar som körs på biogas, som ur ett livscykelperspektiv oftast har lägre miljöpåverkan jämfört med elfordon. Detta krav skulle t.ex. göra att en flotta med t.ex. stor majoritet gasbilar inte skulle klara kravet på energianvändning, vilket vore olyckligt. Vi undrar därför om det går att ha ett lite generösare krav på energianvändning för fordon som körs på förnybara drivmedel och ur ett livscykelperspektiv har låg miljöpåverkan.

**Svar:** Vi håller med.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

### 3.9 Kemikalier

#### 3.9.1 Interiöra rengöringsprodukter

Endast rengöringsprodukter märkta med Bra Miljöval och Svanen används vid interiör rengöring.

#### 3.9.2 Exteriöra rengöringsprodukter

Endast tvätt- och avfettningsmedel som är märkta med Bra Miljöval och Svanen eller finns upptagna på Naturskyddsföreningens Kemikaliesvepet får användas.

#### Region Västmanland:

Synpunkt: generellt för "kemikalier och rengöringsprodukter" i remissen: I förslag på krav anges: "Endast xxxxx produkter märkta med Bra Miljöval eller Svanen används vid interiör rengöring." Offentliga verksamheter kan ställa krav på viss märkning enligt LOU. Upphandlingsmyndigheten anger följande förslag på verifiering för kravgällande kemtekniska produkter:

- Licens enligt Bra Miljövals kriterier för kemiska produkter 2018:1
- Licens enligt Nordisk Miljömärknings kriterier (Svanen)
- Produktens säkerhetsdatablad, som visar att produkten inte är klassificerad med ovan angivna klassificeringar
- Annat bevis som visar att kravet uppfylls.

Om kravet angränsas till Bra miljöval och Svanen kan det innebära att en organisation har en produkt som uppfyller Bra miljöval eller Svanen, men som inte har märkningen, vilket begränsar och därigenom inte kan licensieras.

**Svar:** Handläggare för Bra Miljöval Transporter har inte möjligheten att undersöka om kemprodukt uppfyller motsvarande krav som Svanen eller Bra Miljöval, därför kvarstår formuleringen i kravet, dock läggs följande text till: "[...] EU Ecolabel och/eller likvärdig miljömärkning<sup>1</sup>".

**Åtgärd:** Kravet har delvis justerats.

### 3.9.3 Tvättanläggning

Bildelningsfordonen får endast tvättas i anläggningar som är avsedda för och godkända för biltvätt, med vattenrening, vattenåtervinning, olje- och slamavskiljare. Svanen-märkta tvättanläggningar ska användas om de finns inom rimligt avstånd (5 km från fordonens placeringsort).

Om tvätt görs utan vatten kan den utföras utanför tvätthallar. Kravet på rengöringsprodukter ska uppfyllas. Och de dukar som används för rengöring ska tvättas på tvätterier godkänt för att hantera denna typ av tvätt med reningsverk, slam- och oljeavskiljare.

---

<sup>1</sup> Med likvärdig miljömärkning avses kriterierna märkning som uppfyller de sex förutsättningarna som framgår på Upphandlingsmyndighetens hemsida, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/Anvandning-av-markning/>, samt att märkningens nivå på kriterierna och dess omfattning motsvarar de miljömärkningar som anges i kriterierna. Kontakta Bra Miljöval för frågor.

## 4. Spårtrafik

Dessa kriterier gäller för resor med all spårburen trafik.

### 4.1 Fordonsproduktion

#### 4.1.1 Miljöpåverkan och social hänsyn

Licenstagaren ska vid upphandling av nya fordon ställa krav på att fordonsproducenten ska redovisa en EPD (en tredjepartscertifierad miljövarudeklaration), för fordonets miljöpåverkan över hela dess livscykel. Standarden för tredjepartsdeklarationer, ISO 14025, ska följas.

#### 4.1.2 Kemikalier ombord

Licenstagaren ska vid renovering och/eller ombyggnation ställa krav på att producenter redovisar farliga kemikalier i fordonen (enligt Reachs kandidatförteckning eller UNIFEs lista med flera kandidatlistor) samt information om var i fordonen dessa finns.

### 4.2 Inköp av el

För en miljömärkt tjänst som förbrukar **upp till 300 GWh** el ställs krav på att **100 procent** av denna ska vara märkt med Bra Miljöval.

För en miljömärkt tjänst som förbrukar **över 300 GWh** el ställs krav på att minst **50 procent** av denna ska vara märkt med Bra Miljöval. För återstående elförbrukning ställs krav på att den är tillverkad av förnybara källor.

#### SJ AB:

Merkostnaden per kWh för Bra Miljöval är ju i och för sig samma för små som stora företag. Med den här beräkningen ska ett företag som förbrukar 299 GWh köpa 299 GWh Bra Miljöval, medan ett företag som kommer över gränsen 300 GWh endast behöver köpa in 150 GWh? Gränsen är för knivskarp och även om den inte berör SJ så kan den upplevas orättvis för ett medelstort företag. Dessutom vet man kanske inte i förväg på vilken sida om gränsen man hamnar. Om man överhuvudtaget ska ha olika andel Bra Miljöval-el för olika företag bör gränsen vara betydligt mer gradvis, alltså förutsägbar för företaget.

Vi anser sammantaget att tåget inte behöver fler nya krav än de övriga i utkastet till nya kriterier och att en gräns på 50% för all spårtrafik är fullt rimlig och tillräcklig.

**Svar:** Förstår synpunkten, men blir för otydligt och svårt för utomstående att förstå vad licenstagarna lever upp till för krav om det är en gradvis skala.

**Åtgärd:** Kravet justeras till att minst 50 procent av elen ska vara märkt med Bra Miljöval och resten ska vara förnybar.

#### 2030-sekretariatet:

Vi förstår inte varför riktigt stora konsumenter av el ska ha lägre krav än mindre. Det är ju en högre konsumtion och därmed större effekt. Merkostnaden per resa bör inte bli större.

**Svar:** Kravet har justerats enligt åtgärd i svaret ovanför.

**Åtgärd:** Ingen

#### Region Västmanland Synpunkt:

Förslag om tillägg om: "eller uppfylla motsvarande krav" för inköp av el. (vilket anges i andra krav som rör "inköp av el").

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** "[...] eller likvärdig märkning" har lagts till

#### VT, SLL, ST

Bra Miljöval eller "uppfylla motsvarande krav" borde även gälla här. Enhetlighet mellan tåg och busskrav.

**Svar:** Handläggare för Bra Miljöval Transporter har inte möjligheten att undersöka om kemprodukt uppfyller motsvarande krav som Svanen eller Bra Miljöval, därför kvarstår formuleringen i kravet, dock läggs följande text till: "[...] EU Ecolabel och/eller likvärdig miljömärkning<sup>2</sup>".

**Åtgärd:** Kravet har delvis justerats.

---

<sup>2</sup> Med likvärdig miljömärkning avser kriterierna märkning som uppfyller de sex förutsättningarna som framgår på Upphandlingsmyndighetens hemsida, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/Anvandning-av-markning/>, samt att märkningens nivå på kriterierna och dess omfattning motsvarar de miljömärkningar som anges i kriterierna. Kontakta Bra Miljöval för frågor.

### 4.3 Ombord

#### 4.3.1 Interiöra rengöringsprodukter

Endast rengöringsprodukter märkta med Bra Miljöval och Svanen används vid interiör rengöring (där passagerare vistas), inkl. toalettrensning. Undantag: klottersanering och i speciella fall för borttagning av mycket svåra fläckar.

