Naturskyddsföreningen ⏐ Bra Miljöval

Persontransporter

Kriterier 2019:1, Remiss

KOMMENTARER OCH SYNPUNKTER FRÅN:

Föreningen Svensk Sjöfart



**Bra Miljöval**

**Naturskyddsföreningens miljömärkning**

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

Men det räcker inte att skydda naturen i reservat eller stoppa enskilda förorenare. Den totala

miljöbelastningen måste minska. Företag som miljöanpassar sin produktion och sina produkter är mycket viktiga i det arbetet.

Bra Miljöval är Naturskyddsföreningens eget miljömärke och ett av våra verktyg för att driva

utvecklingen mot ett hållbart samhälle. Bra Miljöval ställer höga miljökrav på de produkter och tjänster som får märkas.

Bra Miljöval är en så kallad typ I-märkning. Det vill säga en tredjepartscertifiering som är oberoende i förhållande till inblandade parter. Bra Miljöval är medlem i GEN (Global Ecolabelling Network) som är ett internationellt nätverk av miljömärkarorganisationer. För att säkerställa att Bra Miljöval uppfyller kraven på ett kvalitetssäkert system har miljömärkningen granskats enligt GENICES (Global Ecolabelling Network’s Internationally Coordinated Ecolabelling System).

Tack vare Bra Miljöval har hundratals produkter gjorts om och miljöanpassats. Märkningen har lett till konkreta resultat. Till exempel har Bra Miljöval bidragit till att fosfater fasats ut och förbjudits i tvättmedel inom EU. Bra Miljöval Livsmedelsbutik drev fram de första miljömärkta, ej kvicksilverbaserade, knappcellsbatterierna och fick producenter av självspelande vykort att byta till sådana för hela svenska marknaden. Märkningen uppmuntrar också till minskad nykonsumtion t ex genom att märka Second handkläder och kläder som är redesignade.

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



I konsumenternas ögon är märkningen Bra Miljöval en trovärdig signal.

För licenstagaren ger märkningen konkurrensfördelar.

Innehållsförteckning

[Förord 5](#_Toc8992692)

[Syfte 5](#_Toc8992693)

[Kriteriernas omfattning 5](#_Toc8992694)

[1. Grundkriterier 6](#_Toc8992695)

[1.1 Miljöpolicy 6](#_Toc8992696)

[1.2 Miljöutbildning 6](#_Toc8992697)

[1.3 Beräkning av utsläpp 6](#_Toc8992698)

[2. Lånecyklar och lånescootrar/sparkcyklar 7](#_Toc8992699)

[2.1 Fordonsproduktion 7](#_Toc8992700)

[2.2 Fordonens livslängd 7](#_Toc8992701)

[2.3 Hantering av uttjänta komponenter 7](#_Toc8992702)

[2.4 Inköp av el 7](#_Toc8992703)

[2.5 Drivmedlets klimatpåverkan från servicefordonen 8](#_Toc8992704)

[2.6 Inköp av drivmedel till servicefordonen 8](#_Toc8992705)

[2.7 Servicefordonens utsläppsklass 8](#_Toc8992706)

[3. Bildelningstjänster (bilpool, hyrbil och taxi) 9](#_Toc8992707)

[3.1 Fordonsproduktion 9](#_Toc8992708)

[3.2 Inköp av drivmedel 10](#_Toc8992709)

[3.3 Inköp av el 10](#_Toc8992710)

[3.4 Laddning vid uthyrning av laddhybrider 10](#_Toc8992711)

[3.5 Fordonens utsläppsklass 10](#_Toc8992712)

[3.6 Service och underhåll 10](#_Toc8992713)

[3.7 Drivmedlets klimatpåverkan 11](#_Toc8992714)

[3.8 Energianvändning 11](#_Toc8992715)

[3.9 Kemikalier 12](#_Toc8992716)

[4. Spårtrafik 13](#_Toc8992717)

[4.1 Fordonsproduktion 13](#_Toc8992718)

[4.2 Inköp av el 13](#_Toc8992719)

[4.3 Ombord 13](#_Toc8992720)

[4.4 Inköp av flytande drivmedel 14](#_Toc8992721)

[4.5 Drivmedlets klimatpåverkan 14](#_Toc8992722)

[5. Buss, långfärdresor 15](#_Toc8992723)

[5.1 Fordonsproduktion 15](#_Toc8992724)

[5.2 Inköp av drivmedel 15](#_Toc8992725)

[5.3 Inköp av el 15](#_Toc8992726)

[5.4 Fordonens utsläppsklass 15](#_Toc8992727)

[5.5 Service och underhåll 16](#_Toc8992728)

[5.6 Drivmedlets klimatpåverkan 16](#_Toc8992729)

[5.7 Kemikalier 16](#_Toc8992730)

[6. Bussresor, läns-/stadstrafik 17](#_Toc8992731)

[6.1 Fordonsproduktion 17](#_Toc8992732)

[6.2 Inköp av drivmedel 18](#_Toc8992733)

[6.3 Inköp av el 18](#_Toc8992734)

[6.4 Fordonens utsläppsklass 18](#_Toc8992735)

[6.5 Service och underhåll 18](#_Toc8992736)

[6.6 Drivmedlets klimatpåverkan 19](#_Toc8992737)

[6.7 Kemikalier 19](#_Toc8992738)

[7. Länstrafik, flera färdsätt 20](#_Toc8992739)

[8. Fartygsresor 21](#_Toc8992740)

[8.1 Batterier 21](#_Toc8992741)

[8.2 Inköp av drivmedel 22](#_Toc8992742)

[8.3 Inköp av el 22](#_Toc8992743)

[8.4 Fartygens utsläpp 22](#_Toc8992744)

[8.5 Underhåll 23](#_Toc8992745)

[8.6 Drivmedlets klimatpåverkan 23](#_Toc8992746)

[8.7 Energianvändning 24](#_Toc8992747)

[8.8 Ombord 24](#_Toc8992748)

[Definitioner 26](#_Toc8992749)

[Bilaga A. Beräkningar för uppfyllnad av gränsvärden 27](#_Toc8992750)

# **Förord**

Persontransporter märkta med Bra Miljöval är ett av Naturskyddsföreningens verktyg för att driva utvecklingen mot ett mer hållbart transportsystem. Det här är 2019 års kriterier för Persontransporter. I dessa fastställer Naturskyddsföreningen hur Persontransporter ska utföras för att kunna märkas med Bra Miljöval.

Kriterierna för Bra Miljöval Persontransporter uppdaterades senast 2011 och sedan dess har fordonstekniken utvecklats med bättre avgasrening, ökad energieffektivitet och inte minst genom ökad elektrifiering. Det har också tillkommit affärsmodeller som inte var lika vanliga vid den tidpunkten. Kriterierna från 2011 var färdmedelsneutrala och ville styra resenärerna mot mindre miljöskadliga färdsätt, men hade mindre styreffekt inom dessa fordonskategorier. I dessa kriterier är det istället olika kriterier för olika färdsätt/aktörstyper, vilket möjliggör mer färdmedelsanpassade kriterier som kan lyfta fram de miljömässigt bästa alternativen inom respektive färdsätt. På det viset kan de bättre bidra till att driva utvecklingen inom respektive färdsätt i en mer miljövänlig riktning.

Alla Licenstagare ska uppfylla grundkriterierna. De ska dessutom uppfylla kraven för den tjänst som företaget utför transporter inom; lånecykel/lånescooter, bildelningstjänster, spårtrafik, långfärdsbuss, läns-och stadstrafikbuss och/eller båt-/färjeresor.

Naturföreningens vision med dessa kriterier är att bidra till att produktionen av fordon och dess drivmedel och batterier ska ta större hänsyn till miljö och sociala värden, att minska persontransporternas klimatpåverkan och dess miljö- och hälsofarliga utsläpp till både luft och vatten.

