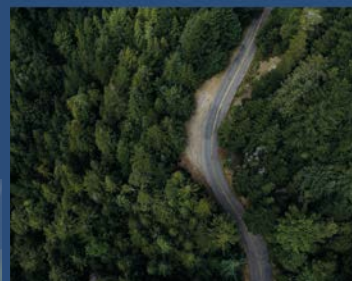


Standardkrav för klimatsmart offentlig upphandling av transporter

Bilaga till:

Vägledning för klimatsmart offentlig upphandling

Version 4.0 oktober 2025





Materialet är framtaget av BioDriv Öst inom projektet Fossilfritt 2030.

Text: Beatrice Torgnyson Klemme, VD, Björn Lumsén, sakkunnig vätgas, biogas & industri, samt Ulf Troeng, sakkunnig upphandling & elektrifiering

Layout: Josefin Haapala, kommunikatör & grafisk specialist

Publicerad: Oktober 2025

Om BioDriv Öst

BioDriv Öst förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får offentlig sektor och företag hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med alla fossilfria drivmedel. Verksamheten omfattar allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

Läs mer på:

www.biodrivost.se

Om projektet och finansiärerna

Fossilfritt 2030 är ett storregionalt projekt som underlättar näringslivets omställning och investeringar genom strategiska insatser i offentlig sektor. Insatserna bidrar bland annat till en större regional marknad och infrastruktur för fossilfria drivmedel, minskade kostnader och stärkt krisberedskap. Projektet finansieras av EU:s regionalfond via Tillväxtverket och av projektdeltagarna. Projektet drivs av BioDriv Öst.

Läs mer på:

www.biodrivost.se/fossilfritt2030



Region Örebro län



Region
Östergötland



Region Uppsala



Region Stockholm



REGION
SÖRMLAND



Region
Västmanland



Länsstyrelsen
Örebro län



LÄNSSTYRELSEN
ÖSTERGÖTLAND



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN



Länsstyrelsen
Stockholm



LÄNSSTYRELSEN
Södermanlands län



Länsstyrelsen
Västmanlands län

GRÖNA
MÖBILISTER



Stockholms
stad



Medfinansieras av
Europeiska unionen



Tillsammans driver vi omställningen till fossilfrihet!



Inledning.....	6
Syfte och bakgrund	6
Anpassa och få stöd.....	7
Samverka	7
Tre olika typer av miljökrav.....	7
Så läser du vägledningen.....	8
Exempel på olika tillämpningskombinationer	9
Information kravtyp 1: Andel förnybart drivmedel	12
Exempel på standardkrav – andel förnybart drivmedel	15
A.....	15
Redovisningskrav och uppföljning – andel förnybart drivmedel	17
Tillämpning av standardkrav – förnybart drivmedel.....	18
Exempel på standardkrav – andel förnybart drivmedel	19
B.....	19
Tillämpning av standardkrav – förnybart drivmedel.....	22
Exempel på standardkrav – andel förnybart drivmedel	23
C.....	23
Redovisningskrav och uppföljning – andel förnybart drivmedel	25
Tillämpning av standardkrav – förnybart drivmedel.....	25
Information kravtyp 2: Andel miljöfordon	27
A & B.....	30
Exempel på standardkrav – miljöfordon	30
Tillämpning av standardkrav – andel miljöfordon	31
C.....	33
Exempel på standardkrav – miljöfordon	33
Tillämpning av standardkrav – miljöfordon	34
Redovisningskrav och uppföljning – andel miljöfordon	35
Information kravtyp 3: Grundläggande fordonskrav	38
Exempel på standardkrav – grundläggande fordonskrav	39
Redovisningskrav och uppföljning – grundläggande fordonskrav	41
Tillämpning av standardkrav – grundläggande fordonskrav	42
Entreprenadupphandlingar	44
Sammanfattande verktygslåda – för stöd i upphandlingsarbetet.....	46
Bilagor	48
Bilaga 1: Exempel på avancerat upphandlingsunderlag med inspiration från Stockholms stad.....	48
Bilaga 2: Exempel på bilaga till upphandlingsunderlaget	51
Bilaga 3: Excel-mall för uppföljning av fordon och drivmedel.....	55
Bilaga 4: Annan möjlig kravställning	56

OBS! DETTA ÄR EN ÖVERSIKTLIG VÄGLEDNING SOM AVSER ATT BISTÅ MED ÖKAD KUNSKAP. DET ÄR ALLTID DEN UPPHANDLANDE ENHETEN SOM ÄR ANSVARIG FÖR RESULTATET AV EVENTUELL TILLÄMPNING AV DESSA KRAV.

6.

Inledning

12.

Kravtyp 1:
Andel förnybart
drivmedel

27.

Kravtyp 2:
Andel miljöfordon

38.

Kravtyp 3:
Grundläggande fordonskrav

44.

Entreprenadupphandlingar

46.

Sammanfattande
verktygslåda

48.

Bilagor



1

Inledning

Kompletterande vägledning för tillämpning av standardiserade miljökrav – med utgångspunkt i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier

Syfte och bakgrund

Syftet med denna vägledning är att underlätta konkret tillämpning av mer enhetliga miljökrav på fordon och drivmedel vid upphandling av transportintensiva tjänster. Vägledningen tar sin utgångspunkt i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon¹ och drivmedel² samt nationella miljöfordonsdefinitioner.³ Den listar standardskrivningar som kan kombineras på olika sätt utifrån aktuell upphandling och lokala förutsättningar. Utöver en direkt koppling till Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier ligger standardkraven i linje med implementeringen av EU:s miljökrav i Clean Vehicles Directive (CVD).⁴



Läs mer i vägledningarna som finns att ladda ner på [BioDriv Östs hemsida](#).

Vägledningen ingår i en serie av tre vägledningar. Utöver denna bilaga med standardkrav (till höger) finns en grundläggande vägledning för klimat- och miljökrav vid upphandling av fordon och transporter (till vänster). I denna grundläggande vägledning finns mer information om exempelvis CVD, reduktionsplikten, DRIV-modellen och upphandlingsfrågor mer generellt. Slutligen finns det även en bilaga med exempel på genomförda upphandlingar där erfarenheter från flera kommuner och regioner presenteras (i mitten).