#### **SJ AB:**

Finns det inte EU Ecolabel på rengöringsprodukter? Vid riktigt ingrodd smuts i golv behöver vi emellanåt även använda icke miljömärkta medel för att få riktigt rent.

**Svar:** Tack för synpunkten. När det gäller ingrodd smuts så står det redan som undantag.

**Åtgärd:** EU Ecolabel har lagts till här och på andra ställen i dokumentet också.

#### **VT, SLL, ST**

Bra Miljöval, Svanen eller "uppfylla motsvarande krav" borde gälla här, som offentliga upphandlare måste vi hålla dörren öppen för alla.

**Svar:** Handläggare för Bra Miljöval Transporter har inte möjligheten att undersöka om kemprodukt uppfyller motsvarande krav som Svanen eller Bra Miljöval, därför kvarstår formuleringen i kravet, dock läggs följande text till: "[...] EU Ecolabel och/eller likvärdig miljömärkning<sup>3</sup>".

**Åtgärd:** Kravet har delvis justerats.

#### 4.3.2 Toalettartiklar

På tåg med toalett ombord används endast toalettartiklar (toalettpapper, tvål, mm.) märkta med Bra Miljöval, Svanen och/eller EU Ecolabel. Eventuell handsprit undantagen.

#### 4.3.3 Vid försäljning av livsmedel ombord

Följande livsmedel ska vara ekologiska (miljömärkning av typ 1: KRAV, EU-ekologisk):

- kaffe och te
- bananer
- vindruvor inkl. russin och vin
- mjölk

#### **SJ AB:**

SJ AB har redan KRAV-märkt bistro (nivå 1) och kan i nuläget inte hantera ytterligare andra kriterier kring vårt utbud i bistron. Ett alternativ kan vara att ange att om licenstagaren har KRAV-märkt restaurang så ersätter det ovanstående krav. Det löser dock inte exempelvis vår servering i 1 kl, som inte omfattas av vår KRAV-märkning. Kriterierna i KRAV och kriterierna kring mat & dryck i Bra Miljöval bör vara synkade.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har justerats lite plus att följande text har lagts till: "Alternativ till ovan krav: licenstagaren har en restaurang som är KRAV-certifierad, nivå 1-3. Om livsmedel och dryck erbjuds på annat ställe än i den KRAV-certifierade restaurangen, ska dessa leva upp till kravet ovan."

**Utöver ovan krav gäller även nedan krav för tåg där förbränningsmotor används:**

#### 4.4 Inköp av flytande drivmedel

- Biodrivmedel som härstammar från palmolja eller dess biprodukter (som PFAD i HVO) får inte användas för de miljömärkta transporterna.
- Drivmedel från konfliktzoner (se "definitioner") ska, då ursprung är känt, väljas bort, liksom fossil olja från skiffersand (via fracking). Om ursprung inte framgår för drivmedlet ska detta efterfrågas av drivmedelsleverantör.

#### 2030-sekretariatet:

---

<sup>3</sup> Med likvärdig miljömärkning avser kriterierna märkning som uppfyller de sex förutsättningarna som framgår på Upphandlingsmyndighetens hemsida, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/Anvandning-av-markning/>, samt att märkningens nivå på kriterierna och dess omfattning motsvarar de miljömärkningar som anges i kriterierna. Kontakta Bra Miljöval för frågor.



Krav bör ställas på en successivt ökande andel förnybara drivmedel; befintliga tåg kan t.ex. använda HVO100.

**Svar:** kravet på förnybart ställs i nästa krav

**Åtgärd:** ingen

#### **VT, SLL, ST**

Se VT:s och SL:s samt ST:s kommentar till krav 6.2 samt krav på enhetlighet med busskraven:

För att det ska fungera med våra långa avtalsperioder och befintliga uppföljningsrutiner förordar vi att man använder sig av hållbarhetsdirektivets hållbarhetsbesked istället för ett förbud av enskilda råvaror i drivmedel.

Kommentar Skånetrafiken: Skånetrafiken har infört ett förbud för biodrivmedel med palmolja och/eller derivat från palm.

**Svar:** Det är viktigt att kraven fungerar i verkligheten, men Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, där odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och fördamande effekter för den biologiska mångfalden.

**Åtgärd:** Kravet har justerats för att fungera bättre.

#### **4.5 Drivmedlets klimatpåverkan**

Max 25 g fossila CO<sub>2</sub>-ekv/personkm för resor som görs med tåg som drivs med förbränningsmotor.

#### **VT, SLL, ST**

Det kan vara näst intill omöjligt att uppfylla för tågdrift med dieseltåg eftersom dessa tåg vanligtvis går på banor med lågt resande (lågt antal pkm).

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Gränsen har höjts till 35 g.



## 5. Buss, långfärdresor

### 5.1 Fordonsproduktion

Licenstagaren ska vid nya inköp av fordon, renovering eller ombyggnation ställa krav på en redovisning av farliga kemikalier i fordonen (som ingår i Reachs kandidatförteckning) samt information om var i fordonen dessa finns.

#### Flixbus:

Finns det redovisning av sådana kemikalier idag? Har ni kartlagt de som rör buss? Oklart hur vid inköp av fordon att det kan ställas krav på kemikalier när bussen redan är byggd.

**Svar:** Nej, vi har inte kartlagt de som rör långfärdsbuss.

**Åtgärd:** Kravet är borttaget

#### BiodrivÖst:

Vad ska göras med informationen om produktionen som licenstagaren ska efterfråga från producenten? Kommer den att utvärderas utifrån något visst krav och vilka är i så fall kravnivåerna? Behöver licenstagaren välja den "bästa" producenten för att märkas? Finns det någon gräns för vad som inte tillåts?

**Svar:** Syftet med att ställa kravet var att producenterna får signaler om att beställarna anser att det är en viktig fråga, producenterna behöver börja ta reda på hur det ser ut, de tvingas bli mer medvetna och kan därmed göra något för att minska användandet av de farliga kemikalierna. Vi får också en rimlig uppfattning om hur mycket vi kan påverka producenterna.

**Åtgärd:** Kravet är borttaget på långfärdsbuss

### 5.2 Inköp av drivmedel

Drivmedel som härstammar från palmolja eller dess biprodukter (som PFAD i HVO) får inte användas för de miljömärkta transporterna.

#### 2030-sekretariatet:

Detta är inte vetenskapligt relevant. Palmolja kan vara det sämsta biodrivmedlet (om djungel skövlas), men det bästa om det odlas på existerande marker. EU har i det så kallade High ILUC risk direktivet undantagit palmolja som klassas som low ILUC risk. Raps kan faktiskt vara värre, soja är ofta värre. Vi ser det därmed som orimligt att enbart utesluta PFAD; fokus bör vara på faktisk klimatpåverkan och detta bör också gälla de fossila drivmedlens ursprung och produktionsmetoder, vilket i så fall bör innebära att drivmedel med ursprung i tjärsand eller oljeskiffer också stoppas.

**Svar:** Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, där odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och förödande effekter för den biologiska mångfalden. Ursprung av fossil olja är mycket svårare att få reda på och begränsas genom att krav ställs på att licenstagaren ska sträva efter att tanka förnybart drivmedel utan palmolja, PFAD och soja.

**Åtgärd:** Kravet har justerats

### 5.3 Inköp av el

**100 procent** av den el fordonen laddas med ska vara märkt med Bra Miljöval eller uppfylla motsvarande krav.

Om licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fordonen laddas, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd som fordonen laddas med.

