

Denna bilaga utgör ett komplement till nuvarande vägledning (bilaga 3) och syftar till att förklara och motivera uppdaterade krav i Bilaga 1.

Under hösten ska nuvarande vägledningen ses över och anpassas till de nya kraven,

Förutom vissa byten av formuleringar och ordval så har nedan förändringar gjorts i remissförslaget till **Gemensamma miljökrav för entreprenader**.

Förutsättningar och tillämpning

Under stycke 2 har en förtydligande av omfattningen lagts till. Vi vill också trycka på att kraven gäller för både planerings- och utförandestadiet, oavsett total- eller utförandeentreprenad.

Under stycke 4 har vi hänvisat om definitionen av känsliga områden till vägledningen och förtydligat att kraven för känsliga områden alltid tillämpas inom Stockholm, Göteborg och Malmö stad.

Under stycke 6 poängterar vi att en god planering av entreprenaden möjliggör i sig en energibesparing och minskad miljöpåverkan.

Under stycke 7 (tidigare stycke 5) har vi tagit bort text om att avsteg normalt inte kan göras för kemiska produkter. Den första meningen förklarar förutsättningarna för eventuella dispenser generellt. Vi vill inte heller föranleda en tro om att vi kan medge avsteg från kraven som i sin tur skulle medföra avsteg ifrån lagstiftningen.

I vägledningen har vi tänkt lägga in en rekommendation om att vid långa entreprenadkontrakt >5 år kan det bli aktuellt att under kontraktstiden se över kravnivåer, detta görs då med hänvisning till allmänna kontraktssklausuler.

Systematiskt miljöarbete

Under stycke 1 har "finnas tillgängligt" lagts till för att beställaren ska kunna granska en dokumentation vid en uppföljning eller ett eventuellt stickprov.

Under stycke 2 (pkt 1 Miljöpolicy) har vi lagt till att ett åtagande om att uppfylla bindande krav. Ett ordval som används i nya ISO 14001 och som omfattar både miljölagstiftning och andra krav såsom kontraktsskrav.

Under stycke 3 har tidigare pkt 2 och 3 slagits ihop och meningen omformulerats.

Under stycke 4 (tidigare pkt 4 Rutiner) har "hantering av betydande miljörisker och miljöpåverkan" lagts till för att koppla samman med pkt 2. Egenkontroll har lagts till för att trycka på att entreprenören själv har ansvar för att kontrollera och följa upp sitt miljöarbete. Beredskap och agerande vid nödläge (ordval från nya ISO 14001) har lagts till för att rutiner ska finnas vid eventuella nödlägen och miljöolyckor. Krav på att säkerställa miljökompetens har flyttats till nästa rubrik: Miljöplan, så att den i högre grad planeras och anpassas efter det specifika uppdraget.

Stycke 6 är nytt och kopplat till ett generellt förhöjt redovisningskrav. Entreprenörerna ska kunna redovisa sitt miljöarbete.

Miljöplan

Under stycke 1, pkt 1 har vi inte ändrat lydelsen, men kommer att komplettera/förtydliga "miljöansvarig" i vägledningen*, se nedan.

Under stycke 1, har en ny pkt 2 lagts till för att trycka på att miljöplanen ska redovisa identifierade miljöpåverkan och miljörisiker (och fånga upp dem under pkt 3).

Under stycke 1, pkt 3 så är c) är omformulerad, d) tar upp att miljökompetens med hänsyn till miljökraven ska säkerställas och e) att miljöplanen och miljökraven ska kommuniceras.

Under stycke 1, pkt 4 formuleras krav på minskad klimatpåverkan, det ersätter tidigare krav på en beskrivning av entreprenadens energianvändning, där det förväntas att entreprenören ska beskriva en ytterligare åtgärd för en minskad klimatpåverkan i det aktuella projektet.

Stycke 2 har lagts till för att Trafikverket ställer klimatkrav på sina projekt baserat på den kunskap och erfarenhet från kravet på klimatkalkyler i projekt över 50 miljoner kr.