¹ Hållbarhetskriterier fordon: <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/for-don-och-transport/for-don>

² Hållbarhetskriterier drivmedel: <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/for-don-och-transport/drivmedel/>

³ Förordning (2020:486) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon

⁴ Lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet

På regional nivå harmoniserar kraven med DRIV-modellen. Det är en strategisk drivmedelsprioritering som finns i länsstyrelsernas *regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel* i samtliga sex län i BioDriv Östs storregion.⁵ Dessa planer har tagits fram i en bred regional samverkan och på uppdrag av regeringen. Allt fler kommuner och regioner har börjat tillämpa DRIV-modellen och införlivar den i strategier, planer och policies.



Tänk på att...

landa i "rätt" kravställning är ett hantverk. Med utgångspunkt i standardkraven behöver kravställningen i alla upphandlingar justeras utifrån behov och förutsättningar i den aktuella upphandlingen.

Anpassa och få stöd

Att landa i "rätt" kravställning är ett hantverk. Tanken är att standardkraven i denna bilaga ska kunna fungera som generella och grundläggande byggstenar i formuleringar av upphandlingskrav. Med utgångspunkt i standardkraven behöver sedan kravställningen i alla upphandlingar finjusteras utifrån behov och förutsättningar i den aktuella upphandlingen. Dessutom går teknikutvecklingen snabbt framåt vad gäller fordon och drivmedel. När du funderar över utformning av miljökrav i en upphandling får du därför gärna ta hjälp av BioDriv Öst eller andra aktörer med stor kunskap om förnybara drivmedel. Utöver kravställning på fordon och drivmedel finns även en lång rad andra krav som bör övervägas i en transportrelaterad upphandling, men de behandlas inte här.

Samverka

Samverkan är något som underlättar och förenklar både kravställning och uppföljning. Om flera närliggande kommuner och regioner enas om liknande krav i sina upphandlingar blir det lättare för såväl upphandlare som leverantörer att få till fossilfria transporter på ett kostnadseffektivt sätt. Samverkan skapar även goda och tydliga förutsättningar för de näringslivsaktörer som ska investera i att bygga ut den regionala ladd- och tankinfrastrukturen för förnybara drivmedel.

Tre olika typer av miljökrav

I vägledningen presenteras tre olika typer av grundläggande miljökrav på fordon och drivmedel som kan ställas vid upphandling av transportintensiva tjänster.

- **Kravtyp 1: Krav på andel förnybart drivmedel**
Syfte: klimatnytta
- **Kravtyp 2: Krav på andel miljöfordon**
Syfte: bidra till en bredd av miljö- och samhällsnytta samt uppfyllandet av Clean Vehicles Directive.
- **Kravtyp 3: Grundläggande fordonskrav**
Syfte: energieffektivitet och luftkvalitet



Dessa kravtyper kan användas enskilt, men bäst effekt fås när de kombineras på olika sätt. Kraven fyller olika syften och skiljer sig åt när det gäller behovet av arbetsinsats kopplat till marknadsundersökning och uppföljning. Svårighetsgraden och behovet av arbetsinsats illustreras med antal skiftnycklar. Ju fler skiftnycklar, desto mer tid och arbete krävs.

⁵ Läs mer i Vägledning för klimatsmart offentlig upphandling av fordon och transporter, Losman och BioDriv Öst 2023



Tänk på att...

Samverkan underlättar och förenklar både kravställning och uppföljning.



Så läser du vägledningen

Vägledningen är inte tänkt att läsas från pärm till pärm. Läs de delar som är relevanta för dig just nu. Vill du förstå syftet med de olika kraven och när de är lämpliga att tillämpa? Eller vill du kanske direkt hoppa in och klippa ut ett standardkrav? Ta även möjligheten att fördjupa din förståelse för de olika kraven genom att läsa den grundläggande vägledningen.⁴

För varje kravtyp finns ett eget kapitel med fördjupande bakgrundsinformation. Därefter kommer tre olika förslag på standardkrav (A, B, C) inom området med kommentarer och praktisk information om tillämpning. Den generella rekommendationen är att i första hand använda alternativ A. De specifika kravformuleringarna återfinns i **gråmarkerade fält** där de delar som bör anpassas och justeras är skrivet i blå text.



Frågor som bör ställas inför en upphandling

Att få miljökraven att landa rätt i en upphandling är ett hantverk som kräver en del arbete. Det kan vara svårt att rakt av tillämpa olika kombinationer av krav i denna vägledning. Ta därför gärna hjälp av BioDriv Öst eller någon annan aktör med stor kunskap om förnybara drivmedel för att bolla olika upphandlingskrav.

Anta gärna tydliga policys, med fördel i samverkan med närliggande kommuner/regioner. Då underlättas kravställningen avsevärt och det blir tydligare för leverantörerna vad som gäller.

Exempel på frågor att ställa inför en upphandling:

- Finns infrastruktur för tankning och laddning av rena eller höginblandade förnybara drivmedel i det aktuella transportområdet?
- Finns fordon på marknaden som är godkända för HVO100, etanol, el, biogas eller vätgas i det aktuella segmentet?
- Hur ser möjliga leverantörers nuvarande fordonsflottor ut? Tänk även på att leverantörerna kan behöva stöd i att inhämta kunskap om fordon, infrastruktur och förnybara drivmedel.
- Ungefär hur många "heltidsfordon" motsvarar upphandlingens transportarbete sammantaget? Är det en stor eller liten del av det totala transportarbetet för den aktuella fordonsflottan?
- Är uppdraget enkelt att planera för leverantören eller sker mycket avrop ad hoc?
- Är avtalsperioden lång eller kort? Kan avtalstiden förlängas för att underlätta nyinvestering i fordon?
- Går det att samverka med närliggande kommuner/regioner?