### 5.4 Fordonens utsläppsklass

Fordonen som används i den miljömärkta tjänsten ska uppfylla utsläppsklass **Euro VI** eller bättre. För ersättningsfordon accepteras **Euro V**. Antalet produktionskilometer (tidtabellskilometer) med fordon med utsläppsklass Euro V ska dock inte överskrida **5 %** av tjänstens totala produktionskilometer.

**Åtgärd:** Den sista meningen har strukits i kraven. Utsläppsklasserna skrivs istället Euro 6 och Euro 5.

### 5.5 Service och underhåll

Samtliga bussar som ingår i den miljömärkta tjänsten ska genomgå regelbunden service i takt med tillverkarnas rekommendationer.

## **Flixbus**

Lite vagt formulerat. Kan vara värt att dokumentera exakt vilka servicekontroller som behövs för att bibehålla utsläpps- och bullernivåer

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

## **5.6 Drivmedlets klimatpåverkan**

Krav ställs på **max 35 g fossila CO<sub>2</sub>-ekv/personkm** som ett genomsnitt för alla resor inom den märkta tjänsten.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till 25 g.

## **5.7 Kemikalier**

### **5.7.1 Interiöra rengöringsprodukter**

Endast rengöringsprodukter märkta med Bra Miljöval och Svanen används vid interiör rengöring (där passagerare vistas), inkl. toalettrensning. Undantag: klottersanering och i speciella fall för borttagning av mycket svåra fläckar.

**Åtgärd:** kravet har justerats.

### **5.7.2 Exteriöra rengöringsprodukter**

Tvätt- och avfettningsmedel som används ska vara märkta med Bra Miljöval och Svanen eller finnas upptagna på Naturskyddsföreningens Kemikaliesvepet. Klottersanering är undantagen.

**Åtgärd:** kravet har justerats

### **5.7.3 Tvättanläggning**

Fordonen får endast tvättas i anläggningar som är avsedda och godkända för fordonstvätt, med vattenrening, olje- och slamavskiljare.

### **5.7.4 Toalettartiklar**

På bussar med toalett ombord används endast toalettartiklar (toalettpapper, tvål, mm.) märkta med Bra Miljöval, Svanen och/eller EU Ecolabel.

**Åtgärd:** kravet har justerats

### **5.7.5 Vid försäljning av livsmedel ombord**

Följande livsmedel ska vara ekologiska (miljömärkning av typ 1: KRAV, EU-ekologisk):

- kaffe och te
- bananer
- vindruvor inkl. russin och vin
- mjölk

**Åtgärd:** kravet har justerats

## 6. Bussresor, läns-/stadstrafik

### 6.1 Fordonsproduktion

#### 6.1.1 Miljöpåverkan och social hänsyn

Licenstagaren ska vid upphandling av nya fordon ställa krav på att fordonsproducenten ska redovisa en EPD (en tredjepartscertifierad miljövarudeklaration) för fordonets miljöpåverkan över hela dess livscykel.

*Remissläsare: Hur ser det ut? Är det möjligt att uppfylla ovan krav idag eller om ett år?*

*Om inte ovan krav fungerar, går det att ställa krav på nedan istället?*

Licenstagaren ska vid upphandling av nya fordon efterfråga följande information från fordonsproducenten:

En livscykelanalys eller EPD (en tredjeparts-certifierad miljövarudeklaration) för fordonets miljöpåverkan över hela dess livscykel. Om fordonsproducenten inte kan tillhandahålla sådan ska den istället ange:

- Andel (%) förnybar el för produktion av fordonet respektive för eventuella batterier
- Andel (%) återvunna material för fordonet respektive för eventuella batterier
- För batterier: andel (%) av och spårbarhet/ursprung för kritiska råvaror som kobolt, litium och nickel (som kan komma från konflikt- och högriskområden för barnarbete och korruption).
- För batterier: andel (%) av och spårbarhet/ursprung för kritiska råvaror som kobolt, litium och nickel (som kan komma från konflikt- och högriskområden för barnarbete och korruption).
- Hur arbetar fordonsproducenten med spårbarhet och för att öka denna?

#### Privatperson 1:

Om det inte finns EPD kan man sannolikt inte få svar på frågorna nedan. Det är för avancerat krav. Ställ krav på att de efterfrågar den information som finns (och på anmodan från er ska kunna uppvisa densamma).

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort, då det knappt finns EPD för bussar idag. Förhoppningsvis kan kravet ställas i nästa version.

#### Region Sörmland:

Krav på att EPD ska redovisas av fordonsproducent vid upphandling av nya fordon ingår inte i senaste versionen av branschgemensam miljökravsbilaga för buss från Partnersamverkan för en bättre kollektivtrafik (som används för att ställa miljökrav på busstrafik i upphandlingar av kollektivtrafik, se <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/om-oss/miljo/>, dokumentet Miljökrav buss (2018.pdf)). Detta innebär inte att kravet inte kan vara bra för att minska miljöpåverkan i fordons livscykel. Ska kravet på EPD ställas i Bra miljövalsmärkningen är det dock viktigt att Naturskyddsföreningen säkerställer att det är möjligt att uppfylla i dagsläget eller kommer vara möjligt att uppfylla i närtid. Region Sörmland har i skrivande stund inte kännedom om kravet kan uppfyllas i dagsläget eller inte.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort, då det knappt finns EPD för bussar idag. Förhoppningsvis kan kravet ställas i nästa version.

#### VT, SLL, ST

Utifrån våra erfarenheter upprättar inte busstillverkare EPD:er idag. Detta är mer relevant i upphandling av spårfordon. Dessutom är det inom busstrafiken oftast trafikföretagen som upphandlar bussar och inte trafikhuvudman till skillnad från upphandling av spårfordon. Dock anser vi att det är ett relevant krav att börja jobba med mot trafiktrafikföretagen och busstillverkare. Kanske kravet snarare borde uttrycka att trafikhuvudman ska sträva efter eller arbeta för en ständigt förbättrad redovisning av fordonsprestanda liknande EPD.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort, då det knappt finns EPD för bussar idag. Förhoppningsvis kan kravet ställas i nästa version.

#### BiodrivÖst:

Vad ska göras med informationen om produktionen som licenstagaren ska efterfråga från producenten? Kommer den att utvärderas utifrån något visst krav och vilka är i så fall kravnivåerna? Behöver licenstagaren välja den "bästa" producenten för att märkas? Finns det någon gräns för vad som inte tillåts?

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort, då det knappt finns EPD för bussar idag. Förhoppningsvis kan kravet ställas i nästa version.

### 6.1.2 Kemikalier ombord

Licenstagaren ska vid nya upphandlingar av fordon, renovering eller ombyggnation ställa krav på en redovisning av farliga kemikalier i fordonen (som ingår i Reachs kandidatförteckning) samt information om var i fordonen dessa finns.

#### VT, SLL, ST

Bra krav ställs i stort sett redan idag.

**Svar:** tack för input

**Åtgärd:** ingen

### 6.1.3 Hantering av uttjänta batterier

Licenstagaren ska se till att trafikföretagen har en etablerad rutin för återanvändning och återvinning av batterier som inte längre kan användas för drift i de fordon som ingår i den märkta tjänsten.

#### Privatperson 1:

Detta krav kan man inte ställa på licenstagaren! Det är fordonstillverkarnas lagstadgade ansvar, dessutom omöjligt för en bussoperatör att sköta.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort då det regleras genom Batteridirektivet.

#### VT, SLL, ST

Kommer troligen hanteras inom EU:s befintliga lagkrav "Batteridirektivet" och trafikhuvudmän ställer idag ett allmänt krav i upphandlingar att all tillämplig lagstiftning måste efterlevas.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** I licensvillkoren ställer vi krav på att lagstiftning ska efterföljas, så kravet har tagits bort.