# **Syfte**

Syftet med dessa kriterier är att bidra till att:

* minska transporternas klimatpåverkan
* minska hälso- och miljöfarliga utsläpp vid drift och underhåll
* bidra till minskad påverkan på miljö och människor vid tillverkning av fordon, fartyg och drivmedel
* driva på transportföretag att bli ännu bättre ur miljösynpunkt
* påverka respektive färdmedelsbransch att bli bättre ur miljösynpunkt

# 

# **Kriteriernas omfattning**

Kriterierna gäller från 2020-01-01 (obs! preliminärt datum) tills nästa reviderade kriterier träder i kraft, tidigast 2023-01-01. Ett företag som vill märka sin tjänst med Bra Miljöval ska uppfylla de krav som anges i detta kriteriedokument med tillhörande licensvillkor, samt upprätta ett licensavtal med Naturskyddsföreningen.

Dessa kriterier är avsedda för transportaktörer som erbjuder persontransporter i Europa. Kraven ska uppfyllas som ett snitt för den fordonsflotta som ingår i märkningen såvida inte annat uttrycks i kravet.

Om en Licenstagares alla transporttjänster inte ingår i miljömärkningen ska den eller de tjänster som Licenstagaren vill miljömärka tydligt kunna skiljas från övrig transportverksamhet hos licenstagaren. Exempel på vad transporttjänsten kan omfatta för olika färdsätt/aktörer:

* Tåg: företagets alla chartertågresor är miljömärkta
* Kollektivtrafikbolag: Alla resor med linje 6 är miljömärkta, all stadstrafik är miljömärkt
* Bildelningsföretag:
  + Hela bildelningstjänsten i orten/i stadsdelen är miljömärkt eller
  + företaget erbjuder vissa personbilsmodeller som uppfyller kraven för Bra Miljöval. *(Det sistnämnda gäller dock inte för taxi, utan för ställs kraven på hela dess flotta. Det beror på att konkurrensen sker mellan bolagen och för att taxikunden vanligtvis inte styr över vilken fordonsmodell som används vid en beställning av taxi.)*

Kombinationer av olika transportmedel, där alla ingående transporttjänster är miljömärkta kan marknadsföras av en Licenstagare som står för en ”varuplattform” för de samlade tjänsterna.

Vi accepterar biogas enligt ”grön gas-principen”.

# **Grundkriterier**

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

## 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.

Miljöpolicyn 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.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på ett systematiskt miljöarbete säkras att Licenstagaren arbetar seriöst med miljöpåverkan från den verksamhet som utför transporterna. Här bör licenstagare hantera sådant som t ex sparsam körning hos förarna och andra sätt att ständigt arbeta för att minska sin energianvändning för transporterna.*

***Verifiering:*** *Licenstagare ska tillhandahålla dokument som visar att kravet uppfylls. Om Licenstagaren arbetar enligt ett certifierat miljöledningssystem kan giltigt licensnummer för detta visas.*

## 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 från det att Licenstagaren ingått avtal med Naturskyddsföreningen om att uppfylla de nya kriterierna. Kravet omfattar all förare/personal som är tillsvidareanställda. ? 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 Naturskydds-föreningen om att uppfylla de nya kriterierna. Undantaget omfattar främst aktörer som offentligt ägda kollektivtrafikbolag.*

***Motivering:*** *En kund som använder en miljömärkt tjänst ska möta förare/personal som har en grundläggande kunskap om tjänstens främsta miljöpåverkan samt om miljömärkningen Bra Miljöval och vad den innebär för dem.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska redovisa plan för utbildning av förare/personal, samt vid kontroll antal och andel personer som genomgått utbildningen vid given tidpunkt. Stickprov kan förekomma i form av frågor till förare/personal.*

## 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.

# **Lånecyklar och lånescootrar/sparkcyklar**

Lånecyklar och lånescootrar (sparkcyklar) är i huvudsak placerade i centrala delar av större städer. För omflyttning och hämtning av fordonen och underhåll av eventuella stationer används i huvudsak lätta lastbilar eller personbilar, men även lastcyklar. Dessa benämns nedan som servicefordon. Lånecyklar och lånescootrar kan även ingå som en del i en pool med andra typer av fordon.

**Syfte med märkningen:** Vi vill miljömärka tjänster med lånecyklar och lånescootrar för att hjälpa konsumenter och upphandlare att välja den tjänst som har lägst miljöpåverkan. I kriterierna inkluderar vi även servicefordonen eftersom de står för största miljö- och hälsopåverkan vid användningen.

**Genom kraven vill vi påverka till:** längre livstid på fordonen, att de tillverkas mer hållbart, att drivmedlen för både uthyrnings- och servicefordon har lägre miljöpåverkan vid både produktion och förbränning.

## Fordonsproduktion

När Licenstagaren beställer nya lånecyklar 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).

***Motivering:*** *Batterier tillverkas idag på ett sätt som innebär stora påfrestningar på miljö och människor, främst vid mineralbrytningen av t ex kobolt. Vi skulle egentligen ha velat ställa skarpa krav på att batterierna ska innehålla t ex max X% Kobolt och att mineralerna inte får komma från konfliktzoner (se ”definitioner”). Men vi ser att det är svårt för en mindre licenstagare att påverka detta. 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 och genom att ställa frågorna och förhoppningsvis få in svar kan sådan information tillhandahållas som gör att vi kan ställa skarpare krav i nästa kriterieversion.*

***Verifiering:*** *Lista över vilka leverantörer frågorna har ställts till, vilka som har svarat samt vilka svar som har getts.*

## Fordonens livslängd

Licenstagaren ska ha metoder för att lånecyklarna/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?*

***Motivering:*** *En transporttjänst blir en stor miljöbelastning om fordonen har en kort livstid och måste ersättas med nya. Genom att ha en varsam hantering vid upphämtning och lämning av fordonen och regelbunden kontroll och service av fordonen minskar risken att de går sönder, samt då fordon går sönder ska de repareras så långt det är möjligt och delar kunna återanvändas som reservdelar.*

***Verifiering:*** *Redovisning av service- och reparationsrutiner. Redovisning av medellivslängd och hur stor andel av komponenterna som behöver bytas ut. Livslängd kan definieras som ”loss-rate”, andel (i %) av fordonen på gatorna som går förlorade per månad. Remissläsare: vad vore ett smart sätt att verifiera att licenstagaren ser till att fordonen får så lång livstid som möjligt?*

## Hantering av uttjänta komponenter

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

***Motivering:*** *Komponenterna innehåller värdefulla ämnen som kan användas igen och de ska tas om hand på ett ansvarsfullt sätt där hänsyn tas till miljö och inte riskerar människors och djurs hälsa.*

***Verifiering:*** *Redovisning av rutin och vilka företag Licenstagaren samarbetar med för detta. Stickprov kan förekomma.*

## Inköp av el

**100 procent** av den el som eldrivna lånecyklar/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.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går dessutom pengar till fondprojekt som minskar elproduktionens miljöskador och som minskar antal använda kWh genom energieffektiviseringsprojekt. Om Licenstagaren inte själv står för elavtalet kan den ändå se till att motsvarande mängd Bra Miljöval-märkt el produceras och läggs till elnätet.*

***Verifiering:*** *Elavtal eller fakturor, total mängd el för anläggningen där elavtalet gäller kontra tjänstens totala elförbrukning som anges i Bilaga A.*

**Nedan krav gäller enbart för servicefordonen:**

## Drivmedlets klimatpåverkan från servicefordonen

Utsläppen av fossila koldioxidekvivalenter får för lastbilar inte vara högre än **150 g CO2-ekv/fordons-km** och för personbilar inte högre än **70 g CO2-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[[1]](#footnote-1). 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.