Exempel på olika tillämpningskombinationer

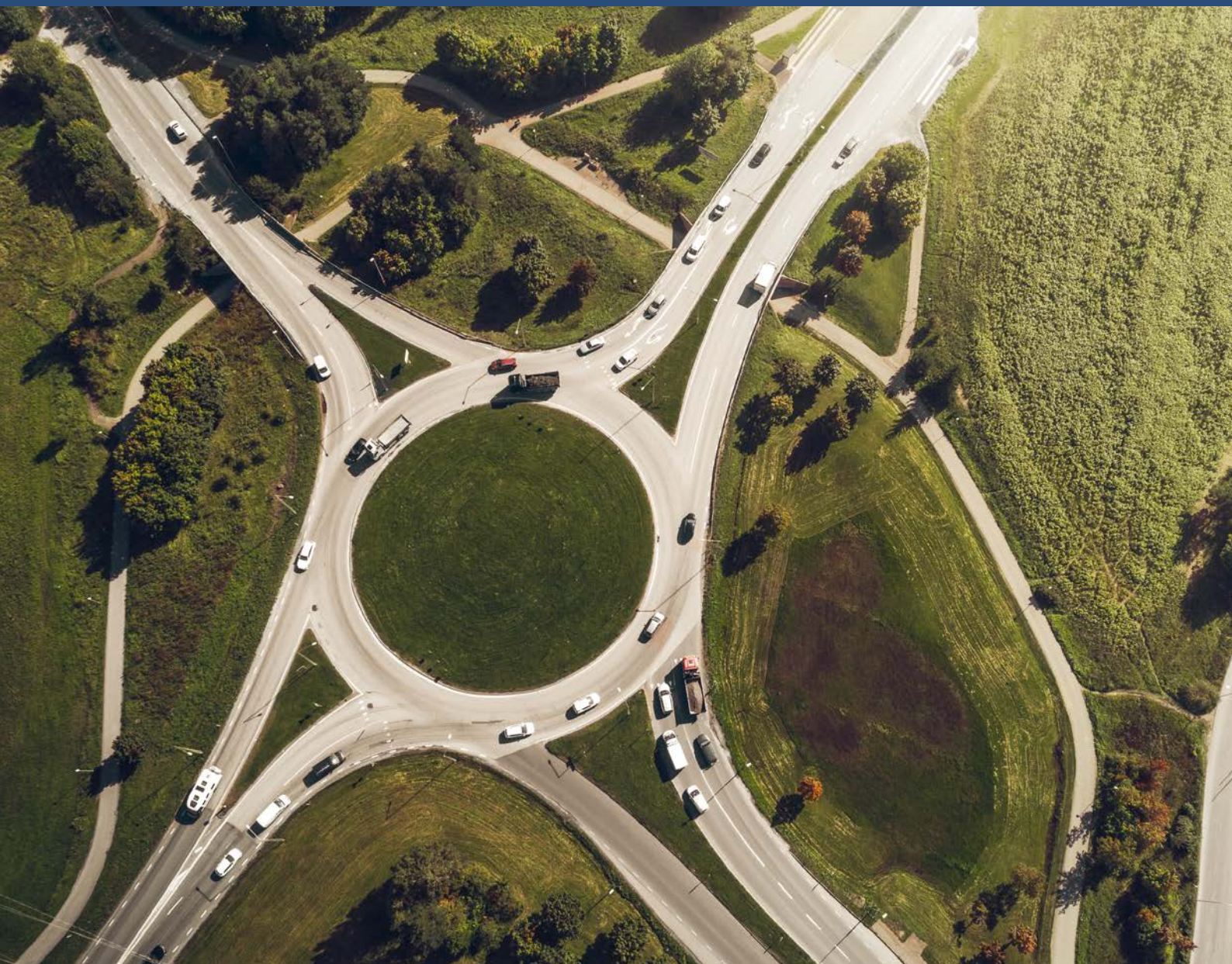
Det är viktigt att prioritera och lägga fokus på upphandlingar där offensiva miljökrav är rimliga och gör störst nytta. En upphandling vars uppdrag är regelbundet, förutsägbart och stort bör ha högre krav än en upphandling som är liten, med ett oregelbundet uppdrag. Längre avtalsperioder och samverkan mellan flera offentliga aktörer underlättar också mer offensiva miljökrav.

Region Östergötland tog redan 2018 fram en tydlig intern vägledning för sitt upphandlingsarbete. I denna vägledning finns en tydlig drivmedelsstrategi (som DRIV-modellen) och en matris som underlättar prioritering av kravställning i olika upphandlingar. På nästa sida presenteras en liknande modell i Tabell 1.



Tänk på att...

ingen kan göra allt och det är viktigt att prioritera. Tuffa miljökrav i endast en enda stor transportupphandling kan ge riktigt stora positiva effekter.



Tabell 1. Exempel på matris för prioritering och strukturering av kravställning. Modellen är framtagen med inspiration från Region Östergötland.

Kravnivå	 Guld Grundläggande fordonskrav: Euroklass på samtliga fordon, CO ₂ -krav överflödiga vid högre krav på miljöfordon och andel förnybart	 Silver Grundläggande fordonskrav: Euroklass på samtliga fordon eller fordon som utgör stor del av upphandlingen. CO ₂ -krav överflödiga vid krav på miljöfordon och hög andel förnybart	 Brons
Omfattning av transporter i upphandlingen	Transporter utgör hela eller största delen av tjänsten. Upphandlingar som omfattas av EU:s CVD-krav ingår här.	Transporter utgör en betydande del av tjänsten.	Transporter utgör en mindre del av tjänsten.
Exempel på upphandlingar	• Avfallshämtning • Taxiresor (färdtjänst, sjukresor, skolskjuts etc) • Leveranser av livsmedel och måltidstjänster • Linjetrafik • Post-, bud- och paketjänster • Bilpool och hyrbilstjänster • Godstransporter av större omfattning, exempelvis förbrukningsmaterial inom vård, skola, omsorg.	• Entreprenadarbeten av olika slag (bygg, mark, anläggning, snöröjning, parkskötsel) • Fastighetsdrift • Större hantverkartjänster (bygg, el, VA/VVS, etc) • Bevakningstjänster • Textilservice	• Skadedjursbekämpning • Transport av avlidna • Konsulttjänster som kräver transport med bil för att utföra tjänsten, exempelvis vissa it-tjänster, byggledning etc. • Städtjänster
Lämpliga kravnivåer att ha som utgångspunkt De olika kravtyperna används med fördel tillsammans. Exakta kravnivåer sätts efter genomförd marknadsanalys.	Andel förnybart drivmedel: hög andel Andel miljöfordon: hög andel CVD-upphandlingar måste tillsammans ha en tillräckligt hög andel elfordon. Grundläggande fordonskrav: samtliga fordon, men mindre viktigt vid krav på i princip endast miljöfordon	Andel förnybart drivmedel: hög andel Andel miljöfordon: lägre andel Grundläggande fordonskrav: eventuellt samtliga fordon eller hög andel för de fordon där det har störst betydelse utifrån den aktuella upphandlingen	Andel förnybart drivmedel: lägre andel Grundläggande fordonskrav: Endast krav på Euroklass, alternativt på en lägre andel för de fordon där det har störst betydelse utifrån den aktuella upphandlingen.
Hur följs kraven upp?	Minst en gång per år. Genomgång av kontraktsvillkoren vid avtalsstart för att undvika missförstånd. Konkreta stickprov ute på plats kan göras ibland och när indikationer finns på att det behövs.	Minst en gång per avtalsperiod. Genomgång av kontraktsvillkoren vid avtalsstart för att undvika missförstånd. Konkreta stickprov ute på plats kan göras ibland och när indikationer finns på att det behövs.	Stickprov ibland och när indikationer finns på att det behövs.