### 6.2 Inköp av drivmedel

Biodrivmedel som härstammar från palmolja eller dess biprodukter (som PFAD i HVO) får inte användas för de miljömärkta transporterna.

#### 2030-sekretariatet:

Detta är inte vetenskapligt relevant. Palmolja kan vara det sämsta biodrivmedlet (om djungel skövlas), men det bästa om det odlas på existerande marker. EU har i det så kallade High ILUC risk direktivet undantagit palmolja som klassas som low ILUC risk. Raps kan faktiskt vara värre, soja är ofta värre. Vi ser det därmed som orimligt att enbart utesluta PFAD; fokus bör vara på faktisk klimatpåverkan och detta bör också gälla de fossila drivmedlens ursprung och produktionsmetoder, vilket i så fall bör innebära att drivmedel med ursprung i tjärsand eller oljeskiffer också stoppas.

**Svar:** Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, där odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och förödande effekter för den biologiska mångfalden. Ursprung av fossil olja är mycket svårare att få reda på och begränsas genom att krav ställs på att licenstagaren ska sträva efter att tanka förnybart drivmedel utan palmolja, PFAD och soja.

**Åtgärd:** Kravet har justerats

#### VT, SLL, ST

För att det ska fungera med våra långa avtalsperioder och befintliga uppföljningsrutiner förordar vi att man använder sig av hållbarhetsdirektivets hållbarhetsbesked istället för ett förbud av enskilda råvaror i drivmedel. Kommentar Skånetrafiken: Skånetrafiken har infört ett förbud för biodrivmedel med palmolja och/eller derivat från palm.

**Svar:** Det är viktigt att kraven ska fungera i verkligheten, men Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, där odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och förödande effekter för den biologiska mångfalden. Ursprung av fossil olja är mycket svårare

att få reda på och begränsas genom att krav ställs på att licenstagaren ska sträva efter att tanka förnybart drivmedel utan palmolja, PFAD och soja.

**Åtgärd:** Kravet har justerats för att fungera bättre.

### 6.3 Inköp av el

**100 procent** av den el fordonen laddas med ska vara märkt med Bra Miljöval eller uppfylla motsvarande krav.

Om licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fordonen laddas, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd som fordonen laddas med.

#### VT, SLL, ST

Bra, dock tycker vi att all el som används i trafikuppdraget borde vara märkt med Bra Miljöval eller uppfylla motsvarande krav. Meningen "Om licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fordonen laddas, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd som fordonen laddas med" är svår att förstå. Vad menas?

**Svar:** Det kan t ex handla om att trafik utförs i Danmark, där det bara kan väljas förnybar el, men inte Bra Miljöval-märkt. Då får Bra Miljöval-värdet för de kWh som laddas i t ex Danmark, köpas in extra av elleverantör (som licenstagaren har avtal med) som tillhandahåller Bra Miljöval el.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till 50 procent miljömärkt el, delvis beroende på att det ska stämma överens med spårtrafik så att licenstagare med licens för flera färdstätt ska uppfylla kravet som ett genomsnitt för dessa. Det finns också en del som har egen vind- eller solex som inte är miljömärkt. Då uppfyller denna el kravet för förnybar el.

### 6.4 Fordonens utsläppsklass

Bussar som ingår i den miljömärkta tjänsten ska i stadstrafik/tätortstrafik som minst uppfylla utsläppsklass **Euro VI**. (Med stadstrafik/tätortstrafik avses busslinje som till **minst 50% procent** av sin sträcka utförs i stad/tätort.)

*Remissläsare: Ge gärna förslag på hur kan kravet formuleras bättre för att uppfylla motiveringen. Vad fungerar i verkligheten?*

Av de bussar som används utanför stadstrafik får max 2% utgöras av fordon med utsläppsklass Euro IV.

Euro III och lägre utsläppsklasser får inte användas inom den miljömärkta tjänsten.

Endast de fordon som uppfyller Euro VI eller senaste utsläppsklass får bära märket Bra Miljöval.

#### Region Sörmland:

Krav på fordons utsläppsklass ställs i senaste versionen av branschgemensam miljökravsbilaga för buss från Partnersamverkan för en bättre kollektivtrafik (som används för att ställa miljökrav på busstrafik i upphandlingar av kollektivtrafik, se <https://www.svenskkollektivtrafik.se/partnersamverkan/om-oss/miljo/>, dokumentet Miljökrav buss (2018.pdf)). Baskraven för utsläppsklasser (se avsnitt 1.1., Baskrav) innebär en gradvis utfasning av Euro V fordon, från max 70 procent av kilometerproduktionen per kalenderår 2019 till 0 procent från och med 2026. Att ställa högre krav på bussars utsläppsklass/stadstrafik är rimligt, men för att underlätta införandet av fordon med utsläppsklass Euro VI eller bättre i stadstrafiken kan det vara lämpligt att stegvis ställa krav på ökad andel av dessa per kalenderår, på samma sätt som i branschgemensam miljökravsbilaga.

Att verifiera att minst X procent av en busslinjes planerade körsträcka, det vill säga produktionskilometrar, utförs i stadstrafik är möjligt.

**Svar:** Tack för förslaget om gradvis utfasning.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats och stegvist krav är införd

#### VT, SLL, ST

Kravet 6.4 är strängare än miljözonsreglerna i Trafikförordningen. Där är gas- och etanolfordon undantagna från Euro VI kravet fram till 2025. Kontakta gärna Transportstyrelsen Kristoffer Elo som har varit ansvarig för revidering av miljözonsreglerna så att reglerna harmoniseras med miljözonsreglerna.

Kravet borde ställas enbart på bussar som körs i stadstrafik, som kallas för klass 1-bussar. Regionbussar (klass2) brukar inte köra 50 % av sin sträcka i stadstrafik

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats och biogas- och etanolbussar har fråntagits från kravet vid nya avtal. Kravet ställs för alla bussar oavsett om de kör i stadstrafik eller regiontrafik.

### 6.5 Service och underhåll

Samtliga bussar som ingår i den miljömärkta tjänsten ska genomgå regelbunden service i takt med tillverkarnas rekommendationer.

## **VT, SLL, ST**

Detta krav omhändertas av affärsmodell och garantimodell i leasingavtal. Idag finns krav att trafikföretaget ska underhålla fordonet så att certifieringsvärden på avgaser och buller bibehålls under fordonets livstid.

**Svar:** Tack för informationen.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

## **6.6 Drivmedlets klimatpåverkan**

Krav ställs på **max 40 g fossila CO<sub>2</sub>-ekv/personkm** som ett genomsnitt för alla bussresor inom den märkta tjänsten.

**Åtgärd:** Kravnivån har sänkts till 35 g.

## **6.7 Kemikalier**

### **6.7.1 Interiöra rengöringsprodukter**

Endast rengöringsprodukter märkta med Bra Miljöval och Svanen används vid interiör rengöring (där passagerare vistas), inkl. toalettrensning. Undantag: klottersanering och i speciella fall för borttagning av mycket svåra fläckar.

## **VT, SLL, ST**

Bra Miljöval, Svanen eller "uppfylla motsvarande krav" borde gälla här, som offentliga upphandlare måste vi hålla dörren öppen för alla.

**Svar:** Handläggare för Bra Miljöval Transporter har inte möjligheten att undersöka om kemiprodukt uppfyller motsvarande krav som Svanen eller Bra Miljöval, därför kvarstår formuleringen i kravet, dock läggs följande text till: "[...] EU Ecolabel och/eller likvärdig miljömärkning<sup>4</sup>".