Stycke 3 har formulerats för att förtydliga entreprenörens ansvar för att säkerställa miljöplanens kvalitet, samråda med beställaren och dokumentera utfallet. Det finns inget juridiskt krav på att den ska godkännas.

I vägledningen har vi tänkt förklara vad som menas med "miljöansvarig" dvs. den funktion (utsedd av entreprenören juridiskt) som garanterar miljöledningssystemets och miljöplanens efterlevnad och att miljökraven efterlevs genom entreprenaden.

I vägledningen kommer vi att förklara och ge exempel på vad ytterligare åtgärder, för att minska klimatpåverkan inom ramen för avtalen och utförandet, kan vara.

I vägledningen kommer vi också nämna de mallar för miljöplan som finns framtagna, liksom att miljöplanen kan komma att bli granskad av beställaren, eftersom det är ett krav att den ska finnas.

Drivmedel

Under stycke 1 har godkända drivmedel* förtydligats gällande miljöklass och standardangivelser. Drivmedel som godtas, utöver diesel och bensen, har lagts till. Motivet för detta är att vi vill öppna upp möjligheten att använda fler drivmedel och därmed underlätta för utförarna. Drivmedlen måste dock uppfylla utpekade standards.

Under stycke 3 har en ansvarsskrivelse (reservation) lagts till gällande tillstånd från motortillverkaren för användning av aktuellt drivmedel. För tunga fordon med Euro VI-motor krävs också ett typgodkännande från fordonstillverkaren.

En mening har lagts till om att el och vätgas också godtas som drivmedel. Denna och de listade drivmedel har ersatt tidigare formulerad text om att andra drivmedel som bidrar till minskad miljöpåverkan kan få användas efter överenskommelse med beställaren.

Under stycke 5 har ett klimatkrav på energianvändning/drivmedel lagts till för storstadsregionerna. Ett inblandningskrav* av fossilfri energikälla (förnyelsebar energi

och/eller hållbara biodrivmedel) utöver kommande lagstiftning (reduktionsplikten¹). Motivet för att kravet enbart föreslås gälla storstadsregionerna är att vi bedömer att tillgången av dessa drivmedel kan vara begränsad i övriga delar av landet.

Under stycke 6 har krav på hållbarhetsbesked för biodrivmedel lagts till för biodrivmedel och elcertifikat på förnyelsebara energikällor.

Under stycke 7, har text lagts till för att påminna om att Trafikverket ställer högre krav i projekt över 50 miljoner kr. För större projekt tillämpar Trafikverket klimatkalkyl (<http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Klimatkalkyl/>).

Redovisningskrav

Vidare tillkommer även här ett redovisningskrav som inte varit med förut. För att underlätta "klimatredovisningen" kommer stöd att tas fram, t.ex. mallar.

I vägledningen tänkte vi nämna att syntetiska drivmedel kan vara tex. HVO.

I vägledningen kommer inblandningskravet förklaras ytterligare samt hänvisningar läggas med till mallar för beräkning/kalkyl/sammanräkning av drivmedel inkl. exempel och definitioner på låg-/höginblandning, renhet m.m.

Lätta fordon (totalvikt under 3,5 ton)

De befintliga grundkraven (utsläppskrav) kvarstår under 2018-2019.

Från och med 2020 går vi över till att ställa krav på utsläppsklass/Euroklass. Utsläppsklass är kopplat till fordonets utsläpp av miljö- och hälsopåverkande ämnen så som kväveoxider och partiklar. Utsläpp av koldioxid hanteras genom drivmedelskravet.

Redovisningskrav

Vidare tillkommer även här ett redovisningskrav som inte varit med förut.

I vägledningen kommer det att förklaras att kraven är utvecklade för fordon som går i entreprenader (lätta fordon oftast lätta lastbilar).