Guldnivå

För transportupphandlingar av större omfattning.

På denna nivå ställs krav på i princip uteslutande förnybara drivmedel tillsammans med en hög andel miljöfordon (se definition i kapitel 3) relativt snabbt i avtalsperioden. Att ställa grundläggande fordonskrav på hela den aktuella flottan är också lämpligt. För upphandlingar som omfattas av Clean Vehicles Directive bör det även kravställas att en viss andel av miljöbilarna ska utgöras av el- eller vätgasbilar.

Målbilden bör på sikt vara att majoriteten av fordonen i denna typ av upphandlingar ska vara miljöbilar eller miljölastbilar i nya avtal.

På denna nivå är det inte alltid självklart att det bästa är att ställa kraven i en trappa eller en bit in i avtalsperioden. Det finns upphandlingar där det kan vara bättre att ställa krav som gäller från avtalsstart. Detta kan gälla vid upphandling av linjetrafik och avfallshämtning med långa avtal, där leverantören använder fordonen nästan uteslutande för regionen/kommunen och under lång tid. Då är det lika bra att investera i de önskvärda fordonen redan från avtalsstart och skriva av dem under avtalstiden.



Silvernivå

För transportupphandlingar eller uppdrag där transporter utgör en betydande del.

På denna nivå ställs medelhöga krav på andel förnybart drivmedel. Dessutom bör krav ställas på en viss andel/visst antal miljöfordon. Det är sannolikt även rimligt med grundläggande fordonskrav.

På en marknad där leverantörerna successivt byter ut sina fordon ställs kraven med fördel i en trappa med ökande krav under avtalstiden. Det möjliggör för många leverantörer att lämna anbud och underlättar en kostnadseffektiv omställning av fordonsflottan. Krav i trappor ger även tid för upprättandet av eventuell ny infrastruktur för tankning och laddning. Vid behov av etablering av ny infrastruktur (eller bibehållande av befintlig infrastruktur) är det dock viktigt att tänka på att det krävs en kritisk mängd tankning eller laddning. En försiktig trappa kan därmed göra det svårt för drivmedelsleverantörer att få lönsamhet. Kraven på andel miljöfordon behöver alltid anpassas utifrån upphandlingens omfattning, avtalslängd, befintlig infrastruktur för tankning och laddning i det aktuella området, de fordon som finns på marknaden, leverantörernas nuvarande fordonsparker etc.



Bronsnivå

För upphandlingar där transporten står för en mindre del.

Ställ i princip alltid krav på en viss andel förnybart drivmedel utöver reduktionsplikten.

Någon form av baskrav kan även ställas på en andel fordon som motsvarar det aktuella transportarbetet i uppdraget. Andelarna justeras utifrån de aktuella lokala marknadsförutsättningarna samt upphandlingens omfattning.



Anpassa...

alltid kraven på andel miljöfordon utifrån upphandlingens omfattning, avtalslängd, infrastruktur för tankning och laddning i det aktuella området, de fordon som finns på marknaden och leverantörernas nuvarande fordonsparker.



Förenkla vid behov...

genom att endast ställa krav på fordonsnivå. Det kan även vara aktuellt att prioritera bort grundläggande fordonskrav alternativt endast ställa krav på euroklass.



2

Information kravtyp 1: Andel förnybart drivmedel

Tillämpning och arbetsinsats

– andel förnybart drivmedel

Tillämpning: Tillämpas vanligen på hela den aktuella fordonsflottan och för alla fordonstyper, därmed även arbetsmaskiner och specialfordon. Syftar till att uppnå minskad klimatpåverkan.

Marknadsanalys:  Kräver en ganska begränsad marknadsanalys eftersom alla typer av förnybara drivmedel godkänns och kraven vanligen kan mötas relativt enkelt med exempelvis HVO100 som kan tankas i de flesta befintliga dieselfordon. Det som kan behöva undersökas är leverantörernas bedömning av förväntad prisutveckling och tillgång till HVO100 så att dessa aspekter inte missas i anbudsgivningen.

Uppföljning:  Kräver ett mer omfattande uppföljningsarbete. Detta kan delvis lösas med krav på en oberoende tredjepartsgranskare. Men både upphandlare och leverantör behöver förstå och vara överens om hur andelar ska beräknas för olika typer av förnybara drivmedel och hur tankade/laddade drivmedel ska verifieras och följas upp med hjälp av omräkningsfaktorer, fakturor, kvitton, avtal etc. (Läs mer på sidan 13).

OBS!

Skiftnycklar illustrerar hur mycket tid och arbete som krävs för de olika kravtyperna.



= lite arbete



= mellan arbete



= mycket arbete

Att ställa krav på en viss andel förnybart drivmedel är vanligt. Nya styrmedel, omvärldsläge och teknikutveckling inom området gör dock att även denna modell behöver justeras och vidareutvecklas fortlöpande.

Ställ krav utanför reduktionsplikten

För att bidra till en större klimatnytta än den som redan har lagstadgats måste krav ställas utöver reduktionsplikten. För att uppnå detta tar vi i denna vägledning hjälp av de formuleringar som finns i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för drivmedel.