**Åtgärd:** Kravet har delvis justerats.

### **6.7.2 Exteriöra rengöringsprodukter**

Tvätt- och avfettningsmedel som används ska vara märkta med Bra Miljöval och Svanen eller finns upptagna på Naturskyddsföreningens Kemikaliesvepet. Klottersanering är undantagen.

**Åtgärd:** kravet har justerats

### **6.7.3 Tvättanläggning**

Fordonen får endast tvättas i anläggningar som är avsedda och godkända för fordonstvätt, med vattenrening, olje- och slamavskiljare.

**Åtgärd:** kravet har justerats

### **6.7.4 Toalettartiklar**

På bussar med toalett ombord används endast toalettartiklar (toalettpapper, tvål, mm.) märkta med Bra Miljöval, Svanen och/eller EU Ecolabel.

## **Region Västmanland:**

Naturskyddsföreningen efterfrågar förslag på kriterier som kan tas bort. En generell synpunkt är att se vilka krav som ger störst miljö- och klimateffekt samt vilka krav som driver på utvecklingen för persontransporter, och stryka de krav som ger minst effekt. Exempelvis så driver inte kravet om toalettartiklar på utvecklingen av persontransporter.

**Svar:** bra synpunkt, dock är miljömärkta toalettartiklar något som vi ser som självklart – att på en transport som är miljömärkt ska självklart inte miljöfarliga medel och produkter användas – det vore en dålig signal till resenärerna.

**Åtgärd:** ingen förändring när det gäller just kravet på toalettartiklar

---

<sup>4</sup> Med likvärdig miljömärkning avser kriterierna märkning som uppfyller de sex förutsättningarna som framgår på Upphandlingsmyndighetens hemsida, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/hallbarhet/stall-hallbarhetskrav/Anvandning-av-markning/>, samt att märkningens nivå på kriterierna och dess omfattning motsvarar de miljömärkningar som anges i kriterierna. Kontakta Bra Miljöval för frågor.

## 7. Länstrafik, flera färdstätt

För att kunna märka ett länstrafikbolags alla resor, behöver samtliga färdstätt som erbjuds uppfylla respektive krav för Bra Miljöval. Undantag kan göras för färdstätt\* som totalt utgör mindre än 2% av länstrafikens totala trafikarbete, mätt i personkm. För dessa ska licenstagaren redovisa en plan hur de färdmedelsspecifika kriterierna kan uppfyllas inom 5 år. Fordon inom färdstätt som inte uppfyller Bra Miljöval-kraven får inte bära märket Bra Miljöval.

\* t ex flextrafik, närtrafik, färdtjänst, båtresor. (Ersättningstrafik är redan undantagen.)

**Åtgärd:** Detta kapitel är borttaget och istället inlagt under avsnittet "Kriteriernas omfattning". Dock är meningen "För dessa ska licenstagaren redovisa en plan hur de färdmedelsspecifika kriterierna kan uppfyllas inom 5 år" borttagen.

## 8. Fartygsresor

### **Kommentarer från författaren**

*Kriterierna ställer krav på fartygsnivå istället för per personkm då miljöprestandan kan skilja sig stort mellan olika typer av fartyg. Fartygen kan vara avsedda endast för passagerartrafik, för att transportera personbilar eller för att transportera både passagerare, personbilar och gods.*

*För rena personfärjor är beräkningen av personkm enkel, men redan vid bilfärjor blir den svårare eftersom huvuddelen av transportvolymen eller däcksytan upptas av bilar snarare än personer. För fartyg som även transporterar frakt kan allokeringen av miljöbelastningen till persontransporter exempelvis ske utifrån fraktvolym eller däcksyta. Oavsett vilka metoder som väljs blir det i praktiken omöjligt att hitta ett system för bedömning av antal personkm och allokeringen av miljöeffekter till personresor som på ett rättvisande sätt är jämförbar mellan olika typer av fartyg.*

### **Svensk Sjöfart:**

Om författarens kommentarer, sista stycket: Svensk Sjöfart är enigt med dilemmat. Det finns allokeringsmodeller och redovisningsmetoder som enskilt är rättvis men som vid jämförelser med andra blir missvisande.

**Svar:** Tack för bekräftelse

**Åtgärd:** Ingen

### **Privatperson 2:**

Intressant sektor – vilka tjänster avses? Ni har säkert tänkt på dessa och i vilken mån BM kan fungera som konsumentupplysning och en pådrivande faktor. Är Finlandsbåtarna tänkbara? Kollektivtrafik på båt? Charterbåtar, turbåtar? Med tanke på det nya (?) greppet tror jag att kraven i denna första vända ska hållas få, enkla och begripliga: fartygsbränsle, utsläpp, energieffektivitet och båtunderhåll.

**Svar:** Tack för kommentar. Ja, en bredd av fartyg är möjliga.

**Åtgärd:** Enkelheten har helt klart övervägts, men resulterade i fler krav.

## 8.1 Batterier

### 8.1.1 Batteriproduktion

Licenstagare med fartyg som till någon del använder sig av batterier för drift ska efterfråga följande information från batteriproducenten:

- andel (%) förnybar el i produktionen
- andel (%) återvunna metaller och återvinningsgrad per metall
- andel (%) av och spårbarhet/ursprung för kritiska råvaror som kobolt, litium och nickel (som kan komma från konflikt- och högriskområden för barnarbete och korrupktion).
- Hur arbetar batteriproducenten med spårbarhet och för att öka denna?

### **2030-sekretariatet:**

Hellre CO<sub>2</sub>-utsläpp per installerad kW i batteriproduktionen

**Svar:** Ja, det skulle vara en enkel siffra att jämföra med andra – men hur få tag på den och vem bedömer att beräkningen av CO<sub>2</sub> är gjord på liknande sätt mellan olika leverantörer?

**Åtgärd:** Kravet har ersatts med krav för ökad spårbarhet.

### **Privatperson 1:**

För detaljerat, delvis också svårtolkat. Gör kravet mer generellt.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har ersatts med krav för ökad spårbarhet.

### **VT, SLL, ST**

Vi anser att det är ett relevant krav. Kanske kravet snarare borde uttrycka att trafikhuvudman ska sträva efter eller arbeta för en ständigt förbättrad redovisning av fordonsprestanda.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har ersatts med krav för ökad spårbarhet.

### **Svensk Sjöfart:**



Svensk Sjöfart anser att en hållbar batteriproduktion är av yttersta vikt. Att öka transparensen i tillverkningsprocessen genom att efterfråga ursprung på materialet är viktigt. Vi föreslår dock att vid det tillfälle att ursprung kan garanteras härstamma från en hållbar produktion så skall detta alternativ väljas framför andra.

**Svar:** Tack för förslaget. Det kom inte med i denna version, men vi hoppas kunna ställa krav på det i nästa version genom att vi nu ställer krav på ökad spårbarhet.

**Åtgärd:** Kravet har ersatts med krav för ökad spårbarhet.

### 8.1.2 Hantering av uttjänta batterier

Licenstagaren ska ha en etablerad rutin för återanvändning och återvinning av batterier som inte längre kan användas för drift av de fartyg som ingår i licensen.

#### VT, SLL, ST

Kommer troligen hanteras inom EU:s befintliga lagkrav "Batteridirektivet" och trafikhuvudmän ställer idag ett allmänt krav i upphandlingar att all tillämplig lagstiftning måste efterlevas.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** I licensvillkoren ställer vi krav på att lagstiftning ska efterföljas, så kravet har tagits bort.

## 8.2 Inköp av drivmedel

### 8.2.1 Palmolja

Biodrivmedel som härstammar från palmolja eller dess biprodukter (som PFAD i HVO) får inte användas för de miljömärkta transporterna.