***Motivering:*** *Vi vill inte låsa oss fast vid en teknik och väljer därför att ställa krav på maximala utsläpp istället för att t ex endast tillåta cyklar och fordon som drivs med el eller biogas. Gränsvärdet på 150 g är satt utifrån 3,5-tons-gaslastbilar som körs i princip uteslutande på biogas, Well-to-Wheel-värde. Utbudet av lätta ellastbilar är mycket lågt än så länge. Gränsvärdet 70 g CO2-ekv/fkm (WLTP) baseras på NEDC-värdet 60 g CO2-ekv/km som är det värde som gäller för att få bonus vid nybilsköp 2019 \* ca 1,2 för att få ett ungefärligt WLTP-värde.*

***Verifiering:*** *Alla ingående fordonsmodeller ska redovisas samt respektive antal av var och en modell.**Utsläpp anges enligt standardiserade WLTP-värden för ingående fordonsmodeller. För att använda sig av värdet Well-to-Wheel för förnybara drivmedel ska avtal/fakturor verifiera att fordonen tankas med 100% förnybart drivmedel.*

## Inköp av drivmedel till servicefordonen

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

***Motivering:*** *Den mycket omfattande palmoljeproduktionen har lett till och leder till nerhuggning av regnskog, förödande för bland annat den lokala naturen, miljön och djuren och bidrar även till förändrad markanvändning som har en mycket hög klimatpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska redovisa vilken drivmedelsleverantör de använder, vilka drivmedel som har tankats, och vad det är producerat av.*

## Servicefordonens utsläppsklass

* + 1. **Utsläppsklass**

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

* + 1. **Utsläppsklass vid nyanskaffning**

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

***Motivering:*** *Servicefordonen körs i tätbefolkat område och bör av hälsoskäl ha mycket låga eller inga utsläpp från eventuellt avgasrör.*

***Verifiering:*** *Redovisning av ingående fordon med registreringsnummer i Bilaga A.*

# **Bildelningstjänster (bilpool, hyrbil och 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:

* respektive bil som ingår i den märkta tjänsten ha flera användare (minst 4?) per månad
* bilarna som ingår i den märkta tjänsten inte vara privatägda.

***Motivering:*** *Idag finns möjlighet att leasa/hyra en personbil i flera månader och även under flera år. I dessa kriterier anser vi då att bil som hyrs under så lång tid inte är att betrakta som bildelning, utan att användningen mer liknar den hos en privatägd personbil.*

**Syfte med märkningen:** Privatägda personbilar används i allmänhet endast några få procent av dygnets timmar. Vi vill därför bidra till att öka uppmärksamheten för bildelningstjänster, och få fler människor att resa med dessa tjänster istället för att äga och resa med egen bil. På det viset finns möjlighet att minska antalet personbilar i gatuutrymmet. Genom attmiljömärka bildelningstjänster vill vi även göra det enklare för kunder och upphandlare att välja de miljömässigt bättre bilmodellerna och de företag som genomgående har högt ställda miljökrav på sin bildelningstjänst.

**Genom kraven vill vi påverka till** att fordonen och dess drivmedel har lägre miljöpåverkan, både vid produktion och vid användning, att fordonens energianvändning hålls nere samt att rengöringen av fordonen har lägre miljöpåverkan.

***Ytterligare kommentarer från författaren:***

*Det hade varit enkelt och tydligt att bara ställa krav på att alla fordon ska vara 100% elbilar. Men det finns fortfarande många kunder som är främmande för elbilar och som därför inte hyr dessa eller om de hyr en laddhybrid så tankar de bilen med fossilt drivmedel så snart batteriet inte räcker. Det kan också finnas ont om laddplatser så att dessa fordon inte kan laddas upp innan uthyrning. Laddhybrider kan därför vara svåra och mycket osäkra att omfatta i en miljömärkt tjänst då de mycket väl kan drivas med fossilt bränsle i mycket högre grad än det gällande certifieringsvärdet för modellen. Licenstagare har mycket liten möjlighet att påverka vad kunden tankar/laddar laddhybriden med. Därför sätts hårdare gränsvärden för laddhybrider.*

*Gasbilar är inte vanligt för uthyrning då kunder känner osäkerhet kring att tanka dessa och därför avstår att hyra dem. Däremot är gasbilar något vanligare i taxibranschen.*

*Krav ställs mot fordonskilometer (istället för personkm) då det är svårt för licenstagaren att styra över beläggningen för denna typ av resor. Taxi brukar bara ha en betalande kund, även om det är fler i taxin. Om vi hade ställt kravet mot personkm för taxi hade det varit för att försöka styra mot samarbeten och system som ökar samåkning i taxi, men det är tveksamt hur mycket en miljömärkning kan påverka det.*

*Ett syfte med gränsvärdena i dessa kriterier är att det ska vara enkelt för Licenstagaren att hitta värdena som ska användas för beräkning. I detta förslag till kriterier används de certifieringsvärden Tank-to-Wheel som kommer att vara gällande framöver enligt WLTP. Det saknas fortfarande certifierade uppgifter enligt WLTP för många modeller vilket försvårar det något att sätta gränsvärden. Efter en genomgång av ett flertal olika bilmodeller, presenterade på VCD Auto-Umweltsliste 2018/2019, framkommer en genomsnittlig skillnad på +20% för WLTP jämfört med NEDC. För gränsvärden avseende energianvändning och klimatpåverkan används alltså WLTP-värden.*

## 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).

***Motivering:*** *För bensin- och dieseldrivna fordon spelar produktionen av fordonen mindre roll för sin totala miljöpåverkan. Den största påverkan sker vid drift. För el- och bränslecellsfordon sker dock en mycket större andel av fordonets totala miljöpåverkan vid produktionen. Batterier tillverkas idag på ett sätt som innebär stora påfrestningar på miljö och människor, främst vid mineralbrytningen av t ex kobolt. 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.*

***Verifiering:*** *Lista över vilka producenter/leverantörer frågorna har ställts till, vilka som har svarat, vilka svar som har getts (t ex LCA) samt vilka eventuella val Licenstagaren har gjort utifrån insamlad information.*

## Inköp av drivmedel

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

***Motivering:*** *Den mycket omfattande palmoljeproduktionen har lett till och leder till nerhuggning av regnskog, förödande för bland annat den lokala naturen, miljön och djuren och bidrar även till förändrad markanvändning som har en mycket hög klimatpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska i Bilaga A redovisa vilken drivmedelsleverantör de använder, vilka drivmedel som har tankat samt vad det är producerat av. För taxibolag med**enskilda taxiåkare och andra licenstagare som använder sig av underleverantörer ska avtal finnas för att säkra att kravet uppfylls. Stickprov kan göras på dessa avtal samt på att kravet uppfylls.*

## 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.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går dessutom pengar till fondprojekt som minskar elproduktionens miljöskador och som minskar antal använda kWh genom energieffektiviseringsprojekt. Om Licenstagaren inte själv står för elavtalet kan den ändå se till att motsvarande mängd Bra Miljöval-märkt el produceras och läggs till elnätet.*

***Verifiering:*** *genom fakturor och avtal som ska stämma rimligt överens med total mängd laddad el genom det antal km och energianvändning enligt WLTP för respektive fordonsmodell som anges i Bilaga A.*

## 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.

***Motivering:*** *Licenstagaren kan inte säkerställa att användaren kommer att ladda bilen med el under uthyrningsperioden, användaren kan lika gärna köra den med ett fossilt bränsle. Många kunder kan vara främmande för hur laddning av elbil går till och tankar därför bilen med fossilt drivmedel så snart batteriet inte räcker längre. Men maximala förutsättningar ska finnas för att laddhybriden faktiskt ska köras på el.*

***Verifiering:*** *Redovisning av rutin. Stickprov kan förekomma.*

## Fordonens utsläppsklass

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

***Motivering:*** *Euro 6d har bättre överensstämmelse i verklig körning med de faktiska krav som ställs på Euro 6, än vad fordon som bara uppfyller Euro 6 har.*

***Verifiering:*** *Respektive bilmodell och dess utsläppsklass**redovisas i Bilaga A. Stickprov kan komma att göras.*

## Service och underhåll

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

***Motivering:*** *För att fordon ska bibehålla sina utsläppsnivåer krävs regelbunden service och kontroll. Därför ställs krav på regelbunden på detta.*

***Verifiering:*** *Redovisning av servicerutiner för respektive fordonsmodell. Kontroll kan göras genom stickprov av serviceboken hos t ex 10 procent av fordonen. För taxibolag med**enskilda taxiåkare och andra licenstagare som använder sig av underleverantörer ska avtal samt uppföljning av detta säkra att kravet uppfylls.*

## Drivmedlets klimatpåverkan

De fordon som ingår i den märkta tjänsten får inte ha ett högre utsläpp av fossil koldioxid än max **70 g CO2-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 CO2-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 CO2-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 CO2-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[[2]](#footnote-2). Vid användning av förnybara råvaror där det inte finns certifieringsvärde från fordonstillverkaren kan Well-to-Wheel-värden användas för drivmedlet.

