

Beställarmanual

Manualen är en kopia av avtalsbilagan med instruerande text i orange rutor.

Notera att fotnots- och sidnumreringen inte överensstämmer med kravbilagan!

Miljökrav vid upphandling av trafik med personbil

2022-05-17

En bilaga till Modellavtalen, framtagen av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik. Avtalsbilagan är en branschgemensam rekommendation.

En målsättning med dokumentet är att det ska utgöra standard vid upphandlingar av kollektivtrafik i Sverige. Partnersamverkan rekommenderar därför starkt att Beställaren använder dokumentet i dess helhet. Att klippa valda delar innebär risk för felaktigheter och att de olika delarna inte längre korresponderar.

Uppföljning och Utveckling

I den mån en Beställare önskar avvika från rekommendationerna i detta dokument önskar Partnersamverkan att det kommuniceras och motiveras. Motiveringen kan i sin tur användas för vidareutveckling av rekommendationerna.

Användare av miljökravsbilagan uppmanas rapportera förbättringsförslag till respektive branschorganisation för vidare befordran till kollektivtrafikens avtalskommitté, KOLLA som ansvarar för de branschgemensamma modellavtalen.

BESTÄLLNINGSFORMULÄR

Specificerade krav i denna bilaga inkluderas i det avtal som tecknas.

Tabell 1. KRAV PÅ REN LÄTT BIL	Krav ställs	Andel	Beställarens krav	Uppföljning se avsnitt
1. Ren lätt bil				
- Andel "Ren lätt bil" när kraven träder i kraft	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	Minst _____ %.	<input type="checkbox"/>	5.1
- Nytt krav vid senare tidpunkt	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	Minst _____ % från _____ (ÅÅ-MM)	<input type="checkbox"/>	
- Nytt krav vid senare tidpunkt	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	Minst _____ % från _____ (ÅÅ-MM)	<input type="checkbox"/>	

Tabell 2. KRAV PÅ ÖVRIGA FORDON	Krav ställs	Minimi- krav	Bas- krav	Utökade krav	Andel av övriga fordon (Ange nr här och specificera i nästa tabell)	Beställarens krav	Uppföljning se avsnitt
2. Övriga fordon							
2.1 Biodrivmedel *	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej						5.2
2.1.1 Andel biodrivmedel		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Not _____	<input type="checkbox"/>	
2.1.2 Andel biogas		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Not _____	<input type="checkbox"/>	
2.1.3 Andel av fordonen		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Not _____	<input type="checkbox"/>	
2.1.4 Andel av trafikarbetet (km)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Not _____	<input type="checkbox"/>	
2.1.5 Andel av körtid (tim)					Not _____		
2.2 Utsläppsklass	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	5.3
3. Medges undantag för tillfälliga fordon?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej						5.4
4. Aktivt miljöarbete	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	5.5

* Välj mellan att kravställa endast en parameter eller flera parametrar som är möjliga att kombinera

Tabell 3. SPECIFIKATION AV ANDEL FORDON SOM SKA UPPFYLLA KRAV VID 2.1	Not (ange nr ovan)	Ange vilken andel av fordonen vid respektive rad 2.1.1 – 2.1.5 som ska uppfylla specificerad kravnivå. Fyll kryssruta eller ange procentsats.
	Not _____	<input type="checkbox"/> Samtliga fordon som ej är Ren lätt bil. <input type="checkbox"/> Minst (fyll i) _____ %.
	Not _____	<input type="checkbox"/> Samtliga fordon som ej är Ren lätt bil. <input type="checkbox"/> Minst (fyll i) _____ %.
	Not _____	<input type="checkbox"/> Samtliga fordon som ej är Ren lätt bil. <input type="checkbox"/> Minst (fyll i) _____ %.
	Not _____	<input type="checkbox"/> Samtliga fordon som ej är Ren lätt bil. <input type="checkbox"/> Minst (fyll i) _____ %.
	Not _____	Annat: _____ _____

Tabell 4. RAPPORTERING	Senast	Uppföljning se avsnitt
Uppgifter om drivmedel och fordon	Ange datum: _____	5.1-5.3
Årlig miljöredovisning	Ange datum: _____	5.5

Förklaringar till tabellen ovan

I **tabell 1** anges vilken andel av fordonen som används i avtalet som ska uppfylla kravet på "Ren lätt bil" enligt *Lag 2011:846 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*.

Om kravet att använda Ren lätt bil *inte* omfattar samtliga fordon i avtalet anges i **Tabell 2** om det ställs krav på resterande andel av fordonen genom att markera "Ja" eller "Nej".

Kraven på övriga fordon kan ställas på olika sätt. Det kan omfatta användningen av biodrivmedel, andelen fordon som kör på biodrivmedel, andel av trafikarbete med biodrivmedel, körtid med biodrivmedel, eller en lämplig kombination av detta. Observera att alla kombinationer inte är möjliga. Detta anges med kryssrutor i **Tabell 2**. Mer information finns under respektive rubrik och i Användarmanualen.

I **Tabell 3** anges om kraven på övriga fordon gäller för en viss, angiven andel av fordonen, eller om kravet gäller alla fordon som ej utgörs av *Ren lätt bil*.

I **Tabell 4** anges när uppgifter som Beställaren begär in för att göra uppföljningar av kravuppfyllnad ska vara rapporterade.

Observera att utöver kraven i ovanstående tabeller kan det finnas ytterligare obligatoriska krav. Dessa tabeller berör endast avsnitt som är valbara för Beställaren.

I ovanstående tabeller fyller Beställaren i de krav som ska gälla i en specifik upphandling. Ange med Ja/Nej om krav ställs och om krav ställs, markera i kryssruta vilken kravnivå som väljes. Om beställaren formulerar egna krav, markera detta med kryssruta. Övriga krav anges i text och med hänvisande noter.

När Beställaren har behov av att ställa olika krav i olika delar av upphandlingen, till exempel i olika anbudspaket eller specifika krav rekommenderas en separat bilaga för varje område/trafikåtagande.

I de fall Beställaren väljer alternativet Beställarens krav ifylls också krav inne i bilagan.

Vid användning av "Utökade krav" bör Beställaren göra en marknadsundersökning för att bedöma kostnaden och om det finns tillräckligt utbud av fordon och drivmedel för att kraven ska uppfyllas.