#### Svensk Sjöfart:

Låter rimligt. Oklart om verifieringskravet gäller andra bränslen än Palmolja? Om det gör det så bör detta få en egen paragraf

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har förändrats.

#### 2030-sekretariatet:

Detta är inte vetenskapligt relevant. Palmolja kan vara det sämsta biodrivmedlet (om djungel skövlas), men det bästa om det odlas på existerande marker. EU har i det så kallade High ILUC risk direktivet undantagit palmolja som klassas som low ILUC risk. Raps kan faktiskt vara värre, soja är ofta värre. Vi ser det därmed som orimligt att enbart utesluta PFAD; fokus bör vara på faktisk klimatpåverkan och detta bör också gälla de fossila drivmedlens ursprung och produktionsmetoder, vilket i så fall bör innebära att drivmedel med ursprung i tjärsand eller oljeskiffer också stoppas.

**Svar:** Naturskyddsföreningen är starkt negativ till att palmolja, PFAD och soja används för tillverkning av drivmedel. Även om de är spårbara och uppfyller kraven i hållbarhetskriterierna är produktionen kopplad till stora problem. Den stora efterfrågan på dessa råvaror bidrar till indirekt påverkan på markanvändningen, där odling av palmolja och soja för livsmedelsproduktion trycks undan till nya odlingsmarker. För att bereda dessa nya marker skövlas regnskog och mark dikas ut, vilket ger höga koldioxidutsläpp och förödande effekter för den biologiska mångfalden. Ursprung av fossil olja är mycket svårare att få reda på och begränsas genom att krav ställs på att licenstagaren ska sträva efter att tanka förnybart drivmedel utan palmolja, PFAD och soja.

**Åtgärd:** Kravet har justerats

#### VT, SLL, ST

För att det ska fungera med våra långa avtalsperioder och befintliga uppföljningsrutiner förordar vi att man använder sig av hållbarhetsdirektivets hållbarhetsbesked istället för ett förbud av enskilda råvaror i drivmedel. Kommentar Skånetrafiken: Skånetrafiken har infört ett förbud för biodrivmedel med palmolja och/eller derivat från palm.

**Svar:** Det är viktigt att kraven ska fungera i verkligheten. Men kraven i hållbarhetsdirektivet eller alldeles för lågt ställda och tar t ex inte hänsyn till undanträngningseffekter och indirekta effekter av förändrad markanvändning. Kriterierna för att få Hållbarhetsbesked är idag, 2019, inte tillräckligt höga och tar inte hänsyn till klimateffekter av indirekt markanvändning eller industriella undanträngningseffekter där det inte sker någon minskad användning av fossila produkter i ett systemperspektiv.

**Åtgärd:** Kravet har justerats

### 8.2.2 Svavel

Svavelhalten i det drivmedel som används får för:

- internationell sjöfart inte överskrida **500 ppm**.
- nationell sjöfart inte överskrida **10 ppm**.

#### **Privatperson 3:**

IMO:s regler för internationell sjöfart fr.o.m. 1/1 2020 är max 0,50% svavel, vilket motsvarar 5000 ppm, alltså fem gånger högre än SECA-kravet på 0,10% S.

**Svar:** Tack för information. Våra krav ligger högre. Dock stod det felaktigt i motiveringen att svavelhalt i internationell sjöfart får vara max 500 ppm från och med januari 2020, istället för 5 000 ppm.

**Åtgärd:** Ingen.

#### **Svensk Sjöfart:**

Svensk Sjöfart har efter kontakt med bränsleleverantörer fått besked att diesel/gasolja med max 500 ppm inte finns kommersiellt tillgängligt till fartyg. Detta kriteriet känns därför ouppnåeligt såvida inte alternativa bränslen såsom metanol, gas m.fl används. För den nationella delen med kriteriet om 10 ppm blir innebörden att lastbilsdiesel blir enda alternativet såvida inte alternativa bränslen som metanol eller gas används. Kontentan är att alla former av maskiner som drivs på petroleumprodukter förutom lastbilsdiesel inte kan leva upp till kriteriet. Sannolikt kommer därför inga fartyg att kunna erhålla märkningen förutom batteridrivna fartyg

**Svar:** Det finns leverantörer som erbjuder drivmedel för fartyg med max 500 ppm.

**Åtgärd:** Ingen.

### **8.3 Inköp av el**

#### **8.3.1 Inköp av el till fartygen**

**100 procent** av den el som används vid landanslutning ska vara märkt med Bra Miljöval, exempelvis för batteriladdning, linförbindelse med fartyget och landanslutning.

Om Licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fartyget ansluts, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd el fartyget använder för drift och för landanslutning enligt kravet nedanför.

#### **Svensk Sjöfart:**

Förslagsvis borde det räcka med att elen är förnybar. Flera rederier och hamnar producerar egen el med solpaneler och vindkraftverk som dock inte är märkt med Bra Miljöval. Vid sådana tillfällen känns det inte rimligt att betala extra enkom för att elen inte är märkt med Bra Miljöval. Rimligtvis bör licenstagaren kunna påvisa att elen är framställd under former som är likvärdiga el producerad under märkningen Bra Miljöval.

**Svar:** Tack för kommentaren.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till 50 procent miljömärkt el, då kan egenproducerad vind- eller solex el stå för upp till 50 procent förnybar el och resten utgörs av miljömärkt el.

#### **VT, SLL, ST**

Bra, dock tycker vi att all el som används i trafikuppdraget borde vara märkt med Bra Miljöval eller uppfylla motsvarande krav. Meningen "Om licenstagaren inte har makt att påverka elavtalet där fordonen laddas, ska Licenstagaren köpa in mervärdet för Bra Miljöval-märkt el så att det minst motsvarar den mängd som fordonen laddas med" är svår att förstå. Vad menas?

**Svar:** Det kan t ex handla om att trafik utförs i Danmark, där det bara kan väljas förnybar el, men inte Bra Miljöval-märkt. Då får Bra Miljöval-värdet för de kWh som laddas i t ex Danmark, köpas in extra av elleverantör (som licenstagaren har avtal med) som tillhandahåller Bra Miljöval el.

**Åtgärd:** Kravet har justerats till 50 procent el märkt med Bra Miljöval eller likvärdig miljömärkning.

#### **8.3.2 Landanslutning**

Mindre fartyg, som skärgårdsbåtar och bilfärjor (*hur kan det uttryckas bättre?*), som ligger till kaj i **15 minuter** eller mer ska ansluta till landel. (Om anslutningspunkt saknas ska fartyget på annat vis vara fritt från avgasemissioner.)

Större fartyg, som färjor till Gotland, Danmark, Finland mm (*hur kan det uttryckas bättre?*), som ligger till kaj i **30 minuter** eller mer ska ansluta till landel.

#### **CSI:**

[Svar på första frågan:] Vore bra att tydligt definiera typ och/eller storlek. Skulle kunna vara tillräckligt att säga "Skärgårdstrafik". [Svar på andra frågan:] Vore bra att tydligt definiera typ och/eller storlek. Skulle kunna vara tillräckligt att säga "Utöskärs trafik"

**Svar:** Tack för förslag.

**Åtgärd:** Synpunkter är inarbetade.

**Svensk Sjöfart:**

30 minuter är väldigt kort tid. Bara arbetet att koppla tar mer än 30 minuter. Man behöver återgå till fartygets el-kraft en bra stund innan avgång för att vara säker på att man har en stadig och säker egen elproduktion. Att sätta tidskrav på när man ska koppla landström känns svårt då det är en tidskrävande omställning och ofta begränsar hur mycket av fartygets utrustning som kan köras...kanske bör kravet vara att det ska finnas anslutningar och att dessa ska användas så långt det är rimligt? För de fartyg som går i internationell trafik och således tar landström i utländska hamnar så känns det orimligt att kräva märkning av svenska naturskyddsföreningens Bra Miljöval-märkning.