Höginblandade eller rena förnybara drivmedel ingår inte i reduktionsplikten. Exempel på sådana drivmedel och produkter är el, vätgas, biogas, HVO100, B100 (RME100/FAME100), ED95

och E85. Heter en produkt endast HVO, och inte HVO100, är det viktigt att få verifierat från drivmedelsleverantören att detta är en HVO-produkt som inte omfattas av reduktionsplikten. Mer information om reduktionsplikten finns i den grundläggande vägledningen.

Att ställa krav på endast höginblandade eller rena förnybara drivmedel underlättar dessutom uppföljningen och uppfyllandet av kraven för tunga fordon i EU:s Clean Vehicles Directive. För att uppfylla kraven på biodrivmedel inom Clean Vehicles Directive kan det även vara bra att genom sina krav exkludera råvaror som innebär risk för indirekt markförändring (High ILUC). Mer information om Clean Vehicles Directive finns i den grundläggande vägledningen.



Vill du veta mer...

om Reduktionsplikten och Clean Vehicles Directive? Läs faktabladet i vår grundläggande vägledning för Klimatsmart offentlig upphandling.

Använd omräkningsfaktorer vid uppföljningen

Vid uppföljningen av en upphandling måste andelen förnybart drivmedel kunna beräknas och jämföras på ett rättvisande sätt för olika förnybara drivmedel. Hur denna jämförelse görs bör kommuniceras till leverantörerna redan i upphandlingsskedet.

- **Räkna om till samma enhet**

Omräkningsfaktorer behöver användas för att omvandla samtliga drivmedel till samma enhet, lämpligen kWh. Detta eftersom förnybara drivmedel säljs i olika enheter som liter, kg och kWh.

- **Kompensera elfordonen**

Omräkningsfaktorer behövs för el (x3) och vätgas (x1,5) för att inte missgynna omställningen till en ökad elektrifiering. Detta eftersom elfordon använder betydligt mindre energi per km än fordon med förbränningsmotor.

- **Justera för fossilt innehåll**

En omräkningsfaktor (x0,8) rekommenderas för i första hand etanol (E85) som kompenserar för det lägre förnybara innehållet i detta drivmedel.

De rekommenderade schablonmässiga omräkningsfaktorerna kan vara något i överkant och de kan även variera bland annat beroende på vilka fordon som används. BioDriv Öst ser dock inte att det innebär något problem att eventuellt marginellt främja marknadsintroduktion av dessa miljöfordon i dagsläget.



I bilaga 3 finns en Excel-mall som underlättar uppföljningen av andel förnybart drivmedel. Mallen räknar ut andelen förnybart drivmedel som inte ingår i reduktionsplikten. Den tillämpar även ovan nämnda omräkningsfaktorer automatiskt.

När krav ställs på förnybart drivmedel är det även viktigt att tänka på att öppna upp för andra hållbara transportsätt som att resa kollektivt, cykla och gå (läs mer på efterföljande sidor).



det är viktigt att möjliggöra och öppna upp för andra hållbara transportsätt som att resa kollektivt, cykla och gå.



heter en produkt endast HVO, och inte HVO100, är det viktigt att säkerställa att detta är en HVO-produkt som inte omfattas av den redan lagstadgade reduktionsplikten.

Drivmedel		Mängd	Enhet
Diesel, med olika grader av inblandning av förnybart, inom reduktionsplikten år 2023			Liter
Bensin, med olika grader av inblandning av förnybart, inom reduktionsplikten år 2023			Liter
Alkylatbensin			Liter
Naturgas/100% fossil fordonsgas (gas)			kg
Naturgas/100% fossil fordonsgas (flytande)			kg
El från icke förnybara energikällor			kWh
Vägas från icke förnybara källor			kg

B – Förnybara drivmedel		Mängd	Enhet
HVO 100%			Liter
RME eller annan FAME 100%			Liter
E85 (räknas som 80% förnybart)			Liter
ED95			Liter
Biogas 100% förnybar (gas)			kg
Fordonsgas mix 2022 (gas)			kg
Biogas 100% förnybar (flytande)			kg
Fordonsgas mix 2022 (flytande)			kg
El från förnybara energikällor (grön)			kWh
Elmix (nordisk elmix, medelvärde 2019-2022)			kWh
Alternativa färdmedel: kollektivtrafik eller cykel			km
Vägas från förnybara källor			kg

STÄLLDA KRAV PÅ DRIVMEDEL I AVTALET	
Förnybara drivmedel utanför reduktionsplikten	
Andel (2023)	

INSTRUKTIONER	
Leverantören fyller i uppgifter om använt drivmedel i avtalet i de gula cellerna i kolumn G.	
Se till att rätt enhet fyls i!	
De flesta drivmedels fyls i enheten liter. Men det finns några undantag:	
El: kWh	
Gas: kg	
Alternativa färdmedel: kilometer	
För att se andelen förnybart drivmedel - se filen Uppföljning - beställare, cell C57.	

TIPS!	
Så kan du få tag i data över din drivmedelsanvändning	
Kontakta din(a) drivmedelleverantör(er) och be de redovisa vilka mängder drivmedel de sålt till ditt företag. Det går att få denna typ av data kopplat till ett visst organisationsnummer eller kontokontonummer. Drivmedelleverantörer måste enligt lag dela med sig av denna typ av information till sina kunder.	

Läs mer om mallen som underlättar uppföljningen av andel förnybart drivmedel i bilaga 3.



Exempel på standardkrav – andel förnybart drivmedel

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i blå text.