Beställaren fyller i vilka datum som fordonsrapportering ska ske för avsnitt 5.1. På samma sätt anges datum för när årsredovisning för föregående år ska lämnas.

Innehåll

Innehåll	4
Uppgifter i anbud	5
Fordonstyper	5
Kompletterande information.....	5
1. Trafik med ren lätt bil.....	6
2. Övrig trafik.....	8
2.1 Biodrivmedel.....	8
2.2 Utsläppsklass	15
3. Undantag för tillfälliga fordon	16
4. Aktivt miljöarbete	17
5. Uppföljning	18
5.1 Ren lätt bil.....	18
5.2 Biodrivmedel	19
5.3 Utsläppsklass	19
5.4 Undantag för tillfälliga fordon	19
5.5 Aktivt miljöarbete.....	19

Uppgifter i anbud

I anbudet ska Trafikföretaget lämna en beskrivning av hur Trafikföretaget planerar att uppfylla miljökraven för samtliga år avtalet avser.

Detta innebär att anbudet ska för varje trafikeringsår innehålla en lista över vilka fordonstyper och drivmedel som anbudslämnaren planerat att använda.

Om vagnparkens sammansättning och fördelningen av drivmedel är samma under flera år, räcker det att ange vilka år varje sammanställning avser, dvs. varje år behöver inte redovisas.

Om det under avtalets gång framkommer andra lösningar än de Trafikföretaget planerat för kan de efter godkännande av Beställaren användas om miljökraven uppfylls. Sådana ändringar görs dock endast om är tillämpliga enligt regler för offentlig upphandling.

Ovanstående krav är de enda som ska granskas vid utvärdering av anbud. Tanken med kravet är att Trafikföretaget ska visa att man förstått kraven och kunnat presentera en trovärdig lösning för hur de ska uppfyllas.

Övriga krav i bilagan är kontraktsvillkor som följs upp först när trafiken etableras eller pågår.

Det är mycket angeläget att Beställaren noggrant följer upp alla de krav man har ställt i upphandlingen.

Erfarenheten visar att det som inte följs upp tenderar att inte blir utfört, och då har Beställaren helt i onödan betalt för ett utförande som man sedan inte får.

Det är lämpligt att redan tidigt i etableringsfasen följa upp och ha en dialog mellan Beställare och Trafikföretag om hur kraven ska uppfyllas.

Fordonstyper

Denna bilaga omfattar miljökrav på fordon som i vägtrafikregistret klassificeras som personbil. Fordon anpassade för rullstolstransporter, ofta kallade specialfordon, omfattas dock inte av kravet att en viss andel fordon ska utgöras av *Ren lätt bil* enligt punkt 1.

I vägtrafikregistret förekommer även kategorin lätt buss med maximal totalvikt upp till 3.5 ton. Sådana fordon brukar inte användas till den typ av trafik som denna bilaga avser. Vid behov kan dock motsvarande krav kan ställas på dem, med undantag för 2.1, där åren för införandet av skärpta krav på avgasrening är förskjutna i förhållande till personbilar.

Fordon som väger mer än 3,5 ton klassificeras som tungt fordon. Formuleringarna i detta dokument är inte tillämpliga för den typen av fordon.

Kompletterande information

I ett separat dokument "Användarmanual" finns information om varför kraven har formulerats på ett visst sätt och om den lagstiftning som styr.

1. Trafik med ren lätt bil

Uppföljning, se avsnitt 5.1.

Följande krav ställs på den andel av fordonen som ska uppfylla kraven på "Ren lätt bil" i *Lag 2011:846 om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster*. Vilken andel som ska utgöras av Ren lätt bil anges i beställningsformuläret ovan.

1.1 Krav på fordon

1.1.1 Fordon där upphandling påbörjas senast 31 december 2025

Det deklarerade utsläppet av koldioxid får vara högst 50 gram per km.

För fordon med förbränningsmotor ska de deklarerade utsläppen av reglerade luftföroreningar (NO_x, kolväten och förbränningspartiklar) vara högst 80 procent av utsläppsgränserna som gäller vid Real Driving Emissions (RDE) för den aktuella fordonstypen.

1.1.2 Fordon där upphandling påbörjas från och med 1 januari 2026

Det deklarerade utsläppet av koldioxid måste vara 0 gram per km.

1.2 Krav på el och vätgas

Den el och vätgas som används till att driva fordonen ska vara av förnybart ursprung. Med förnybar avses sådan energibärare som framställs med bioenergi, solkraft, vindkraft och vattenkraft.

Kravet gäller generellt för alla fordon som drivs med el. Undantag kan endast göras om fordon måste laddas eller tankas tillfälligt på anläggning där Trafikföretaget inte har möjlighet att påverka elleveransen.

1.3 Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

Reviderat direktiv (Ändringsdirektivet) om främjande av rena och energieffektiva fordon - Clean Vehicles Directive (CVD)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Infört i svensk lagstiftning i senaste lydelse av lag (2011:846). Denna lag träder i kraft den 1 juni 2022.

I upphandling som avser köp, leasing, hyra av fordon eller köp av kollektivtrafik på väg gäller förenklat nedanstående krav.

För busstrafik gäller lagen endast klass I- och klass A-fordon

Enligt CVD ska medlemsstaterna säkerställa att upphandlande myndigheter och enheter beaktar energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln, däribland energianvändning och koldioxidutsläpp, liksom utsläpp av vissa föroreningar¹.

Lagen definierar Ren lätt bil enligt följande tabell:

Definition av ren lätt bil	Till och med 31 dec 2025 (referensperiod 1)	Från och med 1 jan 2026 (referensperiod 2)
Utsläpp av koldioxid	Maximalt 50 gram per km	Noll gram koldioxid
Högsta tillåten nivå av reglerade luftföroreningar som andel av RDE	Maximalt 80 % av tillåten RDE-nivå	Ej tillämpligt (eftersom endast elfordon tillåts)
Lägsta andel under referensperioden	Minst 38,5 %	Minst 38,5 %

För personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar gäller att 38,5 % av fordonen ska uppfylla kravet på så kallad "Ren lätt bil". Se tabellen ovan.