***Motivering:*** *Krav på maximal utsläppsnivå av fossila koldioxidekvivalenter ställs som genomsnitt av den miljömärkta tjänstens fordonsflotta snarare än på fordonsnivå. Detta för att möjliggöra för en variation av fordonstyper i tjänsten som kan medföra att den i större utsträckning kan bli ett alternativ till privatägda bilar. På det viset vägs bilar med högre utsläpp upp av bilar som drivs mycket klimateffektivt. Dock ställs krav på vad en modell får ha för maximalt utsläpp av växthusgaser. För* ***laddhybrider*** *sätts gränsvärdet lägre än för fordon utan extern laddning eftersom fordonen kan köras på fossila drivmedel i högre grad än vad som i certifieringsvärdena.*

***70 g CO2/fkm*** *(motsvarande ca 60 enligt NEDC):**Detta gränsvärde är tänkt att ligga på motsvarande nivå som gränsen för att få bonus 2019 - kan behöva uppdateras när nya officiella värden är bestämda för Bonus/Malus enligt WLTP. Gränsvärdet syftar till att styra**mot mycket hög andel el och biodrivmedel med låg klimatpåverkan, men fortfarande tillåta lite naturgas/bensin/diesel för hela fordonsflottan på grund av begränsat utbud på biogas och även naturgas i olika delar av landet.*

***110 g CO2/fkm*** *(ca 90 enligt NEDC)**klaras förutom av elbilar av t ex Toyota Yaris och Prius mildhybrid-modeller, mycket snåla dieselbilar (t.ex. Citroen DS3 BlueHDi100) samt gasfordon.*

***130 g CO2/km*** *(ca 110 enligt NEDC) för större bilar klaras av t.ex. mildhybriderna Toyota Prius+ och Renault Grand Scenic 1,5dCi, vissa större gasfordon som t.ex VW Caddy Maxi cng, och mycket snåla dieselfordon som t.ex. Citroen C4 Grand BlueHdi 130.*

***50 g CO2/km*** *(ca 40 enligt NEDC) klaras av några laddhybrider, t.ex. Toyota Prius plug-in, Kia Optima PHEV, VW Golf GTE, VW Passat GTE. Exempel på laddhybrider utanför gränsen är Mercedes-Benz E-klass (44 g NEDC), Volvo V90 (49 g NEDC), Volvo XC90 (56 g NEDC).*

***Verifiering:*** *Alla ingående bilmodeller ska redovisas samt respektive antal av var och en modell.**Utsläpp anges enligt standardiserade WLTP-värden för ingående fordonsmodeller. För att använda sig av värdet Well-to-Wheel för förnybara drivmedel ska avtal/fakturor verifiera att fordonen tankas med 100% förnybart drivmedel.*

## 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.

***Motivering:*** *För fossila bränsle täcks energieffektivitetskravet i stort sett genom CO2-kravet, men då kravet styr mot fordon med låga CO2-utsläpp finns skäl att sätta en övre gräns för att undvika allt för energikrävande fordon och att flottan i stort inte är för energikrävande. För en bildelningstjänst kan det vara motiverat att den innehåller några större och mer energikrävande fordon för att kunna transportera flera personer i samma fordon istället för att det behövs ytterligare fordon för resan. Ett fordon som drivs med biogas har också en högre energianvändning och gränsvärdena är satta för att sådana dessa ska kunna ingå i den miljömärkta tjänsten.*

***0,40 kWh/km*** *ställer krav på en hög andel elfordon. Vanliga elbilar idag använder ca 0,15-0,20 kWh/fordonskm.*

***0,75 kWh/km*** *tillåter några biogasfordon och lite större bilar.*

***Verifiering:*** *Alla ingående fordonsmodeller ska redovisas samt respektive antal av var och en modell.**Utsläpp anges enligt standardiserade WLTP-värden för ingående fordon. Taxiföretag ska räkna med alla kilometer som utförs för tjänsten, alltså även framkörning, söktrafik mm samt den energi som går åt för att driva fordonen dessa sträckor.*

## Kemikalier

* + 1. **Interiöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsa och som har lägre miljöpåverkan.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om resp. hur de uppfyller kravet. För taxibolag med**enskilda taxiåkare och andra licenstagare som använder sig av underleverantörer ska avtal samt uppföljning av detta säkra att kravet uppfylls.*

* + 1. **Exteriöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *Vi vill minska användningen av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt läckage av dessa till naturen som sker när fordon tvättas på gatan eller på tvättstationer som inte uppfyller höga miljökrav.*

***Verifiering:*** *Lista på alla produkter som används samt om resp. hur de uppfyller kravet.**För taxibolag med**enskilda taxiåkare och andra licenstagare som använder sig av underleverantörer ska avtal samt uppföljning av detta säkra att kravet uppfylls.*

* + 1. **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 tvätteri godkänt för att hantera denna typ av tvätt med reningsverk, slam- och oljeavskiljare.

***Motivering:*** *Vi vill minska läckage av miljö- och hälsofarliga kemikalier till naturen som sker när fordon tvättas på tvättanläggningar som inte uppfyller höga miljökrav. Att använda Svanen-märkta tvättanläggningar säkerställer att dessa uppfyller kraven och Licenstagare och Naturskyddsföreningen behöver inte göra ytterligare granskning av dessa tvättanläggningar.*

***Verifiering:*** *Information om vilka anläggningar som används samt verifikat på att de uppfyller kraven. För taxibolag med**enskilda taxiåkare och andra licenstagare som använder sig av underleverantörer ska avtal samt uppföljning av detta säkra att kravet uppfylls.*

# **Spårtrafik**

Dessa kriterier gäller för resor med all spårburen trafik.

**Miljömärkningens syfte:** Vi vill miljömärka resor med tåg och andra spårburna fordon för att understryka att det är ett färdsätt som är bra ur miljöhänsyn. De som är märkta har valt att gå längre och lever upp till Bra Miljövals krav.

**Genom kraven vill vi påverka till:** Att vid nya upphandlingar av fordon/renoveringar tas en större miljöhänsyn, att drivmedlen/elen som används har lägre miljöpåverkan både vid produktion och vid förbränning, att rengöring inuti fordonen har lägre miljöpåverkan**,** att produkter för aktiviteter ombord (förtäring av mat och dryck, toalettbesök) har lägre negativ påverkan på miljön och social hälsa vid produktion och restavfall.

## Fordonsproduktion

* + 1. **Miljöpåverkan och social hänsyn**

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

***Motivering:*** *Tågfordon har en lång livstid. Genom EPD får Licenstagaren information om bl a tågmodellens återvinningsgrad, innehåll av metaller, plaster m.m. och energianvändning i drift. I UNIFE Product Category Rules for Rail Vehicles (PCR 2009:05) framgår vad EPD för tåg ska innehålla,* [*www.environdec.com/PCR/Detail/?Pcr=5846*](http://www.environdec.com/PCR/Detail/?Pcr=5846)

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska visa del av upphandlingsdokument där kravet ställs då ny upphandling har gjorts.*

* + 1. **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.

***Motivering:*** *Kemikalier i inomhusmiljön är hälsofarligt. De är även farliga för de som tillverkar fordonen och för miljön vid resthantering efter att fordonet är uttjänt. Genom att ställa detta krav får producenterna signaler om att beställarna anser att det är en viktig fråga.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska visa del av upphandlingsdokument där kravet ställs då ny upphandling har gjorts.*

## 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.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går även pengar till fondprojekt som minskar elproduktionens miljöskador och som minskar antal använda kWh genom energieffektiviseringsprojekt. För licenstagare med hög elförbrukning blir dock merkostnaden för Bra Miljöval-märkt el betydande, varför det då bara ställs krav på 50% Bra Miljöval.*

***Verifiering:*** *genom verifikat från den elleverantör Licenstagaren köper elen från*

## Ombord

* + 1. **Interiöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsa och som har lägre miljöpåverkan. Men dessa medel fungerar inte på alla fläckar varför undantag görs för svårare fläckrengöring.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om resp. hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **Toalettartiklar**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsan och som har lägre miljöpåverkan.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om resp. hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **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