A – FÖRSTAHANDSVAL. Miljökrav Drivmedel (särskilda kontraktsvillkor)

Vid avtalsstart: Minst 20% av drivmedlet som används för att utföra uppdraget ska utgöras av förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt *Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel* samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 2 – år 2026: Minst 40% av drivmedlet som används för att utföra uppdraget ska utgöras av förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt *Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel* samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 3 – år 2027: Minst 70% av drivmedlet som används för att utföra uppdraget ska utgöras av förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt *Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel* samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

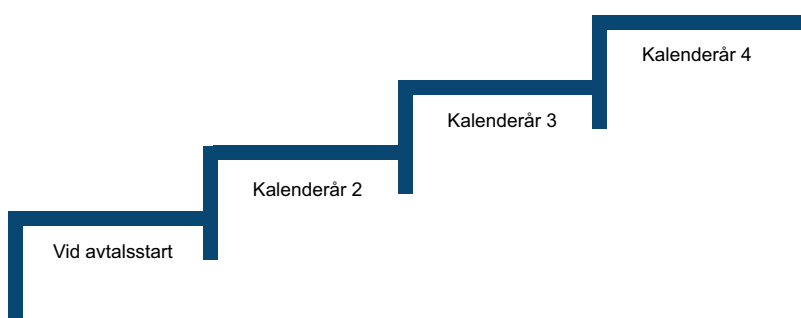
Kalenderår 4 – år 2028 – och efterföljande år: Minst 95% av drivmedlet som används för att utföra uppdraget ska utgöras av förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt *Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel* samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Med förnybart drivmedel som inte som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel menas:

- El eller vätgas.
Valfritt tillägg: Producerad med förnybara energikällor enligt lag (2011:1200) om elcertifikat (t.ex. vatten-, vind-, sol-, vågkraft och/eller biobränslen). Grön el-avtal ska finnas där elfordon långtidsladdar och rådighet finns över elavtalet.
- Fordonsgas som är biogas. Kravet är möjligt att uppfylla genom att tanka Biogas100, genom grön gas avtal eller uppgifter från drivmedelsdistributörerna om fordonsgasblandning på massbalansnivå.
- Etanol (ED95, E85/75)
- Biodiesel (HVO100, RME100 eller annan FAME100/B100)
- Annat förnybart drivmedel eller transportsätt som inte är reduktionspliktigt enligt *lag (2017:1201)*, godkänns av beställaren och kan bevisas ha minst lika stor klimatnytta och förnybart ursprung som ovanstående alternativ.

Med hänvisningen till reduktionspliktigt drivmedel inom lag (2017:1201) avses:

Syftet med kraven på förnybara drivmedel är att de ska bidra med en ökad klimatnytta utöver lagstadgade krav. Det förekommer att drivmedelsleverantörer säljer drivmedel som består av blandningar av diesel och biodrivmedel respektive bensin och biodrivmedel. I princip alla sådana produkter på den svenska marknaden är reduktionspliktiga drivmedel. Även så kallade höginblandade produkter som kallas exempelvis HVO97 eller endast HVO kan klassas som reduktionspliktigt drivmedel. Ovanstående listade förnybara drivmedel (produkter) klassas inte som reduktionspliktigt drivmedel. Från och med halvårsskiftet 2025 tilldelas så kallade elkrediter till organisationer som säljer el från publika laddstationer. Dessa elkrediter kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Men elen i sig är inte ett reduktionspliktigt drivmedel – och får därför i detta sammanhang användas för att uppfylla kravet på förnybart drivmedel.



3 snabba tips!

Missa inte att...

ställa de redovisningskrav som hör till dessa miljökrav! De finns på efterföljande sidor.

Anpassa...

antalet trappsteg utifrån vad som är rimligt i den aktuella upphandlingen. Det måste inte vara ett trappsteg varje år, eller något krav vid avtalsstart. Ibland kan det räcka med ett steg en bit in i avtalsperioden – eller vara helt rätt med höga krav redan från avtalsstart.

Dubbelräkning mot flera kunder

Som kund behöver du få veta att dina miljökrav bidrar till ytterligare omställning hos leverantören, eller att de gynnar de leverantörer som redan har ställt om fullt ut på ett ändamålsenligt sätt. Därför vill du säkerställa att den klimatnytta som ni har ställt krav på inte redovisas flera gånger och till flera olika kunder.





Redovisningskrav och uppföljning – andel förnybart drivmedel

Redovisningskrav för miljökrav drivmedel – alternativ A, förstahandsval

(De delar som ska anpassas och justeras är skrivna i blå text. Se även BioDriv Östs excel-mall för uppföljning i bilaga 3, observera att mallen uppdateras årligen)

Dokumentation, som styrker hur kraven ska uppfyllas, ska finnas tillgänglig hos leverantören och redovisas i samband med implementeringsarbetet. Procentnivån är ett genomsnitt för hela tidsperioden som redovisas som **helår (kalenderår)** och gäller sammantaget för transportarbetet inom uppdraget.

Fakturor/leverantörsstatistik ska kunna visas på förnybara drivmedel och eventuell snabbbladdning av elfordon. **Grön el-avtal kan verifieras genom att visa avtal/faktura från anläggningen där fordonen långtidsladdar regelbundet och det finns rådighet över elavtalet.** På begäran ska leverantören sammanställa använda drivmedelskvantiteter i **BioDriv Östs mall** som tillhandahålls av beställaren, alternativt tas en uppföljningsplan fram gemensamt mellan beställare och leverantör. Kravet på förnybart drivmedel räknas i energiinnehåll (kWh), där följande omräkningsfaktorer används för olika drivmedel: el (x3), vätgas (x1,5), etanol (x0,8). Leverantören ska redovisa hur beställarens andel av dess samlade drivmedelsanvändning har beräknats.

Om uppdraget utförs med en bestämd fordonsflotta följs kravet upp genom ovanstående uppgifter i kombination med begärd fordonslista.

Om uppdraget utförs i ett större nätverk av transporter följs kravet upp genom att leverantören redovisar att kravet uppfylls åtminstone i samma proportion som transportuppdraget utgör av leverantörens samlade transportuppdrag. Leverantören ska på begäran kunna redovisa hur beställarens andelar har beräknats och att de inte har dubbelräknats mot olika kunder.

Kommentar alternativ A: Denna rapportering och uträkning av drivmedel innebär ett krav i sig. En utveckling av och en dialog kring beräkningsmetodik behöver ske under avtalets gång. Kan leverantören inte redovisa ovanstående genom data från utfört arbete kan exempelvis en ekonomisk allokering av arbetet vara ett alternativ. Läs mer om möjlig ekonomisk allokering i bilaga 4.