Fram till sista december 2025 tillåts fordon med ett deklarerat utsläpp av koldioxid upp till 50 gram per km. I dagsläget är det fråga om fulllektriska bilar med batterier eller bränsleceller, samt vissa laddhybrider. Från 1 januari 2026 tillåts endast fulllektriska fordon med batterier eller bränsleceller som Ren lätt bil.

Observera att det för laddhybrider dessutom krävs att deras deklarerade utsläpp av reglerade ämnen (t.ex. NO_x, HC och partiklar) inte får överstiga 80 procent av de gränsvärden som gäller för dessa föroreningar vid körning i verklig trafik, så kallad Real Driving Emission, RDE. RDE är en del av avgasreglementet för Euro 6. Sådana uppgifter framgår inte av vägtrafikregistret utan måste kontrolleras med dokument från tillverkare. Det kan alltså finnas laddhybrider som har maximalt utsläpp på 50 gram koldioxid men trots detta inte godkänns, om den modellens deklarerade RDE-värde i någon parameter överstiger 80 procent av gränsvärde. Om upphandlaren accepterar användning av laddhybrider som en del av andelen Ren lätt bil är det därför viktigt att göra tydligt för trafikbolagen att de måste begära sådana uppgifter från tillverkare innan man planerar sin trafik.

Referensperioder enligt Lag (2011:846) är tidsperioder för krav på rena respektive utsläppsfria fordon genom samtliga avtal som myndigheten eller enheten tilldelar efter upphandlingar.

Lagkravet gäller för den totalt upphandlade volymen under varje referensperiod, dvs inte för enskilda upphandlingar.

Det är endast upphandlingar som påbörjas efter ikraftträdandet av lagen (1 juni 2022) som omfattas av kraven på minimimål. Det finns inte något krav på att upphandlingar som påbörjats före ikraftträdandet ska göras om. Det finns däremot inget som hindrar att man, vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts, beaktar samtliga vägtransportfordon som införskaffats under den första referensperioden men före lagens ikraftträdande.

¹ Artikel 1

2. Övrig trafik

Kraven under denna punkt ska endast ställas på den andel av trafiken som inte behöver uppfylla kravet på *Ren lätt bil* under punkt 1 ovan.

Krav på biodrivmedel under punkten 2.1 kan ställas separat. Om kraven under 2.1 ställs på ett sätt som gör det möjligt att använda fordon med dieselmotorer kan kraven kombineras med utsläppskraven på dieselmotorer under 2.2. Det är dock inte nödvändigt.

Kraven på dieselmotorer under 2.2 kan även ställas separat, i de fall upphandlingen tillåter någon användning av dieseldrivna fordon som inte drivs med biodrivmedel.

2.1 Biodrivmedel

Formuleringarna under denna punkt är utformade på ett sätt som ska göra det möjligt för kravställaren att välja mellan olika typer av krav. Man kan välja mellan att kravställa den använda volymen drivmedel, andelen av de fordon som används, körsträckan som utförs i avtalet, eller tiden som fordonen används. Det är möjligt att kombinera flera krav, så att exempelvis minst 50 procent av drivmedlet ska vara biodrivmedel och att samtidigt minst 50 procent av fordonen ska köra på sådana drivmedel.

Kraven vid 2.1.1 medger användning av olika drivmedel, medan 2.1.2 innebär att endast biogas accepteras. Dessa kan kombineras så att exempelvis enbart biodrivmedel ska användas, och att minst 50 procent av detta ska vara biogas.

Massbalansprincipen får inte användas för reduktionspliktigt drivmedel vilket innebär att dessa drivmedel ska räknas ge samma växthusgasutsläpp som lagen om reduktionsplikt föreskriver. För övriga biodrivmedel får massbalansprincip användas. (Massbalansprincipen beskrivs nedan under punkt 2.1.6 om fordonsgas/biogas. Reduktionsplikt beskrivs i Förordning (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel.)

Kravet vid 2.1.3 avser fordon, 2.1.4 avser körsträcka och 2.1.5 avser körtid. Detta är några alternativa sätt att kravställa. Det alternativ kan väljas som är lättast att följa upp.

Notera att beställarens fordons- och miljödatabas har en viss struktur. Några av metoderna för att kravställa nedan kan vara svåra att följa upp direkt i beställarens fordons- och miljödatabas. De kan behöva kompletteras med ytterligare data för att rapporteras eller följas upp.

Vid stora förändringar i tillgång och priser för biodrivmedel kan Beställare och Trafikföretag omförhandla krav så att andelen biodrivmedel ändras.

2.1.1 Andel biodrivmedel

Uppföljning, se avsnitt 5.2.

Minimikrav

Minst 50 procent av den mängd drivmedel som används i uppdraget ska vara biodrivmedel. Kravet gäller summerat för de ingående komponenterna och beräknas på komponenternas energiinnehåll (kWh/MJ).

Baskrav

Minst 80 procent av den mängd drivmedel som används i uppdraget ska vara biodrivmedel. Kravet gäller summerat för de ingående komponenterna och beräknas på komponenternas energiinnehåll (kWh/MJ).

Utökade krav

Allt drivmedel som används i uppdraget ska vara biodrivmedel.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

2.1.2 Andel biogas

Uppföljning, se avsnitt 5.2.

Minimikrav

Minst 50 procent av den mängd drivmedel som används i uppdraget ska vara biogas /förnybar metan. Kravet gäller summerat för de ingående komponenterna och beräknas på komponenternas energiinnehåll (kWh/MJ).

Baskrav

Minst 80 procent av den mängd drivmedel som används i uppdraget ska vara biogas /förnybar metan. Kravet gäller summerat för de ingående komponenterna och beräknas på komponenternas energiinnehåll (kWh/MJ).

Utökade krav

Allt drivmedel som används i uppdraget ska vara biogas /förnybar metan.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

2.1.3 Andel fordon som ska drivas med biodrivmedel

Uppföljning, se avsnitt 5.2.

Minimikrav

Minst 50 procent av antalet fordon som används i uppdraget ska drivas med höginblandade biodrivmedel.

Baskrav

Minst 80 procent av antalet fordon som används i uppdraget ska drivas med höginblandade biodrivmedel.