***Motivering:*** *Utöver att minska den totala miljömärkta tjänstens miljöpåverkan har licenstagaren möjlighet att inspirera sina resenärer till att minska sin miljöpåverkan även efter att resan är avslutad genom att påverka dem till att välja miljömärkta produkter. Kaffe, te, bananer och vindruvor som inte är ekologiska är mycket besprutade. Oekologisk mjölk bidrar bland annat till att bekämpningsmedel sprids vid foderproduktionen. Läs mer här:* [*https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/jordbruk/5-viktiga-varor-att-byta-till-eko*](https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/jordbruk/5-viktiga-varor-att-byta-till-eko)

***Verifiering:*** *Kopia på avtal eller fotografier som tydligt visar utbud. Stickprov kan förekomma.*

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

## 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.

***Motivering:*** *Den mycket omfattande palmoljeproduktionen har lett till och leder till nerhuggning av regnskog, förödande för bland annat den lokala naturen, miljön och djuren och bidrar även till förändrad markanvändning som har en mycket hög klimatpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska redovisa vilken drivmedelsleverantör de använder, vilka drivmedel som har tankats, vad det är producerat av samt var det kommer ifrån.*

## Drivmedlets klimatpåverkan

**Max 25 g fossila CO2-ekv/personkm** för resor som görs med tåg som drivs med förbränningsmotor.

***Motivering:*** *Detta krav styr mot hög andel biodrivmedel för dessa resor. Hybridtåg kan vara möjligt, där tåget är utrustat med både förbränningsmotor och uppkoppling till kontaktledning. För hybridtåg krävs att när tåget drivs med el ska det uppfylla kriterierna för el och när det körs med förbränningsmotor ska det klara kriterierna för drift med förbränningsmotor.*

***Verifiering:*** *i Bilaga A redovisar Licenstagaren all användning av drivmedel som används för den märkta tjänsten på årsbasis, uppdelat på drivmedelstyp. Drivmedelsanvändningen för all körning ska ingå, även tomkörningar som behövs för tjänsten.*

# **Buss, långfärdresor**

Dessa kriterier gäller för bussresor som i huvudsak sker i kommersiell trafik och avser både linjetrafik och charterbuss-verksamhet som görs regionalt, nationellt och internationellt.

**Miljömärkningens syfte:** Vi vill miljömärka resor med långfärdsbuss för att visa på att dessa är ett relativt energieffektivt sätt att transportera sig genom deras ofta höga beläggning samt underlätta för konsumenter och upphandlare att välja de som lever upp till kraven för Bra Miljöval.

**Genom kraven vill vi påverka till:** Att vid nya upphandlingar av fordon/renoveringar tas en större miljöhänsyn,att drivmedlen som används har lägre miljöpåverkan både vid produktion och vid förbränning, att rengöring av fordonen har lägre miljöpåverkan, att de toalettartiklar som köps in har lägre negativ påverkan på miljön.

## 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. *Remissläsare: fungerar detta i verkligheten?*

***Motivering:*** *Kemikalier i inomhusmiljön är hälsofarligt. De är även farliga för de som tillverkar fordonen och för miljön vid resthantering efter att fordonet är uttjänt. Genom att ställa detta krav får producenterna signaler om att beställarna anser att det är en viktig fråga.*

***Verifiering:*** *Skriftlig redovisning av hur Licenstagaren arbetar med dessa frågor.*

## Inköp av drivmedel

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

***Motivering:*** *Den mycket omfattande palmoljeproduktionen har lett till och leder till nerhuggning av regnskog, förödande för bland annat den lokala naturen, miljön och djuren och bidrar även till förändrad markanvändning som har en mycket hög klimatpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska i Bilaga A redovisa vilken drivmedelsleverantör de använder, vilka drivmedel som har tankats samt vad de är producerade av.*

## 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.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går dessutom pengar till fondprojekt som minskar elproduktionens miljöskador och som minskar antal använda kWh genom energieffektiviseringsprojekt. Om Licenstagaren inte själv står för elavtalet kan den ändå se till att motsvarande mängd Bra Miljöval-märkt el produceras och läggs till elnätet.*

***Verifiering:*** *genom fakturor och avtal som ska stämma rimligt överens med total mängd laddad el genom det antal km och energianvändning som anges i Bilaga A.*

## 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.

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

***Motivering:*** *Kraven omfattar även ersättningsbussar då dessa ofta ägs av företagen själva.*

***Verifiering:*** *i Bilaga A anges respektive fordon (även ersättningsbussar som ägs av bolaget själva) med dess registreringsnummer, utsläppsklass och antal produktionskm.*

## Service och underhåll

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

***Motivering:*** *För att bussarna ska bibehålla sina utsläpps- och bullernivåer krävs regelbunden kontroll och service.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren redovisar servicerutiner för respektive bussmodell. Kontroll kan göras genom stickprov av serviceboken för t ex 10% av fordonen.*

## Drivmedlets klimatpåverkan

Krav ställs på **max 35 g fossila CO2-ekv/personkm** som ett genomsnitt för alla resor inom den märkta tjänsten.

***Motivering:*** *Detta krav styr mot att bästa möjliga drivmedel används, dock anpassat utifrån verkligheten om att det är diesel som är det dominerande drivmedlet och att det idag, 2019, finns brist på biodiesel utan PFAD/palmolja. Därför sätts ett så pass högt gränsvärde då det blir fossil diesel i hög grad, men med krav på hög beläggning för att uppnå kravet.*

***Verifiering:*** *i Bilaga A redovisar Licenstagaren all användning av drivmedel som används för den märkta tjänsten på årsbasis, uppdelat på drivmedelstyp. Drivmedelsanvändningen för all körning ska ingå, även körningar utan passagerare som behövs för tjänsten.*

## Kemikalier

* + 1. **Interiöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsa och som har lägre miljöpåverkan. Men dessa medel fungerar inte på alla fläckar varför undantag görs för svårare fläckrengöring.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om respektive hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **Exteriöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *Vi vill minska användningen av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt att dessa läcker ut till naturen.*

***Verifiering:*** *Lista på alla produkter som används samt om respektive hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **Tvättanläggning**

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

***Motivering:*** *Vi vill minska läckage av miljö- och hälsofarliga kemikalier till naturen som sker när fordon tvättas på tvättanläggningar som inte uppfyller höga miljökrav.*

***Verifiering:*** *Information om vilka anläggningar som används samt verifikat på att de uppfyller kraven.*

* + 1. **Toalettartiklar**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsan och som har lägre miljöpåverkan.*

***Verifiering:*** *Lista på alla produkter som används samt om resp. hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **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

***Motivering:*** *Utöver att minska den totala miljömärkta tjänstens miljöpåverkan har licenstagaren möjlighet att inspirera sina resenärer till att minska sin miljöpåverkan även efter att resan är avslutad genom att påverka dem till att välja miljömärkta produkter. Kaffe, te, bananer och vindruvor som inte är ekologiska är mycket besprutade. Oekologisk mjölk bidrar bland annat till att bekämpningsmedel sprids vid foderproduktionen. Läs mer här:* [*https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/jordbruk/5-viktiga-varor-att-byta-till-eko*](https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/jordbruk/5-viktiga-varor-att-byta-till-eko)

***Verifiering:*** *Kopia på avtal eller fotografier som tydligt visar utbud. Stickprov kan också komma att göras.*

# **Bussresor, läns-/stadstrafik**

Dessa kriterier gäller för bussresor[[3]](#footnote-3) i offentlig kollektivtrafik.

**Miljömärkningens syfte:** Vi vill miljömärka bussresor, läns-/stadstrafik, för att tydliggöra för kunder och potentiella kunder att deras kollektivtrafik lever upp till hårda miljökrav, där miljömärkningen är en stämpel på aktörens ihärdiga miljöarbete.

**Genom kraven vill vi påverka till:** Att det vid nya upphandlingar av fordon/renoveringar tas större hänsyn till miljö och sociala villkor, att drivmedlen som används har lägre miljöpåverkan både vid produktion och vid förbränning samt att rengöring av fordonen har lägre miljöpåverkan

## Fordonsproduktion

* + 1. **Miljöpåverkan och social hänsyn**

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

***Motivering:*** *Genom en EPD får Licenstagaren information om t ex en fordonsmodells återvinningsgrad och innehåll av vissa mineraler och kemikalier. Licenstagaren kan därmed få information som möjliggör att den fordonsmodell och producent väljs med lägst miljöpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska visa del av upphandlingsdokument där kravet ställs då ny upphandling har gjorts.*

*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).
  + Hur arbetar fordonsproducenten med spårbarhet och för att öka denna?