Tunga fordon (totalvikt över 3,5 ton)

Grundkrav

De befintliga grundkraven (utsläppsklass/Euroklass) kvarstår under 2018-2019.

Från och med 2020 höjs kraven en utsläppsklass/Euroklass.

Ett stycke om tunga fordon med 2 motorer är tillagt, för att ge en lättnad om arbetsmotorn är en elmotor.

Skärpta krav

De befintliga skärpta kraven i känsliga områden kvarstår under 2018-2019.

¹ Reduktionsplikten är ett krav om minskad klimatpåverkan vilket innebär att drivmedelsleverantörer ska se till att bensen och diesel som säljs ska innehålla viss andel biodrivmedel och därmed bidra till en minskad klimatpåverkan. Lagen föreslås träda i kraft 1/7 2018. Lagen innehåller, utöver ovan, en skattereduktion för hållbara höginblandade eller rena bränslen.

Från och med 2020 höjs kraven en utsläppsklass/Euroklass även här. Kravet på Euroklass VI i känsliga områden ligger i linje med kommande miljözonskrav och krav i andra storstäder i Europa.

Redovisningskrav

Vidare tillkommer även här ett redovisningskrav som inte varit med förut. Redovisningskravet på fordon finns redan hos Trafikverket.

I vägledningen är det tänkt att en rekommendation ska finnas om att man kan ställa en kombination av euroklasskrav, ålderskrav och krav på att fossilfria bränslen i upphandlingar av både lätta och tunga fordon.

Arbetsmaskiner

Grundkrav

De befintliga grundkraven (steg-krav) kvarstår under 2018-2019.

Från och med 2020 går vi över till ett åldersrelaterat krav på arbetsmaskinen, för att underlätta kravhanteringen. Det finns många steg-klasser i dagsläget som beror av typ av och effekt på motor. Det är dessutom relativt svårt att utläsa vilken utsläppsklass motorn har jämfört med ålder på arbetsmaskinen.

Steg IV-motorer eller däröver får användas oavsett ålder eftersom dessa motorer har låga utsläpp oavsett motoreffekt.

Ett stycke om arbetsmaskiner med 2 motorer är tillagt, för att ge en lättnad om arbetsmotorn är en elmotor.

Stycket om undantag för arbetsmaskiners om används mycket sparsamt i de befintliga kraven har tagits bort och istället gäller formuleringen i inledningen under förutsättningar och tillämpning att eventuella avsteg måste stå i rimlig proportion till kravens miljönytta och kostnad (och detta på grund av (LOU) rent juridiska skäl).

Vidare är ett stycke tillagt om krav på arbetsmaskiner som genomgått motorbyte eller uppgraderats. En hjälptabell är inlagd så att man kan se hur länge, till och med vilket år, steg IIIA och IIIB-motorer kan användas.

Skärpta krav

De befintliga skärpta kraven i känsliga områden kvarstår under 2018-2019.

Från och med 2020 går vi över till ett åldersrelaterat krav på arbetsmaskinen.

Även i känsliga områden får arbetsmaskiner med Steg IV motorer eller däröver användas oavsett ålder.

Redovisningskrav

Vidare tillkommer även här ett redovisningskrav som inte varit med förut. Redovisningskravet ligger i linje med krav på märkning av/uppgifter på maskiner enl. Maskindirektivet och krav på CE-märkning. Redovisningskrav av arbetsmaskiner finns också redan hos Trafikverket. Särskilda redovisningskrav har lagts till för maskiner som bytt motor eller uppgraderats (enl. UNECE-förordning 132).

Observera att kraven inte omfattar tvåvägsarbetsmaskiner samt spårburna arbetsmaskiner. Trafikverket avser att se över och utveckla krav för dessa arbetsmaskiner under hösten 2017.

I vägledningen kommer det att förklaras att det åldersrelaterade kravet inte innebär någon större förändring i andelen arbetsmaskiner som klarar kraven jämfört med krav på utsläppsklass. Ett åldersbaserat krav innebär mindre förändringar varje år istället för stora hopp med flera års mellanrum. Det blir också lättare att verifiera och följa upp kraven över tid.