Utökade krav

Alla fordon som används i uppdraget ska drivas med höginblandade biodrivmedel.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

2.1.4 Andel trafikarbete som ska utföras med biodrivmedel

Uppföljning, se avsnitt 5.2.

Minimikrav

Minst 50 procent av det trafikarbete (km) som utförs i uppdraget ska utföras med höginblandade biodrivmedel.

Baskrav

Minst 80 procent av det trafikarbete (km) som utförs i uppdraget ska utföras med höginblandade biodrivmedel.

Utökade krav

Allt trafikarbete (km) som utförs i uppdraget ska utföras med höginblandade biodrivmedel.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

2.1.5 Andel körtimmar som ska utföras med biodrivmedel

Uppföljning, se avsnitt 5.2.

Minimikrav

Minst 50 procent av tiden som fordon används i uppdraget (tim) ska utföras med höginblandade biodrivmedel.

Baskrav

Minst 80 procent av tiden som fordon används i uppdraget (tim) ska utföras med höginblandade biodrivmedel.

Utökade krav

All tid som fordon används i uppdraget (tim) ska utföras med höginblandade biodrivmedel.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

2.1.6 Krav på de drivmedel som används

Nedanstående krav gäller för samtliga punkter 2.1.1 - 2.1.5 ovan där de kan appliceras.

Höginblandade biodrivmedel

Med höginblandade biodrivmedel avses drivmedel där minst 75 volymprocent på årsbasis utgörs av en förnybar komponent som uppfyller kraven i hållbarhetslagen enligt *Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen*. Det kan t.ex. vara etanol E85 eller drivmedel med en hög andel HVO eller FAME/RME.

Fordonsgas/biogas

Den fordonsgas (metan) som används ska vara av förnybart ursprung (biogas) och uppfylla kraven i hållbarhetslagen enligt *Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och biobränslen*.

Kravet på att använda förnybar fordonsgas kan uppfyllas på två sätt. Fordonen kan antingen tankas uteslutande med biogas. Det kan också tankas helt eller delvis med fossil gas, men då ska Trafikföretaget ha avtal om tillförsel av motsvarande mängd biogas i annan del av gasnätet. Om fordonen tankas med fossil gas måste Trafikföretaget ha avtal med drivmedelsleverantör om leverans av förnybar gas som motsvarar den volym som Trafikföretaget använder. Avtalet ska innebära att leverantören av drivmedel på massbalansnivå garanterar att fordonsgasnätet tillförs en mängd förnybar gas som motsvarar kundens användning i sina fordon, och att denna leverans inte dubbelräknas med annan användning.

2.1.7 Krav på de fordon som används

Nedanstående krav gäller för samtliga punkter 2.1.1 - 2.1.5 ovan där de kan appliceras.

De fordon som används ska antingen vara certifierade för att använda förekommande bränslen, eller godkända för att använda förekommande drivmedel av fordonstillverkaren eller dess nationella representant, importör, återförsäljare eller motsvarande.

Biodrivmedel

Upphandlaren behöver ha kunskap om tillgången på fordon och drivmedel med olika tekniker innan lämplig kravnivå väljs.

Låginblandade komponenter

Diesel och bensin på svenska marknaden innehåller låginblandade komponenter som framställs från förnybar råvara. Bensin innehåller vanligen en viss andel etanol och syntetisk bensin. Diesel innehåller en viss andel RME (rapsmetylester) eller andra FAME (fettmetylestrar) och syntetisk diesel (HVO). Innehåller regleras i praktiken genom nationella krav på så kallad reduktionsplikt.

Etanol

För etanoldrift är utbudet för närvarande (2022) mycket osäkert. Det erbjuds enstaka nyttillverkade modeller som efterkonverteras till E85-drift. Det är oklart hur länge sådana erbjudanden kommer erbjudas på svenska marknaden. Det finns heller ingen större marknad för detta i övriga Europa.

Biogas

Det finns ett begränsat utbud av modeller som kan köras på fordonsgas/biogas. Antalet gastankställen är än så länge stabilt, med stora regionala variationer. Så som marknaden utvecklas framöver är det mest sannolikt att utbudet av modeller som kan köras på fordonsgas minskar. Fordonsindustrin ställer om mot eldrift och då utvecklas inte förbränningsmotorfordon. Eftersom fordonsgasvarianter är en nischprodukt utvecklas dessa i ännu mindre grad.

HVO i personbilar

Vissa tillverkare godkänner att användare kör sina dieselpilar med höginblandad HVO, ofta kallat HVO 100. På senare tid har HVO 100 börjat ersättas med snarlika produkter, men med en liten andel fossil diesel.

Det är viktigt att de trafikföretag som kör fordon på höginblandad HVO har garantier från importör eller tillverkare, både för att bilen ska klara drivmedlet på lång sikt och för att inte det ska råda oklarheter om utsläpp och liknande.

Det är osäkert hur tillgången på höginblandad HVO som drivmedel kan komma att utvecklas under avtalsperioderna. Det beror på internationell efterfrågan, EU-regler om drivmedel och prisseffekter av den svenska reduktionsplikten.

Om ett trafikföretag vill använda något annat alternativ till diesel och bensin än de ovan nämnda krävs en separat överenskommelse med Beställaren.

Drivmedel av miljöklass 1

Det ställs inget krav på drivmedel av miljöklass 1. I praktiken är allt drivmedel för publik tankning av miljöklass 1. Enstaka volymer med annan kvalitet kan förekomma vid produktionsstörningar, men då finns inte miljöklass 1 att tillgå.

Regler för miljöklassning av drivmedel kan komma att ändras så att miljöklass 1 inte längre gynnas skattemässigt. I så fall görs förändringen troligen för att de miljömässiga skillnaderna inte längre motiverar en differentiering eftersom nya fordon har betydligt bättre rening än gamla, och miljöklass 1-drivmedel då inte längre behövs för att få bra rening.

Omförhandling och osäkerheter

Möjligheten till omförhandling är tillagd med hänsyn till osäkerheterna i tillgång och kostnad för flytande biodrivmedel.