***Motivering:*** *Batterier tillverkas idag på ett sätt som innebär stora påfrestningar på miljö och människor. Det finns risker angående ursprunget och tillförsel av kritiska material som t.ex. kobolt, litium och nickel.  
Fordonstillverkaren kan t ex följa OECD:s ”Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas” för ansvariga leverantörskedjor som verktyg för att identifiera och hantera sociala risker i leveranskedjan. De flesta europeiska tillverkare följer OECD:s riktlinjer, men materialen som används för batterier har många mellanhänder och går genom många länder. Det är därför svårt att nå 100 % spårbarhet.*

*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. Licenstagaren kan därmed få information som möjliggör att den fordonsmodell och producent väljs som tar störst hänsyn till miljö och sociala villkor i produktionen.*

***Verifiering:*** *Lista över vilka producenter/leverantörer frågorna har ställts till, vilka som har svarat, vilka svar som har getts (t ex livscykelanalys) samt vilka eventuella val Licenstagaren har gjort utifrån insamlad information.*

* + 1. **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.

***Motivering:*** *Kemikalier i inomhusmiljön är hälsofarligt. De är även farliga för de som tillverkar fordonen och för miljön vid resthantering efter att fordonet är uttjänt. Genom att ställa detta krav får producenterna signaler om att beställarna anser att det är en viktig fråga och vi får en rimlig uppfattning om hur mycket vi kan påverka producenterna.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska visa del av upphandlingsdokument där kravet ställs då ny upphandling har gjorts.*

* + 1. **Hantering av uttjänta batterier**

Licenstagaren ska ha 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.

***Motivering:*** *Batterierna innehåller värdefulla ämnen som kan användas igen och de ska tas om hand på ett ansvarsfullt sätt där hänsyn tas till miljö och inte riskerar människors och djurs hälsa. Detta minskar behovet av att nya mineraler behöver brytas.*

***Verifiering:*** *Redovisning av rutin. Stickprov kan förekomma.*

## Inköp av drivmedel

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

***Motivering:*** *Den mycket omfattande palmoljeproduktionen har lett till och leder till nerhuggning av regnskog, förödande för bland annat den lokala naturen, miljön och djuren och bidrar även till förändrad markanvändning som har en mycket hög klimatpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska redovisa vilken drivmedelsleverantör de använder, vilka drivmedel som har tankats, samt vad det är producerat av.*

## Inköp av el

**100 procen2t** 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.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går dessutom pengar till fondprojekt som minskar elproduktionens miljöskador och som minskar antal använda kWh genom energieffektiviseringsprojekt. Om Licenstagaren inte själv står för elavtalet kan den ändå se till att motsvarande mängd Bra Miljöval-märkt el produceras och läggs till elnätet.*

***Verifiering:*** *genom fakturor och avtal som ska stämma rimligt överens med total mängd laddad el genom det antal km och energianvändning som anges i Bilaga A.*

## 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.

***Motivering:*** *Många kollektivtrafikhuvudmän har långa avtal med sina underleverantörer. Vi vill inte göra det omöjligt för dem att märka sina resor. Vi kan därför inte ställa krav på lägst Euro VI för all trafik, men kravet syftar till att kollektivtrafiken har låga utsläpp i tätbebyggda områden. Om fordon med lägre utsläppsklass än Euro VI finns i flottan, vill vi styra dessa mot att användas i icke tätbefolkade områden.*

***Verifiering:*** *Hur verifieras detta på enklast och säkrast möjliga vis? Ge gärna förslag. Stadstrafikavtal som visar på detta eller annat avtal/intyg som visar att minst 50? procent av bussträckan för en linje går i tätort.*

## Service och underhåll

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

***Motivering:*** *För att bussarna ska bibehålla sina utsläpps- och bullernivåer krävs regelbunden kontroll och service.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren redovisar servicerutiner för respektive bussmodell. Kontroll kan göras genom stickprov av serviceboken för t ex 10% av fordonen.*

## Drivmedlets klimatpåverkan

Krav ställs på **max 40 g fossila CO2-ekv/personkm** som ett genomsnitt för alla bussresor inom den märkta tjänsten.

***Motivering:*** *Gränsvärdet 40 g CO2-ekv/pkm föreslås för att det kräver antingen hög beläggning eller hög andel biodrivmedel md låg klimatpåverkan. Gränsvärdet är satt högre än för långfärdsbuss trots högre andel biodrivmedel och el, men på grund av mycket lägre beläggning i genomsnitt för de offentligt ägda busstransporterna.*

***Verifiering:*** *i Bilaga A redovisar Licenstagaren all användning av drivmedel som används för den märkta tjänsten på årsbasis, uppdelat per drivmedelstyp. Drivmedelsanvändningen för all körning ska ingå, även körningar utan passagerare som behövs för tjänsten. Kontroll görs av tankade/laddade drivmedelsmängder och totalt antal personkm för de märkta bussresorna.*

## Kemikalier

* + 1. **Interiöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsa och som har lägre miljöpåverkan. Men dessa medel fungerar inte på alla fläckar varför undantag görs för svårare fläckrengöring.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om respektive hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **Exteriöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *Vi vill minska användningen av miljö- och hälsofarliga kemikalier samt att dessa läcker ut till naturen.*

***Verifiering:*** *Lista på alla produkter som används samt om respektive hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **Tvättanläggning**

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

***Motivering:*** *Vi vill minska läckage av miljö- och hälsofarliga kemikalier till naturen som sker när fordon tvättas på tvättanläggningar som inte uppfyller höga miljökrav.*

***Verifiering:*** *Information om vilka anläggningar som används samt verifikat på att de uppfyller kraven.*

* + 1. **Toalettartiklar**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsan och som har lägre miljöpåverkan.*

***Verifiering:*** *Lista på alla produkter som används samt om resp. hur de uppfyller kravet.*

# **Länstrafik, flera färdsätt**

För att kunna märka ett länstrafikbolags alla resor, behöver samtliga färdsätt som erbjuds uppfylla respektive krav för Bra Miljöval. Undantag kan göras för färdsätt\* 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 färdsätt som inte uppfyller Bra Miljöval-kraven får inte bära märket Bra Miljöval.

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

# **Fartygsresor**

***Till dig som läser:*** *detta kapitel är det som är minst färdigt och som vi behöver mer information och synpunkter från kunniga. Vad kan uttryckas bättre? Förslag på hur kravet kan ställas istället? Markera gärna även vilka 3–5 krav du anser är de viktigaste att ställa.*

Med fartygsresor avses resor med båt och färjor som utför passagerartrafik. Eftersom kriterierna täcker in t olika typer av fartyg är de *(ska de vara)* förhållandevis generella och enkla. *Det kan däremot vara möjligt att ställa krav på olika gränsvärden under respektive krav för olika typer av fartyg.*

**Miljömärkningens syfte:** Vi vill miljömärka båt- och färjeresor för att tydligt visa vilka som är bättre ur miljöhänsyn än andra och för att lyfta fram licenstagare som genomför kraftfulla åtgärder för att minska fartygstrafikens miljöpåverkan.

**Genom kraven vill vi påverka till** att det vid inköp av batterier, renoveringar och service/underhåll av fartyg tas större hänsyn till miljö och sociala villkor, att drivmedlen som används har lägre miljöpåverkan både vid produktion och vid förbränning samt att produkter för aktiviteter ombord (förtäring av mat och dryck, toalettbesök) har lägre negativ påverkan på miljön och social hälsa vid produktion och restavfall.

***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.*

## Batterier

* + 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 korruption).
* Hur arbetar batteriproducenten med spårbarhet och för att öka denna?