**Svar:** Tack för synpunkt. Och 30 min funkar inte för stora fartyg. Om halva sträckan går på utländsk el, så är ju den betydande. Då kan bolaget köpa in mervärdet från svenska elnätet. Men viktigast är ju att den är förnybar, men den bör även vara hållbar eftersom åtgången av el är stor.

**Åtgärd:** Tiden har höjts till 90 minuter. Kravet när det gäller miljömärkt el har sänkts till 50% och resten förnybar el.

**VT, SLL, ST**

Kravet är ok under förutsättning att anslutning till landel finns. Vid bryggor som inte är elektrifierade är kravet omöjligt att uppfylla.

**Svar:** Ja, synpunkten arbetas in.

**Åtgärd:** Fartyg ska ansluta till el där anslutning finns.

**2030-sekretariatet**

Förslag på krav: Eldrivna hjälpmotorer. Fartygens utsläpp har högst hälsopåverkan vid start och inbromsning. Större färjor har flera hjälpmotorer vid exempelvis bogpropellrar. Om dessa delvis kan gå på el (hybriddrift) nås stora klimatvinster.

**Svar:** Bra idé.

**Åtgärd:** Kravet kom inte med, men för alla nya motorer under 130 kW som driftsätts från 2021 ställs krav på max 0,4 g NOx/kWh. Dock inte krav på att hjälpmotorerna ska vara elektriska, även om det kan vara en lösning för att klara kravet.

## 8.4 Fartygens utsläpp

### 8.4.1 Katalysator

Fartyg som drivs på annat drivmedel än el, ska vara utrustat med både SCR-katalysator och partikelfilter. Kravet avser inte fartyg där dieselmotor endast används som nödmotor i de fall eldrift för tillfället inte fungerar.

*Fungerar det att ställa ett krav på katalysator eftersom dess funktion hänger på att motorn har tillräckligt hög temperatur?*

*Verifiering: Via kvitton på inköpt urea som ska vara proportionerligt mot hur många timmar katalysatorn har använts. Något enklare sätt?*

**Privatperson 3:**

Rent principiellt tycker jag det är bättre att ställa utsläppskrav än teknikkra, och därför bör krav på katalysator slopas (du föreslår ju utsläppskrav i nästa sektion). Dessutom finns numera andra tekniker än SCR som klarar Tier III-kraven, och med vissa bränslen (t.ex. LNG, LGB) så kan fartygen klara Tier III-kraven utan ytterligare reningsteknik.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

**CSI:**

Kan ev. tas bort, se nedan kommentar under "Kväveoxider" samt i slutet på detta stycke gällande partikelfilter. Partikelfilter bör läggas som separat punkt. Filter finns och behövs för att hindra de mest skadliga partiklarna från att passera ut. Varken katalysator för NOx eller Scrubber för SOx löser partikelproblematiken "tillräckligt".

**Svar:** Kraven är många och krav på partikelfilter kommer att tas upp igen vid nästa revidering.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

**Svensk Sjöfart:**

Kravet torde gälla enkom fartyg som drivs av MGO/MDO och inte fartyg som drivs av LNG, Metanol och andra flytande bränslen som inte genererar NOx/PM i samma omfattning som MGO/MDO. Andelen färjor som har SCR & partikelfilter är mycket begränsat i dagsläget.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

#### 8.4.2 Kväveoxider

För mindre fartyg som skärgårdsbåtar och bilfärjor får utsläpp av kväveoxider vara **max 2 g/kWh**.

För större fartyg ska dessa ha en utsläppsnivå av kväveoxider motsvarande **Tier III** enligt IMO:s regelverk<sup>5</sup> eller bättre.

Mätningarna som ligger till grund för utsläppen ska göras minst var **3:e år**.

*Kravet ska ligga högre än lagkrav, annars är det ingen idé att ställa kravet. Hur blir detta kravet kontra det ovan? – räcker det att ställa ett av dem?*

#### Svensk Sjöfart:

[Kommentar på sista meningen om Tier III:] Detta kräver katalysator för existerande fartyg eftersom Tier III gäller nya fartyg från och med 2021

**Svar:** Tack för information.

**Åtgärd:** Kravet har justerats.

#### CSI:

[Som svar på frågan i rött:] Det räcker och blir tydligare att endast referera till Tier III, katalysator behöver inte vara separat kriterie då exempelvis LNG och LBG lever upp till Tier III utan katalysator. Vidare borde ingen separat referering behövas för "max 2 g/kwh för mindre fartyg". Tier-reglerna baseras på varvtal och för mindre motorer ligger Tier III-kravet på eller nära 2 g/kwh.

**Svar:** Tack för information.

**Åtgärd:** Kravet har justerats.

#### Privatperson 3:

Eftersom de föreslagna Bra Miljöval-kraven gäller både nya och befintliga fartyg är de tuffare än IMO-kraven (som bara gäller nya fartyg efter ett visst s.k. kölläggningsdatum, som för Östersjön/Nordsjön är 2021) och EU-kraven för "inlandsfartyg" (i NRMM-direktivet) som också bara gäller nya fartyg från 2019/2020.

**Svar:** Tack för information.

**Åtgärd:** Kravet har justerats.

#### 8.4.3 Skrubber

Skrubber för rening av utsläpp av SOx och NOx tillåts inte.

#### Privatperson 3:

Hen tog bort NOx.

**Svar:** Tack.

**Åtgärd:** Kravet har dock tagits bort. Vi ställer krav på maximal svavelhalt på bränslet.

#### CSI:

Skrubber används bara för SOx, för NOx används "vanligen" SCR (katalysator), mer sällsynt för NOx också EGR. Mkt riktigt så behöver ni inte ha skrubberkrav då SOx-utsläppen är små vid användning av såpass lågsvavliga bränslen som definierat under svavel kap. 8.2.2.)

**Svar:** Tack för informationen.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort. Vi ställer krav på maximal svavelhalt på bränslet.

#### 8.4.4 Flytande utsläpp

Inga utsläpp tillåts göras till vatten av:

- spilloljor, glykol och liknande kemiska produkter
- avloppsvatten som svartvatten, gråvatten och länsvatten.

Detta ska lämnas för hantering i hamn av certifierade företag.

---

<sup>5</sup> [http://www.imo.org/en/ourwork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/nitrogen-oxides-\(nox\)-%E2%80%93-regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/ourwork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/nitrogen-oxides-(nox)-%E2%80%93-regulation-13.aspx)

#### **Svensk Sjöfart:**

Torde man inte ställa krav på hur tvättvattnet omhändertas, t.ex då en closed-loop används där avfallet lämnas iland till godkänt anläggning?

**Svar:** I denna version har vi inte med krav på detta.

**Åtgärd:** Ingen.

#### **Skeppsredarna:**

Detta är ett lagkrav. Man måste visa på att man har system för att det tas om hand. Funktionsbaserade egenkontrollsystem, där man måste skicka in en deklARATION varje år, sedan är det inspektion vart 5:e år. Det finns manualer som beskriver hur man ska ta om hand spillolja i kölen.

**Svar:** Tack för informationen.

**Åtgärd:** Då detta hanteras genom lagkrav styrs det genom licensvillkoren och kravet tas bort.

### **8.5 Underhåll**

För underhåll, renovering och reparation av fartyg som ingår i miljömärkningen ska Licenstagaren använda varv som är miljöcertifierade enligt ISO 14001.