Vid tidpunkten för miljökravsbilagens färdigställande är förutsättningar för flytande biodrivmedel oklara med avseende på framtida tillgång, beskattning och pris. På 5 – 10 års sikt bedöms efterfrågan på biodrivmedel öka i hela Europa genom reduktionsplikt eller liknande system som syftar till att öka inblandning av biodrivmedel i den dieselolja som försäljs. På längre sikt väntas flytande biodrivmedel fasas ut i vägtransportsektorn till förmån för elektrifiering.

Regeringen ansöker löpande hos EU-kommissionen om fortsatt undantag från statsstödsreglerna för skattebefrielse. Det är dock oklart hur marknaden utvecklas.

För att ändå säkerställa en låg klimatpåverkan från trafiken rekommenderas i första hand krav på utsläppsfria fordon och i andra hand krav på drivmedlens klimatpåverkan.

Reduktionsplikt

Lagen om reduktionsplikt gäller för närvarande (maj 2022) allt dieselbränsle som säljs i Sverige utom rena och höginblandade biodrivmedel. Reduktionspliktslagen föreskriver en viss reduktion av växthusgasutsläpp jämfört med om fossilt drivmedel används.

Motivering till varför massbalansprincip inte får användas för reduktionspliktiga drivmedel

Om massbalansprincipen skulle användas för dessa drivmedel skulle en drivmedelsanvändare kunna tillgodoräkna sig ett lägre växthusgasutsläpp men det skulle få till följd att leverantörens andra kunder då skulle behöva räkna med ett högre utsläpp än vad lagen anger för den totala volymen. Således skulle inte det totala utsläppet av växthusgaser minska.

Verktyg för minskad klimatpåverkan

Historiskt började kollektivtrafikens arbete med minskad klimatpåverkan med krav på andel "förnybart drivmedel". Detta begrepp ersattes sedan av begreppet biodrivmedel som definierades genom Hållbarhetslagen och Energimyndighetens regelverk för hållbarhetsbesked.

I Miljökravbilaga 2013 ställdes i stället krav på drivmedlens klimatpåverkan genom beräkning av minskade nettoutsläpp av klimatgaser. Det har dock funnits en möjlighet att dessutom ställa krav på andelar biodrivmedel i trafiken.

Andel förnybart eller andel biodrivmedel är dock ett begränsat verktyg eftersom olika biodrivmedel har olika klimatpåverkan. Ett biodrivmedel med hållbarhetsbesked kan som lägsta nivå ha 50% mindre klimatpåverkan än ett helt fossilt drivmedel. Detta beror på klimatpåverkan i olika stadier av drivmedlets framställning.

Syftet med krav på minskad klimatpåverkan är naturligtvis att minimera klimatpåverkande utsläpp i drivmedlets hela livscykel. Därför används numera, i såväl hållbarhetslagen som i reduktionspliktslagen, nyckeltal som beskriver ett drivmedels totala klimatpåverkan från källa till förbränning. Därför kan ett drivmedel med både fossilt innehåll och biodrivmedelinblandning ha bättre klimatgenskaper än ett "rent" biodrivmedel. I takt med att reduktionsplikten skärps ökar inblandningen av biodrivmedel i försålt dieselbränsle i Sverige.

I stället för att ställa krav på andel biodrivmedel blir det i framtiden alltmer relevant att ställa krav på medelvärde för använda drivmedels klimatpåverkan. Även om det då kan innebära att det finns en liten del fossil råvara.

Ett rent eller höginblandat biodrivmedel måste uppfylla Energimyndighetens kriterier för hållbarhetsbesked för att få skattebefrielse. Lägsta nivån för hållbarhetsbesked är 50% växthusgasminskning jämfört med fossil motsvarighet. Den ursprungliga planen för reduktionsplikt innebär att reduktionspliktig diesel får en större minskning än lägstanivån för reduktionsplikt från år 2027.

På grund av kraftigt ökade drivmedelspriser har Regeringen under mars 2022 meddelat att man under 2023 kommer att frysa reduktionspliktskraven på 2022 års nivå.

Fördjupad förklaring

Drivmedelsleverantörer ska för varje kalenderår se till att utsläppen av växthusgaser från den reduktionspliktiga energimängden diesel understiger utsläppen från motsvarande energimängd fossil diesel med minst den procentsats som anges för varje år. Den fossila motsvarigheten för diesel ska enligt Förordning (2018:195) om reduktion av växthusgasutsläpp från vissa fossila drivmedel anses vara 95,1 g CO_{2eq}/MJ.

Växthusgasutsläpp mäts enligt reduktionspliktslagen och hållbarhetslagen i gram koldioxidkvalenter per Megajoule (g CO_{2eq}/MJ). Megajoule är en enhet för drivmedlets energiinnehåll.

Biodrivmedel får år 2022 inte ha ett högre värde än 47 g CO_{2eq}/MJ för att uppfylla hållbarhetskraven för skattebefrielse.

Om inget krav ställs i detta avsnitt men krav ställs på 100% biodrivmedel fås alltså ett CO₂-utsläpp på högst 47 g CO_{2eq}/MJ, dvs 50% minskning jämfört med fossil diesel. Kravet på 50 % minskning gäller drivmedel från produktionsanläggningar som är tagna i drift före den 5 oktober 2015. För drivmedel från anläggningar tagna i drift efter den 5 oktober 2015 är kravet 60 % minskning av klimatutsläpp och för anläggningar tagna i drift efter 31 december 2020 är kravet 65 %.

Olika drivmedels klimatgenskaper

Samtliga drivmedel innehåller osäkerheter i kostnader de närmaste åren. Inför en upphandling bör Beställaren utreda kostnader och andra konsekvenser för teknik eller drivmedel. Biogas och el bedöms kunna ge bäst leveranstrygghet över långa avtalstider medan tillgången på och prisbildningen för HVO och FAME/RME för närvarande bedöms som mer osäker.

I Energimyndighetens rapport Drivmedel 2020 (ER 2020:26) redovisas 2020 års medelvärden för växthusgasutsläpp från olika drivmedel.

För att ge en vägledning om på vilken nivå kraven bör läggas kan nedanstående tabeller användas. Hållbarhetslagen och reduktionspliktslagen har olika baslinjer som anger växthusgasutsläpp för fossil motsvarighet, därav olika minskningsvärden i tabellen nedan.