A

Tillämpning av standardkrav – förnybart drivmedel

Miljökrav Drivmedel – Alternativ A, förstahandsval

Krav på andel förnybart drivmedel är den vanligaste metoden för kravställning idag. Det är även den metod som bör övervägas som ett förstahandsalternativ.

Med en ökad teknikdiversifiering, olika motortekniker och olika drivmedelsenheter har det dock blivit betydligt mer krävande att på ett rättvisande sätt räkna ut andelen förnybart drivmedel (läs mer sidan 13). Dessutom behöver det säkerställas att de förnybara drivmedlen som kravställs inte ingår i den redan lagstadgade reduktionsplikten (läs mer i den grundläggande vägledningen).

Vid tillämpning av alternativ A underlättar det om en tydlig metod för uppföljning (exempelvis BioDriv Östs excel-mall i bilaga 3) tillhandahålls redan i upphandlingsskedet av den som upphandlar. Men även om leverantörerna tillhandahåller en tydlig metod krävs löpande samtal kring beräkningsmetoder för att säkerställa att båda parter förstår varandra och räknar på samma sätt. Annars är risken för missförstånd och felberäkningar uppenbar.

Det är även viktigt att alltid föra en dialog kring hur leverantören säkerställer att uppfyllandet av miljökraven inte dubbelräknas mot flera olika kunder. Om företaget till exempel visar upp samma två elfordon för alla kunder som ställer krav på två elfordon så bidrar det inte till en förbättring av miljön. Det är därför som dessa krav inte får dubbelräknas mot olika kunder. Som kund behöver du få veta att dina miljökrav bidrar till ytterligare omställning hos leverantören, eller att de gynnar de leverantörer som redan har ställt om fullt ut.

I redovisningskraven är det även bra att ha en definition på förnybara drivmedel som öppnar upp för andra transportsätt än konventionella motorfordon (läs mer på sidan 15).



B

Exempel på standardkrav – andel förnybart drivmedel

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i blå text.

B. Miljökrav Fordon (särskilda kontraktsvillkor)

Vid avtalsstart: Minst 20% av **personbil, lätt lastbil och tung lastbil** som används för att utföra uppdraget ska drivas med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 2 – från 2026-01-01: Minst 40% av **personbil, lätt lastbil och tung lastbil** som används för att utföra uppdraget ska drivas med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 3 – från 2027-01-01: Minst 70% av **personbil, lätt lastbil och tung lastbil** som används för att utföra uppdraget ska drivas med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 4 – från 2028-01-01 – och efterföljande år: Minst 95% av **personbil, lätt lastbil och tung lastbil** som används för att utföra uppdraget ska drivas med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Procentandelar avrundas nedåt till hela fordonsantal, dock alltid lägst ett (1).

Med förnybara drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel menas:

- El eller vätgas.
Valfritt tillägg: Producerad med förnybara energikällor enligt lag (2011:1200) om elcertifikat (t.ex. vatten-, vind-, sol-, vägkraft och/eller biobränslen). Grön el-avtal ska finnas där elfordon långtidsladdar och rådighet finns över elavtalet.
- Fordonsgas som är biogas. Kravet är möjligt att uppfylla genom att tanka Biogas100, genom grön gas avtal eller uppgifter från drivmedelsdistributörerna om fordonsgasblandning på massbalansnivå.
- Etanol (ED95, E85/75)
- Biodiesel (HVO100, RME100 eller annan FAME100/B100)
- Annat förnybart drivmedel eller transportsätt som inte är reduktionspliktigt enligt lag (2017:1201), godkänns av beställaren och kan bevisas ha minst lika stor klimatnytta och förnybart ursprung som ovanstående alternativ.

Med hänvisningen till reduktionspliktigt drivmedel inom lag (2017:1201) avses:

Syftet med kraven på förnybara drivmedel är att de ska bidra med en ökad klimatnytta utöver lagstadgade krav. Det förekommer att drivmedelsleverantörer säljer drivmedel som består av blandningar av diesel och biodrivmedel respektive bensen och biodrivmedel. I princip alla sådana produkter på den svenska marknaden är reduktionspliktiga drivmedel. Även så kallade höginblandade produkter som kallas exempelvis HVO97 eller endast HVO kan klassas som reduktionspliktigt drivmedel. Ovanstående listade förnybara drivmedel (produkter) klassas inte som reduktionspliktigt drivmedel. Från och med halvårsskiftet 2025 tilldelas så kallade elkrediter till organisationer som säljer el från publika laddstationer. Dessa elkrediter kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Men elen i sig är inte ett reduktionspliktigt drivmedel – och får därför i detta sammanhang användas för att uppfylla kravet på förnybart drivmedel.



3 snabba tips!

Missa inte att...

ställa de redovisningskrav som hör till dessa miljökrav! De finns på efterföljande sidor.

Anpassa...

antalet trappsteg utifrån vad som är rimligt i den aktuella upphandlingen. Det måste inte vara ett trappsteg varje år, eller något krav vid avtalsstart. Ibland kan det räcka med ett steg en bit in i avtalsperioden – eller vara helt rätt med höga krav redan från avtalsstart.

Dubbelräkning mot flera kunder

Som kund behöver du få veta att dina miljökrav bidrar till ytterligare omställning hos leverantören, eller att de gynnar de leverantörer som redan har ställt om fullt ut på ett ändamålsenligt sätt. Därför vill du säkerställa att den klimatnytta som ni har ställt krav på inte redovisas flera gånger och till flera olika kunder.



B

Redovisningskrav och uppföljning – andel förnybart drivmedel

Redovisningskrav för miljökrav fordon – alternativ B

(De delar som ska anpassas och justeras är skrivna i blå text. Se även [BioDriv Östs excel-mall](#) för uppföljning i bilaga 3, observera att mallen uppdateras årligen)

Dokumentation, som styrker hur kraven ska uppfyllas, ska finnas tillgänglig hos leverantören och redovisas i samband med implementeringsarbetet. Procentnivån är ett genomsnitt för hela tidsperioden som redovisas som [helår \(kalenderår\)](#) och gäller sammantaget för transportarbetet inom uppdraget. Procentandelar avrundas alltid nedåt till närmsta hela fordonsantal, dock lägst ett (1).

Dokumentation kan vara uppgifter från Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register eller uppgifter från fordonstillverkaren.