#### **Svensk Sjöfart:**

Det finns flertalet ISO 14001-certifierade varv i närområdet men det finns även ej certifierade varv som fartyg kan behöva uppsöka med kort varsel. Att istället transportera fartyget till ett varv längre bort istället för närmsta men icke certifierade varv innebär i sig en extra miljöpåverkan.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har tagits bort.

### **8.6 Drivmedlets klimatpåverkan**

För drift av respektive fartyg som ingår i licensen ställer vi krav på en stigande andel förnybart drivmedel av totalt inköpt drivmedel per år. Det förnybara flytande eller gasformiga drivmedlet får ha en maximal klimatpåverkan på max **18,81 g CO<sub>2</sub>-ekv/MJ** beräknat enligt hållbarhetskriteriernas (HBK) regelverk. El sätts till 0 g CO<sub>2</sub>-ekv/MJ. Kravet ställs på energibasis och andelen avser ett genomsnitt för respektive år.

- Från och med år 2020 ska minst 20 % av totalt inköpt drivmedel vara förnybart.
- Från och med år 2022 ska minst 30 % av totalt inköpt drivmedel vara förnybart.
- Från och med år 2025 ska minst 50 % av totalt inköpt drivmedel vara förnybart.
- Från och med år 2030 ska 100 % av inköpt drivmedel vara förnybart.

Beräkningar: i Bilaga A anges respektive drivmedel som använts, total mängd i MJ per drivmedel samt eventuellt respektive drivmedels klimatpåverkan i CO<sub>2</sub>-ekv/MJ (genom uppgifter från t ex drivmedelsleverantör).

#### **VT, SLL, ST**

Gällde detta per fartyg eller avtal med fartygstafrik? Vi ser HVO som det naturliga valet där el inte passar.

**Svar:** Kravet har förändrats men avser ett genomsnitt för respektive år för respektive fartyg.

**Åtgärd:** Ingen.

#### **Svensk Sjöfart:**

Det här kan bli mycket svårt att uppnå givet sjöfartens volymer enligt vissa rederier medan andra är positiva till ambitionsnivåerna.

**Svar:** Tack för informationen.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats sen remissversionen.

### **8.7 Energianvändning**

#### **8.7.1 Bränslemätningssystem**

Fartyg som ingår i licensen ska ha ett bränslemätningssystem installerat som stöd för optimerad drift av fartyget.

#### **VT, SLL, ST**

Detta behöver inkludera en momentan återkoppling till befälhavare för effekt.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har dock tagits bort.

#### **Svensk Sjöfart:**

Förslagsvis kan EUs MRV med fördel användas, dock gäller detta endast för fartyg över 5000 GT. EUs MRV anger 4 metoder för mätning.

**Svar:** Tack för informationen.

**Åtgärd:** Ingen.

#### **8.7.2 Arbete för minskad energianvändning**

Licenstagaren ska arbeta enligt strukturerad metod för att ständigt försöka minska ingående fartygs energianvändning. Exempelvis genom att:

- Fartyg som ingår i licensen har en fullt implementerad SEEMP<sup>6</sup> (Ship Energy Efficiency Management) med planering, implementering, uppföljning och utvärdering och förbättringar gällande fartygets energianvändning.
- EEOI, Energy Efficiency Operational Indicator, ...hur kan förslag eller krav skrivas?
- Licenstagaren beskriver på annat vis hur de arbetar med att minska energianvändningen för fartyg som ingår i licensen. *Andra förslag på exempel eller andra förslag på hur kravet borde ställas istället?*

#### **Svensk Sjöfart:**

EEOI är ett värde och således en parameter som kan användas för att jämföra sitt förbättringsarbete. Föreslår att meningens med EEOI tas bort från texten. I övrigt så pågår omfattande energieffektiviserings-program i rederierna, inklusive eco-driving, hastighetsoptimering m.m. Dessa metoder kan men fördel redovisas för att uppfylla kriteriet.

**Svar:** Tack för synpunkten.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats och istället ställs krav på handlingsplan, EEOI kan då vara ett verktyg för licenstagare.

#### **2030-sekretariatet:**

Eco-driving för berörd personal och redovisning av minskad bränsleförbrukning kan vara ett sätt att ställa krav och följa upp. Ett annat krav kan vara att jobba med fyllnadsgraden så att gods åker med personfärjor om de inte fylls med bilar, aktören kan visa att man har en beredskap för detta och dokumentation på att detta har genomförts.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Kravet har ändrats och istället ställs krav på handlingsplan. Eco-driving och ökad fyllnadsgrad kan vara exempel på åtgärder.

#### **VT, SLL, ST**

Bra krav - all kollektivtrafik ska arbeta med energibesparande åtgärder.

**Svar:** Tack för synpunkt.

**Åtgärd:** Ingen.

### **8.8 Ombord**

#### **8.8.1 Interiöra rengöringsprodukter**

Endast rengöringsprodukter miljömärkta med Bra Miljöval och Svanen används vid interiör rengöring (där passagerare vistas), inkl. toalettrensning. Undantag: klottersanering och i speciella fall för borttagning av mycket svåra fläckar.

**Åtgärd:** Kravet har justerats.

#### **8.8.2 Toalettartiklar**

På fartyg med toalett ombord används endast toalettartiklar (toalettpapper, tvål, mm.) märkta med Bra Miljöval, Svanen och/eller EU Ecolabel.

**Åtgärd:** Kravet har justerats.

#### **8.8.3 Vid försäljning av livsmedel ombord**

Följande livsmedel ska vara ekologiska (miljömärkning av typ 1: KRAV, EU-ekologisk):

- kaffe och te

---

<sup>6</sup> <https://www.marpol-annex-vi.com/eedi-seemp/>

- bananer
- vindruvor inkl. russin och vin
- mjölk
- fisk och skaldjur

**Svensk Sjöfart:**

Det förefaller orimligt att ställa krav på att allt vin till försäljning ska vara miljömärkt däremot skulle det mycket väl vara krav att det ska finnas i sortimentet. Förslagsvis inkluderas även att fisk och skaldjur som erbjuds i restauranger skall vara hållbart fiskad (MSC-märkt eller liknande).

**Svar:** Kravet ställs på det som serveras ombord. Det finns en mycket stor mängd ekologiskt vin. Bra idé att lägga till fisk och skaldjur

**Åtgärd:** Fisk och skaldjur har lagts till. Kravet har justerats till att fem av sju livsmedelsgrupper ska vara ekologiska.

**VT, SLL, ST**

För skärgårds- och pendelbåtar (som SL/Waxholmsbolaget och VT trafikerar med) anser vi följande kravområden viktigast att arbeta med:

Krav på förnybart drivmedel, t ex enligt nedanstående upptrappning. – det är med

Krav på rent drivmedel, vi använder MK1 blandat med förnybart (HVO). – krav ställs på låg svavelhalt

Krav på bästa avgasrening (motsvarande Euro 6) när motorer byts (vilket sker med 10-20 års mellanrum) alternativt när nya fartyg byggs. – det är med

Krav på energieffektivisering. – det är med

Krav på utfasning av farliga kemikalier. – det är endast med i form av interiör rengöring, men frågan tas upp när det är dags att uppdatera kriterierna nästa gång.

Krav på avfallshantering, både fast och flytande. – med på flytande genom lagkrav

Nedanstående krav på listade livsmedel ombord är också bra. – ok, fler har tillkommit

**Svar:** Tack för synpunkter, se mina kommentarer ovanför.

**Åtgärd:** Ingen.