Reduktionsplikt	Lag om reduktionsplikt	Klimatutsläpp	Hållbarhetslagen
År	minskning %	g CO _{2eq} /MJ	minskning %
2020	21	75,1	20,1
2021	26	70,4	25,1
2022	30,5	66,1	29,7
2023	35 ²	61,8	34,2
2024	40	57,1	39,3
2025	45	52,3	44,4
2026	50	47,6	49,4
2027	54	43,7	53,5
2028	58	39,9	57,5
2029	62	36,1	61,6
2030	66	32,3	65,6

	Klimatutsläpp	Hållbarhetslagen
	g CO _{2eq} /MJ	minskning %
Biodrivmedel i Sverige enligt Energimyndigheten 2020³		
Fossil diesel (baslinje enligt hållbarhetslagen)	94	0
Krav biodrivmedel hållbarhetsbesked	47	50
FAME/RME	32,9	65
HVO 100	20,4	78
Fordonsgas (98% biogas)	12,6	87
Biogas	12,5	87
EL Svensk elmix ⁴	13,1	86
Förnybar el enligt Naturskyddsföreningen⁵	0,4	99,5

Notera att enskilda leverantörer kan ha lägre eller högre värden än ovanstående

RME innebär tätare serviceintervall och oljebyten för fordonen. Inte alla nya bussar är godkända för RME, samtidigt som EU stävar efter att begränsa drivmedel från odlade råvaror.

HVO – begränsad råvarubas, ökad efterfrågan pga. reduktionsplikt. Osäkerheter om tillgång, skatt och prisbild i framtiden.

Biogas - utsläppsvärde varierar med olika råvaror. Enligt RED II kan biogas från gödsel till och med ge negativa växthusgasutsläpp eftersom man kan eliminera utsläpp av växthusgasen metan genom att omvandla gödsel till biogas som förbränns.

² Regeringen presenterade 14 mars 2022 ett åtgärds paket för att möta prisökningar på el och drivmedel med bland annat en frysning av reduktionsplikten för bensin och dieseltill 2022 års nivåer under 2023.

³ <https://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/drivmedelslagen/vaxthusgasutslapp/>

⁴ Av EU-kommissionen framräknad och tilldelad användarmix för respektive land. Hänsyn taget till import och export och framräknad med ett livscykelperspektiv

⁵ Naturskyddsföreningen "Klimatpåverkan från elproduktion märkt Bra Miljöval" Version 2020-01-30. Medelvärde beräknat utifrån fördelning av förnybar elproduktion 2018 enligt Energimyndighetens statistikunderlag till rapporten Energiläget 2020, Energiläget i siffror 2020, blad 6.15.

Förutsatt att Beställaren kräver 100% biodrivmedel rekommenderas att negativa utsläppsvärden uttryckta i g CO_{2eq} /MJ kan godkännas om de är verifierade i rapporteringen till Energimyndigheten.

Kostnaden för biogasdrift varierar över landet och är beroende av distributionsnät och avstånd till produktionsanläggningar. Depåstorlek kan vara avgörande för att hålla nere kostnaden för lagring och tankning. Transport av biogas är relativt kostsam varför depåplacering kan påverka priset. Gasmotorer har högre energiförbrukning än dieselmotorer.

Vid tidpunkten för miljökravbilagens fastställande är tillgången på gas i Europa ansträngd med höga priser som följd. För lokalt producerad biogas kan troligen stabilare priser erhållas genom långsiktiga leveransavtal.

Eldrift

Om förnybar el används är växthusgasutsläppen ca 99,5% lägre än med fossil diesel.

Tekniken för eldrift är inne i ett starkt utvecklingsskede och kostnaderna för eldrift förväntas sjunka. Att utan andra förändringar införa eldrift i befintligt trafikupplägg kan bli kostnadsdrivande. Beroende på hur stora frihetsgrader som ges Trafikföretaget och med en väl genomförd trafikplanering integrerad med laddstrategi har nu flera svenska upphandlingar genomförts utan kostnadsökningar.

Beställaren rekommenderas att noggrant utreda och säkerställa leveranskapacitet och effektbehov för el till de områden där elbussar kan behöva laddas. Denna fråga och frågan om behov av laddplatser bör tas upp med Trafikföretagen i Samråd Inför Upphandling (SIU).

2.2 Utsläppsklass

Uppföljning, se avsnitt 5.3.

Minimikrav

Krav från avtalsstart

Alla bilar ska tillhöra utsläppsklass Euro 6 eller högre.

Krav från 2025

Från 1 januari 2025 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 september 2019 eller senare.

Krav från 2026

Från 1 januari 2026 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 januari 2021 eller senare.

Baskrav

Krav från avtalsstart

Alla bilar ska tillhöra utsläppsklass Euro 6 eller högre.

Krav från 2024

Från 1 januari 2024 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 september 2019 eller senare.

Krav från 2025

Från 1 januari 2025 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 januari 2021 eller senare.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

Utsläppsklass

Avgaskraven Euro 6 blev obligatoriska inom EU för nya personbilstyper i september 2014 och för samtliga nya personbilar i september 2015. De skärps gradvis i flera etapper som brukar kallas Euro 6A – Euro 6D. Utsläppen från personbilar vid verklig trafik är gradvis lägre ju högre euronivå som bilen klarar.

Bensin- och dieslbilar som är tillverkade från september 2019 och senare uppfyller kraven i Euro 6C. Från januari 2021 uppfyller personbilar Euro 6D.

Kväveoxidutsläppen från dieslbilar och partikelutsläppen från direktinsprutade bensinbilar blir sannolikt betydligt lägre i verklig trafik med dessa krav. Därför finns motiv att införa ålderskrav för att kunna dra nytta av dessa miljöfördelar. Fordon som uppfyller de skärpta kraven får dock ingen särskild utsläppsklass i vägtrafikregistret och därför är de krav som föreslås i Minimikrav och Baskrav istället baserade på vilka datum som fordonet registreras.

Det är särskilt angeläget att undvika trafik med fordon som har höga utsläpp i storstäder och andra områden som har problem med miljö kvalitetsnormer och luftkvalitet.

För lätt buss gäller andra införeländår. För fordon över 3,5 ton gäller andra krav.

Miljözoner (Från Transportstyrelsen) <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/Miljozoner/>

Kommuner kan besluta om att vissa fordon stängs ute från särskilt miljö känsliga områden. Från och med den 1 januari 2020 kan kommuner införa miljözon klass 1, 2 eller 3 i sin kommun.