***Motivering:*** *Batteriernas livslängd på fartyget har mycket kortare livslängd än själva fartyget och de tillverkas idag på ett sätt som innebär stora påfrestningar på miljö och människor.*

*Kritiska mineraler för batterierna som kobolt, litium och nickel har många mellanhänder i handelskedjan och går genom många länder. Det är därför svårt att nå 100 % spårbarhet idag. Tillverkaren kan använda sig av t ex OECD:s ”Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas” för ansvariga leverantörskedjor som verktyg för att identifiera och hantera sociala risker i handelskedjan.*

*Genom att ställa ovan krav ställs frågor nedåt i produktionsledet och på de viset bidrar kriterierna till att visa på att det finns ett tryck på att dessa frågor är viktiga. Licenstagaren kan därmed få information som möjliggör att den producent väljs som tar störst hänsyn till miljö och sociala villkor i batteriproduktionen.*

***Verifiering:*** *Lista över vilka producenter/leverantörer frågorna har ställts till, vilka som har svarat, vilka svar som har getts (t ex livscykelanalys) samt vilka eventuella val Licenstagaren har gjort utifrån insamlad information.*

* + 1. **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.

***Motivering:*** *Batterierna innehåller värdefulla ämnen som kan användas igen och de ska tas om hand på ett ansvarsfullt sätt där hänsyn tas till miljö och inte riskerar människors och djurs hälsa. Detta minskar behovet av att nya mineraler behöver brytas.*

***Verifiering:*** *Redovisning av rutin. Stickprov kan förekomma.*

## Inköp av drivmedel

* + 1. **Palmolja**

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

***Motivering:*** *Den mycket omfattande palmoljeproduktionen har lett till och leder till nerhuggning av regnskog, förödande för bland annat den lokala naturen, miljön och djuren och bidrar även till förändrad markanvändning som har en mycket hög klimatpåverkan.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren ska redovisa vilken drivmedelsleverantör de använder, vilka drivmedel som har tankats, samt vad det är producerat av.*

* + 1. **Svavel**

Svavelhalten i det drivmedel som används får för:

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

***Motivering:*** *Svavel bidrar till försurning. Lagkravet för drivmedel som får användas inom SECA-området (Nordsjön, Östersjön) ligger på 1000 ppm. Svavelhalt i internationell sjöfart får vara max 5000 ppm från och med januari 2020, om inte fartyget har en skrubber installerad.[[4]](#footnote-4) MK1-diesel uppfyller kravet på max 10 ppm.*

***Verifiering:*** *Licenstagaren redovisar vilket/vilka drivmedel som används för drift av fartyget.*

## Inköp av el

* + 1. **Inköp av el till fartygen**

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

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 landelanslutning enligt kravet nedanför.

***Motivering:*** *Genom att ställa krav på el märkt med Bra Miljöval tar licenstagaren ansvar för att elen de använder för sina transporter produceras med höga miljökrav. För varje köpt miljömärkt kWh går pengar till fondprojekt som minskar elproduktionens miljöskador och som minskar antal använda kWh genom energieffektiviseringsprojekt. Om Licenstagaren inte själv står för elavtalet kan den ändå se till att motsvarande mängd Bra Miljöval-märkt el produceras och läggs till elnätet.*

***Verifiering:*** *genom fakturor och avtal*

* + 1. **Landelanslutning**

Mindre fartyg, som skärgårdsbåtar och bilfärjor [vägfärjor?] *(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.

***Motivering:*** *för bättre luft i närmiljön, mindre buller och mindre bränsleåtgång*

***Verifiering:*** *Redovisning av rutin. Stickprov kan förekomma.*

## Fartygens utsläpp

* + 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?*

***Motivering:*** *Flytande drivmedel kan ha höga utsläpp av kväveoxider, svavel och partiklar. Det är dock dyrt att installera reningsutrustning för en maskin som endast används som reserv för en i huvudsak eldriven färja. Om det också är en mycket kort sträcka den används, hinner katalysatorn inte komma upp i den temperatur som krävs för att den ska fungera. Från och med 2021 ska nya motorer klara Tier III.*

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

* + 1. **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[[5]](#footnote-5) 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?*

***Motivering:*** *Flytande drivmedel kan ha höga utsläpp av kväveoxider, därför ställs krav på maximala utsläpp. Ett utsläppsvärde är dock inte permanent utan anläggningen måste hela tiden justeras och underhållas, därför ställs även krav på regelbundna mätningar.*

***Verifiering:*** *Uppvisning av dokument som visar resultat från senaste mätning.*

* + 1. **Skrubber**

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

*Om vi ställer krav på maximal svavelhalt i själva drivmedlet – då behöver vi inte ställa detta krav eller?*

***Motivering:*** *Fartyg som använder skrubber kan använda smutsigt drivmedel, rena luftutsläppen med skrubber, för att sedan ändå släppa ut det borttagna svavlet i vattnet. Förutom att försura vattnet, reagerar svavlet med vätekarbonat vilket bidrar till att koldioxid släpps ut till atmosfären. Skrubbrar ökar dessutom energianvändningen och tar utrymme från fartyget som hade kunnat användas för att t ex rymma fler passagerare. Skrubbrar kan dessutom stängas av.* *De flesta alla skrubbrar som används är så kallade öppna skrubbrar. En lägre andel är så kallade slutna skrubbrar med soda. Avfallet ska sedan lämnas för deponi. Det finns idag ingen tydlig konsekvensanalys av användandet av dessa skrubbrar och därför tillåts heller inte slutna skrubbrar.*

***Verifiering:*** *Intyg eller beskrivning om varför det inte behövs.*

* + 1. **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.

***Motivering:*** *Detta ställs enbart krav på om det inte omfattas av lagkrav. Utsläpp från bränsletankar är förbjudet. De internationella reglerna är svaga. Krav på passagerarfartyg kommer, men när och på vad? En svensk hamn har skyldighet att ta emot spillprodukter – det ingår i hamnavgiften.*

***Verifiering:*** *Verifieras genom**kvitton från ackrediterade mottagare i land.*

## Underhåll

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

***Motivering:*** *De aktiviteter som utförs på varven kan ha stor påverkan på miljön. Genom att ställa krav på att varvet är miljöcertifierat säkerställs att varvet arbetar med att ta ökad hänsyn till miljön.*

***Verifiering:*** *Redovisning av vilka varv som används samt deras licensnummer för certifikatet.*

## Drivmedlets klimatpåverkan

För drift av respektive färja 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 CO2-ekv/MJ** beräknat enligt hållbarhetskriteriernas (HBK) regelverk. El sätts till 0 g CO2-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 CO2-ekv/MJ (genom uppgifter från t ex drivmedelsleverantör).

***Motivering:*** *Kravet driver mot att allt mer el och bränsle tillverkat av biogas (som LBG och metanol av svartlut) används för drift av de fartyg som ingår i märkningen.* *Gränsvärdet för förnybart drivmedel är det samma som Bra Miljövals kriterier för miljömärkning av drivmedel: max 18,81 g CO2-ekv/MJ (motsvarande 80% reduktion mot fossil komparator). Genom att ställa krav på det förnybara drivmedlets klimatpåverkan godkänns inte sådana drivmedel som producerats av t ex råvaror som hade kunnat användas för matproduktion.*

***Verifiering:*** *fakturor på motsvarande mängder inköpt drivmedel.*

## Energianvändning

* + 1. **Bränslemätningssystem**

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

***Motivering:***

***Verifiering:***

* + 1. **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[[6]](#footnote-6) (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?*

***Motivering:*** *Då**det finns begränsad tillgång på råvaror för att producera förnybara drivmedel till alla typer av transporter i världen är det viktigt att minska mängden drivmedel som behövs. Att licenstagarna arbetar aktivt för att öka energieffektiviteten ser vi därför som mycket viktigt. SEEMP är ett krav i enlighet med Marpol (för fartyg över 400 Gton). SEEMP: s främsta mål är att förbättra fartygets totala driftseffektivitet på lång sikt genom korrekta och optimerade metoder för energi- och bränslebesparing. SEEMP ska finnas och uppdateras, men det utan krav på prestation och ingen kontroll görs av myndigheterna idag. I framtiden kommer det ställas högre krav på innehåll och prestation, men det är osäkert när, hur och vad.*

***Verifiering: ?***

## Ombord

* + 1. **Interiöra rengöringsprodukter**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsa och som har lägre miljöpåverkan. Men dessa medel fungerar inte på alla fläckar varför undantag görs för svårare fläckrengöring.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om respektive hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **Toalettartiklar**

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

***Motivering:*** *För användning av produkter som inte skadar hälsan och som har lägre miljöpåverkan.*

***Verifiering:*** *Bifoga lista på alla produkter som används samt om respektive hur de uppfyller kravet.*

* + 1. **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

***Motivering:*** *Utöver att minska den totala miljömärkta tjänstens miljöpåverkan har licenstagaren möjlighet att inspirera sina resenärer till att minska sin miljöpåverkan även efter att resan är avslutad genom att påverka dem till att välja miljömärkta produkter. Kaffe, te, bananer och vindruvor som inte är ekologiska är mycket besprutade. Oekologisk mjölk bidrar bland annat till att bekämpningsmedel sprids vid foderproduktionen. Läs mer här:* [*https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/jordbruk/5-viktiga-varor-att-byta-till-eko*](https://www.naturskyddsforeningen.se/vad-vi-gor/jordbruk/5-viktiga-varor-att-byta-till-eko)

***Verifiering:*** *Kopia på avtal eller fotografier som tydligt visar utbud. Stickprov kan förekomma.*

# **Definitioner**

Förtydligande av begrepp som används i dokumentet

Batteri omfattar i detta dokument även bränsleceller och andra energiomvandlare, där kemisk energi omvandlas till elektricitet

Drivmedel avser både flytande, gasformig och elektrisk energi för drift av fordonen

EEOI Energy Efficiency Operational Index.