I vägledningen kommer det att beskrivas vad som förväntas ur ett redovisningsperspektiv dvs. hur och vad.

Kemiska produkter

Grundkrav

Detta krav har omformulerats från att beställaren ska granska till att entreprenören ska säkerställa och kunna visa på att använda märkningspliktiga kemiska produkter uppfyller kraven.

Valet av märkningspliktiga kemiska produkter ska följa Miljöbalken produktvalsprincip. Krav och kriterier har också specificerats till att följa Trafikverkets riktlinjer (grupper) för godkännande av kemiska produkter. Dessa är i sin tur i princip är förankrade i REACH- och CLP-lagstiftningen (klassningskategorier, -intervall och märkning) liksom transparenta med BASTA/BETA, Byggvarubedömningens och SundaHus krav och kriterier*.

Skärpta krav

De befintliga skärpta kraven i känsliga områden kvarstår med krav på miljöanpassad Hydraulvätskor/oljor då vi i uppföljningar kunnat konstatera att avvikelser finns.

Klimatkrav

Klimatkrav på drivmedel som delvis är en kemisk produkt och delvis har en stor klimatpåverkan fångas upp av inblandningskravet under Drivmedel.

Vidare tillkommer även här ett redovisningskrav, om att hålla en förteckning, som inte varit med förut. Förteckningskravet är i linje med krav på loggbok av inbyggda produkter, spårbarhet och kontroll av vissa REACH/SVHC²-ämnen.

Referensen till Trafikverkets krav och riktlinjer för kemiska produkter har uppdaterats.

I vägledningen kommer krav och kriterier förklaras ytterligare samt hänvisningar läggas med till lathund/översättningstabell gällande bedömningssystem. Likvärdiga bedömningssystem kommer enligt upphandlingsreglerna också att godtas.

Material och varor

Detta krav är nytt och har formulerats likt kravet på kemiska produkter och följer även här Trafikverkets riktlinjer.

² SVHC= Substances of Very High Concern (Särskilt farliga ämnen för miljön eller som kan ansamlas i miljön.)

Klimatkrav

Kravet på material och varor innefattar även klimatkrav. Klimatkraven tar fasta på de material och varor som har den högsta klimatpåverkan enligt olika studier dvs. stål och betong/cement, och där man i Trafikverkets utredning kan se att det är möjligt att få till en koldioxid-reduktion genom att välja ett material med en lägre klimatpåverkan (CO₂/kg) och till vilken reduktion som är möjlig (av vad som finns tillgängligt på marknaden)*.

För konstruktionsstål föreslås enbart krav på varudeklarationer (EPD:er) i nuläget. Bakgrunden till att vi inte ställer ett direkt reduktionskrav är den brist på kunskap vi i nuläget har om klimataspekten för dessa material. Tanken med att ställa krav på varudeklarationer är just att bygga kunskap för framtida kravställande.

Observera att i det kravförslag som skickas ut på remiss finns inget krav på beläggning/asfalt som också har stor klimatpåverkan. Bakgrunden till detta är att en beredning av krav just nu pågår. Klimatkraven kommer därför att kompletteras.

Redovisningskrav

Vidare tillkommer även här ett redovisningskrav, om att hålla en förteckning, som inte varit med förut. Förteckningskravet är i linje med krav på loggbok av inbyggda produkter, spårbarhet och kontroll av vissa REACH/SVHC-ämnen.

En referens till Trafikverkets krav och riktlinjer för material och varor har lagts med.

I vägledningen kommer det att förtydligas att kravet omfattar de material och varor som fysiskt ingår (byggs in) i själva utförandeentreprenaden.

I vägledningen kommer bakgrunden till klimatkraven belysas, liksom begrepp och definitioner liksom undantag.

Generell så kommer både miljökraven och klimatkraven att behöva anpassas och regleras inför 2025.