Miljözon klass 1

Grundregeln är att en tung buss får köra i en miljözon klass 1 i sex år från första registrering, innevarande år oräknat. Undantag från den grundregeln är att fordon som uppfyller avgaskrav bättre än Euro III får köra i miljözoner i åtta år, registreringsåret oräknat.

Fordon som uppfyller utsläppskrav enligt Euro VI får köras i denna miljözon.

Miljözon klass 1 för tunga fordon finns 2020 i Stockholm, Göteborg, Malmö, Mölndal, Uppsala, Helsingborg, Lund och Umeå.

Miljözon klass 2

Miljözon klass 2 omfattar personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar. För att få köra i miljözon klass 2 måste fordonen med gnisttända motorer (till exempel bensinmotor) uppfylla minst Euroklass Euro V. Från och med den 1 juli 2022 är kraven för bilar med kompressionstända motorer (dieselmotor) att uppfylla Euro VI.

Finns år 2022 endast på Hornsgatan i Stockholm.

Miljözon klass 3

I miljözon klass 3 får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon, med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. Det finns inga sådana zoner i Sverige (år 2022).

3. Undantag för tillfälliga fordon

Uppföljning, se avsnitt 5.4.

Trafikföretaget får göra undantag från kraven ovan om ersättningsbilar används då ordinarie bilar servas eller repareras. Undantagen får endast göras tillfälligt under kortare tid och ska rapporteras till upphandlande enhet.

4. Aktivt miljöarbete

Uppföljning, se avsnitt 5.5.

Beställaren vill att Trafikföretaget ska arbeta med miljöförbättringar. Beställaren ställer därför krav på miljöarbete hos Trafikföretaget.

Miljöarbetet syftar till att Trafikföretaget ska påbörja eller fortsätta med ett förhållningssätt, där verksamhetens miljöpåverkan alltid är en faktor när beslut fattas, eller investeringar genomförs.

Minimikrav

Uppföljning, se avsnitt 5.5.1.

Trafikföretaget väljer självt om det vill använda de standardsystem för miljöarbete som finns t ex miljöledningssystem enligt ISO 14001:2015 eller ett miljöprogram efter branschanpassade manualer – eller motsvarande.

Miljöarbete hos Trafikföretaget ska innefatta miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att skydda miljön och uppfylla bindande krav⁶. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda. Miljöpolicy ska vara tillgänglig för intressenter⁷.

Miljöarbetet ska innefatta rutiner för att identifiera och kontinuerligt hålla sig uppdaterade om vilka miljörelaterade lagkrav och andra krav (t.ex. lokala föreskrifter och avtalskrav) verksamheten berörs av.

Miljöarbetet ska innefatta rutiner för hur avvikelser, korrigerande och förebyggande åtgärder hanteras.

Miljöarbetet ska också innefatta arbete med, och redovisning av Trafikföretagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga förare samt övrig personal som arbetar med trafikuppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Miljöledningssystemet ska, utöver Beställarens övriga krav, innehålla ett program för att kontinuerligt minska utsläppen av växthusgaser och arbete med drivmedelsbesparing och energieffektivisering i de fordon som omfattas av uppdraget.

Miljöarbetet ska vara i drift senast 9 månader efter trafikstart.

Baskrav

Uppföljning, se avsnitt 5.5.2.

⁶ Bindande krav är legala krav som en organisation behöver uppfylla och andra krav som en organisation behöver eller väljer att uppfylla. Exempel på andra krav utöver legala krav kan vara: kontraktsskrav, koncernkrav eller överenskommelser med kunder, myndigheter etc.

⁷ En intressent är en person eller organisation som kan påverka, påverkas av eller anser sig vara påverkat av ett beslut eller en åtgärd.

Trafikföretaget ska uppfylla *Minimikrav* enligt föregående rubrik. Utöver detta ska Trafikföretaget, för den verksamhet som berör avtalet, ha ett miljöledningssystem som uppfyller kraven i ISO 14001:2015 eller motsvarande.

Miljöledningssystemet ska vara i drift senast 9 månader efter trafikstart eller 21 (9+12) månader efter avtalets tecknande⁸.

Utökade krav

Uppföljning, se avsnitt 5.5.3

Trafikföretaget ska uppfylla *Minimikrav* och *Baskrav* enligt föregående rubriker. Utöver detta ska Trafikföretaget vara certifierat av oberoende tredje part ackrediterat för certifiering enligt ISO14001:2015 eller motsvarande.

Miljöledningssystemet ska vara i drift senast 9 månader efter trafikstart eller 21 (9+12) månader efter avtalets tecknande⁹ och vara certifierat senast 15 månader efter trafikstart eller 27 (15+12) månader efter avtalets tecknande.

Beställarens krav

Beställaren kan välja att ange egna krav.

5. Uppföljning

Rapportering ska ske enligt Beställarens instruktioner. Sammansättning av fordonsparken redovisas i fordonsdatabas som Beställaren föreskriver. Rapporteringen ska omfatta de fordon som ingår i Trafikföretagets avtal med Beställaren. Trafikföretaget ska kontinuerligt rapportera förändringar i fordonsparken. Produktionsdata ska redovisas i fordonsdatabasen senast det datum som anges i Beställningsformuläret. Rapporteringen gäller närmast föregående period.

5.1 Ren lätt bil

Trafikföretaget ska på begäran styrka att fordonen uppfyller kravet på ren lätt bil med uppgifter från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Utländska uppgifter ska översättas till svenska.

Om fordonet har ett utsläpp av koldioxid över 0 gram per km ska uppgifter redovisas som visar modelltypens gränsvärden för reglerade ämnen, den aktuella biltypens certifieringsdata för RDE, samt en beräkning som visar att biltypens utsläpp inte överstiger 80 % av RDE-gränsvärdet.

⁸ Det alternativ som sist inträffar. Dvs om avtal tecknas mindre än ett år före trafikstart är det tidpunkten för avtalets tecknande som avgör när miljöledningssystemet ska vara i drift.

⁹ Det alternativ som sist inträffar. Dvs om avtal tecknas mindre än ett år före trafikstart är det tidpunkten för avtalets tecknande som avgör när miljöledningssystemet ska vara i drift respektive vara certifierat.