EPD EPD står för Environmental Product Declaration eller miljövarudeklaration. I en miljövarudeklaration redovisas miljöpåverkan från en produkt – antingen en vara eller en tjänst – över hela dess livscykel. (<https://www.environdec.com/sv/>) EPD är ett internationellt begrepp för miljödeklaration. Det internationella EPD®-systemet tillhandahåller ett program för att ta fram certifierade miljödeklarationer (EPD:er) enligt internationella standarder som SS-ISO 14025. Miljödeklarationer kan tas fram för alla typer av produkter, både varor och tjänster.

Fordon I de allmänna texterna avser fordon alla färdmedel, även fartyg.

Grön gas-principen Lika stor volym biogas som tankas i ett system där även naturgas distribueras ska tillföras systemet.

Koldioxidekvivalenter (CO2-ekv) Gemensam måttenhet för utsläpp av växthusgaser. Anger mängd av växthusgas uttryckt som den mängd koldioxid som ger samma klimatpåverkan.

Konfliktzoner syftar främst till DRC (Demokratiska Republiken Kongo) och angränsande länder: CAF, Sydsudan, Republiken Kongo(Brazzaville), Zambia, Angola, Tanzania, Burundi, Rwanda, Uganda. Companies need to conduct due diligence and potentially provide public Conáict Minerals Report(CMR) which should be audited by an independent auditor. A CMR must include the following information: Country of origin, efforts made at establishing origin, identify smelters used, a description of what the company would define as not "DRC conflict free". *Källa: Konfliktmineraler, Ola Olsson, Nationalekonomiska inst, Handelshögskolan vid GU Handelshögskolan 28 april 2014.*

NEDC den tidigare europeiska testcykeln

Personkilometer (pkm) exempel på beräkning: 10 resenärer färdas 10 km -> 10\*10 = 100 pkm

SCR-katalysator I en SCR-katalysator (Selektiv katalytisk reduktion) används en vätska bestående av urea och vatten för att rena kväveoxider (NOx) från avgaserna. Med hjälp av värme omvandlas vätskan till ammoniak i avgasröret och NOx och ammoniak omvandlas till vatten och kväve i SCR-katalysatorn. (Wikipedia)

SEEMP Shipboard Energy Efficiency management Plan,

Tank-to-Wheel Avser utsläppen ur avgasröret vid förbränning av fossila drivmedel.

Utsläppsklasser Alla fordonsmodeller tillhör en utsläppsklass och klassificeringen sker efter dess utsläppsmängd av koldioxid, kolväten, kväveoxider och partiklar. Bilmodeller äldre än 2011 klassas enligt miljöklasser. Euro 5: alla bilar som nyregistrerades from 1 januari 2011. Euro 6: obligatorisk för alla nya bilar som säljs från och med den 1 september 2015. Euro 6d: Euro 6 + RDE (Real Driving Emissions)-avgastest vid verklig körning med gränsvärde. Obligatorisk för att registrera nya bilar från den 1 januari 2021. Utsläppsklass El: gäller bilar som drivs enbart med elektricitet från batterier. Utsläppsklass Elhybrid: gäller bilar som drivs med både ett flytande drivmedel och elektricitet från batterier, kondensator, ett svänghjul, en generator eller annan anordning för lagring av elektrisk energi. Laddhybrid: Gäller för elhybrider som även kan laddas med el utifrån.[[7]](#footnote-7)

Well-to-Wheel Avser de fossila utsläpp som uppstår vid produktion av drivmedlet + utsläppen som sker av drivmedlet vid förbränningen i fordonet.

Viktade värden Två körcykler genomförs, den ena med fulladdat batteri, den andra med urladdat batteri. Det certifierade CO2-utsläppet anger ett viktat medelvärde av utsläppen ur avgasröret under den första och andra körcykeln. Ju längre fordonet kan drivas med el, desto lägre blir det certifierade utsläppet.

WLTP Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure – den europeiska testcykeln som gäller för alla nya bilmodeller sedan 1 september 2017 och för alla nyregistrerade bilar från 1 september 2018. Denna testcykel ska användas för beräkningar av tjänster med personbilar vid ansökan om Bra Miljöval.

# **Bilaga A.** **Beräkningar för uppfyllnad av gränsvärden**

Beräkningar av miljöprestanda utförs i Excelmallen med namnet Bilaga A. Beräkningar Bra Miljöval.

*Denna är ännu inte skapad, men tanken är att ett och samma Excel-dokument ska användas för alla färdsätt, där de olika färdsätten ligger under olika flikar/blad. I dokumentet finns automatiska beräkningsformler och för-i-fyllda schablonvärden*

|  |  |
| --- | --- |
| Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation  med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger  miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker  och myndigheter såväl nationellt som internationellt.  Föreningen har ca 226 000 medlemmar och finns  i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.  Välkommen att bli medlem, skänka en gåva eller bli  företagssponsor. | PG 90 19 09-2  Naturskyddsföreningen,  Första Långgatan 28 B  413 27 Göteborg  +46 (0)8 702 65 00  www.naturskyddsföreningen.se |

1. Att utsläppsnivån för el i dessa fall sätts till noll betyder inte att Naturskyddsföreningen anser att elproduktion inte har någon klimatpåverkan. Vi anser dock här att krav redan ställs på klimatpåverkan från elen i och med att det ställs krav på 100% förnybar och Bra Miljöval-märkt el samt att det inte finns något standardiserat sätt att beräkna klimatpåverkan från elproduktion. [↑](#footnote-ref-1)
2. Att utsläppsnivån för el i dessa fall sätts till noll betyder inte att Naturskyddsföreningen anser att elproduktion inte har någon klimatpåverkan. Vi anser dock här att krav redan ställs på klimatpåverkan från elen i och med att det ställs krav på 100% förnybar och Bra Miljöval-märkt el samt att det inte finns något standardiserat sätt att beräkna klimatpåverkan från elproduktion. [↑](#footnote-ref-2)
3. Akut eller planerad ersättningstrafik omfattas inte av kraven.

   ***Motivering:*** *hårda miljökrav på ersättningstrafiken kan göra att det inte går att få in bussar när de behövs och det är svårt att följa upp att kraven efterlevs. Utöver det är dessa resor en mycket liten andel av det totala antalet resor och när bussfordonen används som ersättningstrafik är de resorna en mycket liten del av bussfordonens totala användning varför licenstagaren har liten möjlighet att påverka marknaden för bussar.* [↑](#footnote-ref-3)
4. [www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Luftfororening/SOx---svaveloxider/](http://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Miljo-och-halsa/Luftfororening/SOx---svaveloxider/) [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://www.imo.org/en/ourwork/environment/pollutionprevention/airpollution/pages/nitrogen-oxides-(nox)-%E2%80%93-regulation-13.aspx> [↑](#footnote-ref-5)
6. [*https://www.marpol-annex-vi.com/eedi-seemp/*](https://www.marpol-annex-vi.com/eedi-seemp/) [↑](#footnote-ref-6)
7. Konsumentverket, [www.bilsvar/ordlista/utslappsklass](http://www.bilsvar/ordlista/utslappsklass) [↑](#footnote-ref-7)