5.2 Biodrivmedel

Trafikföretaget ska på begäran styrka att tillräckliga mängder drivmedel använts med underlag från drivmedelsleverantör. De ska också redovisa beräkningar eller annan uppgift som styrker att den mängd drivmedel som använts motsvarar de krav som ställs på andel av drivmedel, fordon, körsträckan, körtid eller motsvarande inom uppdraget med en realistisk förbrukning i de fordon som använts. Redovisningen ska göras i enlighet som rapportering av utfört uppdrag.

Trafikföretaget ska på begäran styrka att fordonen uppfyller kravet på att vara godkänt för biodrivmedel med uppgifter från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register, alternativt med intyg från fordonsrepresentant eller importör. Utländska uppgifter ska översättas till svenska.

Redovisningen ska innehålla dokumentation om inköp av drivmedel med uppgifter om köpare, volym och drivmedelskvalitet samt egna beräkningar av drivmedelsåtgång.

5.3 Utsläppsklass

Trafikföretaget ska på begäran styrka att fordonen uppfyller kravet på utsläppsklass med uppgifter från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Utländska uppgifter ska översättas till svenska.

För fordon som är tillverkade 1 september 2019 eller senare anges i vägtrafikregistret tillverkningsmånad 201909 eller senare. För fordon som är tillverkade 1 januari 2021 eller senare anges i vägtrafikregistret tillverkningsmånad 202101 eller senare.

5.4 Undantag för tillfälliga fordon

Eventuella avvikelser från krav ska rapporteras till upphandlande enhet på sådant sätt som Beställaren föreskriver.

5.5 Aktivt miljöarbete

Uppföljning av aktivt miljöarbete enligt krav i avsnitt 4 ska göras genom att Trafikföretaget för varje enskilt avtal lämnar miljöredovisning till Beställaren.

Trafikföretagets årliga miljöredovisning redovisas **efterföljande år till Beställaren senast datum enligt Beställningsformuläret.**

Miljöredovisningen är det dokument som redovisar resultatet av Trafikföretagets miljöarbete och verkligt utfall för avtalet och vid behov kompletteras miljöredovisningen tills den är godkänd av Beställaren.

Redovisningen ska vara offentlig samt förankrad och godkänd av Trafikföretagets VD eller motsvarande och ska innehålla följande:

5.5.1 Miljöarbete – Minimikrav

- Trafikföretaget ska ha en miljöpolicy enligt krav specificerade i avsnitt 4.
- Trafikföretaget ska ha en förteckning över sina betydande miljöaspekter och verksamhetsstyrning för dessa. Verksamhetsstyrning innebär att Trafikföretaget ser till att verksamheten har rutiner som säkerställer att allt arbete sker med hänsyn tagen till de miljöaspekter som bedömts som betydande.
- Trafikföretaget ska redovisa miljömål, verkligt utfall och framtagna handlingsplaner för att nå miljömålen.
- Trafikföretaget ska ha identifierat och redovisa vilka miljörelaterade lagkrav och andra krav (t.ex. lokala föreskrifter och avtalskrav) verksamheten berörs av.
- Trafikföretaget ska ha rutiner för hur avvikelser, korrigerande och förebyggande åtgärder hanteras.
- Trafikföretaget ska ha information sparad om hur personalen erhållit information och utbildning som rör miljöfrågor.
- Trafikföretaget ska uppge vilken typ av miljöarbete eller miljöledningssystem som verksamheten omfattas av.

Drivmedel

- Trafikföretagets arbete för att minska förbrukning av såväl fossil- som biodrivmedel samt el ska redovisas.
- Hållbarhetsbesked från Energimyndigheten för biodrivmedel som har använts inom avtalet under föregående år ska redovisas.

Elleveranser

- Dokumentation som visar att elleveransen är produktionsspecificerad enligt krav i avsnitt 1.2.

5.5.2 Miljöarbete – Baskrav (gäller utöver kraven under 5.5.1)

- Trafikföretaget ska bifoga dokumentation som visar utfall och vidtagna åtgärder (miljörevisionsrapport inklusive observationsrapporter) från senast genomförd intern miljörevision.
- Trafikföretaget ska uppvisa koppling mellan de betydande miljöaspekter verksamheten identifierat och de mål som Trafikföretaget har satt upp.

5.5.3 Miljöarbete – Utökade krav (gäller utöver kraven under 5.5.1 och 5.5.2)

- Trafikföretaget ska bifoga dokumentation som visar utfall och vidtagna åtgärder (miljörevisionsrapport inklusive observationsrapporter) från senast genomförd intern och extern miljörevision.
- Trafikföretaget ska bifoga giltigt ISO 14001:2015 certifikat eller motsvarande utfärdat av oberoende ackrediterad tredje part för certifiering enligt ISO14001:2015 eller motsvarande. Certifikatet eller ett separat certifieringsbeslut ska innehålla uppgifter om vilka verksamheter som omfattas.

5.5.4 Granskning av miljöarbetet

Beställaren har rätt att själv utföra, alternativt utse en miljörevisor att granska Trafikföretagets miljöarbete med avseende på Beställarens miljökrav och vad som utlovats i anbudet. Trafikföretaget ska utan kostnad medverka till genomförandet av en sådan revision.

Beställaren kommer bland annat att använda sig av inlämnad miljöredovisning som dokumentation vid revision på plats hos Trafikföretaget.

Trafikföretaget ska efter anmodan, två veckor före miljörevision sända följande dokumentation (relaterat till aktuellt avtal) till Beställaren:

- Miljörelaterad dokumentation från tillsynsmyndighet till exempel dokumentation från tillsynsbesök.
- Trafikföretagets samtliga miljörelaterade tillstånd.
- Resultat (miljörevisionsrapport inklusive observationsrapporter) från externrevisioner och internrevisioner.
- Laglista med miljörelaterade lagkrav och andra krav (till exempel lokala föreskrifter och avtalskrav) som verksamheten berörs av.
- Övrig dokumentation som styrker efterlevnad av angivna miljökrav.

För Trafikföretag med avtal enligt *punkt 4 Utökade krav* ska certifikat kunna uppvisas från extern revision.