Fordonslistor över samtliga fordon (exempelvis personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar) som används för att utföra uppdraget ska redovisas med följande parametrar:

- Registreringsnummer
- Fordonstyp (personbil, lätt lastbil, tunglastbil)
- Drivmedelstyp (tydliggör vid behov olika förnybara drivmedel)
- Euro-klassning
- CO₂-utsläpp enligt skattegrundande utsläppsvärde för personbilar och lätta lastbilar.

Förutom fordonslista kommer beställaren följa upp att fordonen tankas med förnybart drivmedel.

Fakturor/leverantörsstatistik ska kunna visas på förnybara drivmedel och eventuell snabbbladning av elfordon. [Grön el-avtal kan verifieras genom att visa avtal/faktura från anläggningen där fordonen långtidsladdar regelbundet och det finns rådighet över elavtalet.](#) På begäran ska leverantören sammanställa använda drivmedelskvantiteter i [BioDriv Östs](#) mall som tillhandahålls av beställaren, alternativt tas en uppföljningsplan fram gemensamt mellan beställare och leverantör. Kravet på förnybart drivmedel räknas i energiinnehåll (kWh), där följande omräkningsfaktorer används för olika drivmedel: el (x3), vätgas (x1,5), etanol (x0,8). Leverantören ska redovisa hur beställarens andel av dess samlade drivmedelsanvändning har beräknats.

Om uppdraget utförs med en bestämd fordonsflotta följs kravet upp genom ovanstående uppgifter i kombination med begärd fordonslista.

Om uppdraget utförs i ett större nätverk av transporter följs kravet upp genom att leverantören redovisar att kravet uppfylls åtminstone i samma proportion som transportuppdraget utgör av leverantörens samlade transportuppdrag. Leverantören ska på begäran kunna redovisa hur beställarens andelar har beräknats och att de inte har dubbelräknats mot olika kunder.



B

Tillämpning av standardkrav – förnybart drivmedel

Miljökrav Fordon – Alternativ B

Att ställa kraven på fordonsnivå innebär att uppföljningen blir enklare. Metoden kan därför användas som en förenkling för mindre uppdrag där det inte är lika noga att optimera minskad klimatpåverkan.

I många fall är det svårt att följa upp exakt hur mycket fordonen som används i ett uppdrag har lastats vid varje tillfälle och hur långt de har kört. Att följa upp antalet fordon och att de har tankat förnybart drivmedel är ofta betydligt enklare. Att ställa krav på fordonsnivå ligger dessutom i linje med Clean Vehicles Directive och underlättar rapporteringen av de upphandlingar som lyder under direktivet.

Detta kravställningsalternativ bör främst användas för tjänster där andra transportsätt än konventionella fordon inte utgör något realistiskt alternativ. "Personbil, lätt lastbil och tung lastbil" skrivs därför ut för att minska risken för eventuella missförstånd eller försök att undvika miljökraven. För att underlätta och maximera nyttan av kraven kan det vara bra att fokusera kravställningen på den fordonstyp där det är mest relevant. Justera därmed vid behov den blå texten till den fordonstyp där det är mest relevant att ställa krav utifrån den aktuella upphandlingen. I de fall då det är rimligt att använda andra fordonstyper är det bättre att använda alternativ C eller ställa tydliga krav på exempelvis cykel eller motorredskap där detta är lämpligt.

I exemplet används procentandelar av antal fordon då det oftast blir mer rättvist mellan olika typer av leverantörer, stora som små. Det är även möjligt att bedöma ett lämpligt antal fordon och skriva in antal fordon istället för en procentuell andel.





Exempel på standardkrav – andel förnybart drivmedel

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i *blå text*.

C. Miljökrav Transportarbete (särskilda kontraktsvillkor)

Vid avtalsstart: Minst **20%** av transportarbetet som krävs för att utföra uppdraget ska drivas med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 2 – år 2026: Minst **40%** av transportarbetet som krävs för att utföra uppdraget ska genomföras med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 3 – år 2027: Minst **70%** av transportarbetet som krävs för att utföra uppdraget ska genomföras med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 4 – år 2028 – och efterföljande år: Minst **95%** av transportarbetet som krävs för att utföra uppdraget ska genomföras med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensen och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder.

Med förnybara drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel menas:

- El eller vätgas.
Valfritt tillägg: Producerad med förnybara energikällor enligt lag (2011:1200) om elcertifikat (t.ex. vatten-, vind-, sol-, vägkraft och/eller biobränslen). Grön el-avtal ska finnas där elfordon långtidsladdar och rådighet finns över elavtalet.
- Fordonsgas som är biogas. Kravet är möjligt att uppfylla genom att tanka Biogas100, genom grön gas avtal eller uppgifter från drivmedelsdistributörerna om fordonsgasblandning på massbalansnivå.
- Etanol (ED95, E85/75)
- Biodiesel (HVO100, RME100 eller annan FAME100/B100)
- Annat förnybart drivmedel eller transportsätt som inte är reduktionspliktigt enligt lag (2017:1201), godkänns av beställaren och kan bevisas ha minst lika stor klimatnytta och förnybart ursprung som ovanstående alternativ.

Med hänvisningen till reduktionspliktigt drivmedel inom lag (2017:1201) avses:

Syftet med kraven på förnybara drivmedel är att de ska bidra med en ökad klimatnytta utöver lagstadgade krav. Det förekommer att drivmedelsleverantörer säljer drivmedel som består av blandningar av diesel och biodrivmedel respektive bensen och biodrivmedel. I princip alla sådana produkter på den svenska marknaden är reduktionspliktiga drivmedel. Även så kallade höginblandade produkter som kallas exempelvis HVO97 eller endast HVO kan klassas som reduktionspliktigt drivmedel. Ovanstående listade förnybara drivmedel (produkter) klassas inte som reduktionspliktigt drivmedel. Från och med halvårsskiftet 2025 tilldelas så kallade elkrediter till organisationer som säljer el från publika laddstationer. Dessa elkrediter kan användas för att uppfylla reduktionsplikten. Men elen i sig är inte ett reduktionspliktigt drivmedel – och får därför i detta sammanhang användas för att uppfylla kravet på förnybart drivmedel.



3 snabba tips!

Missa inte att...

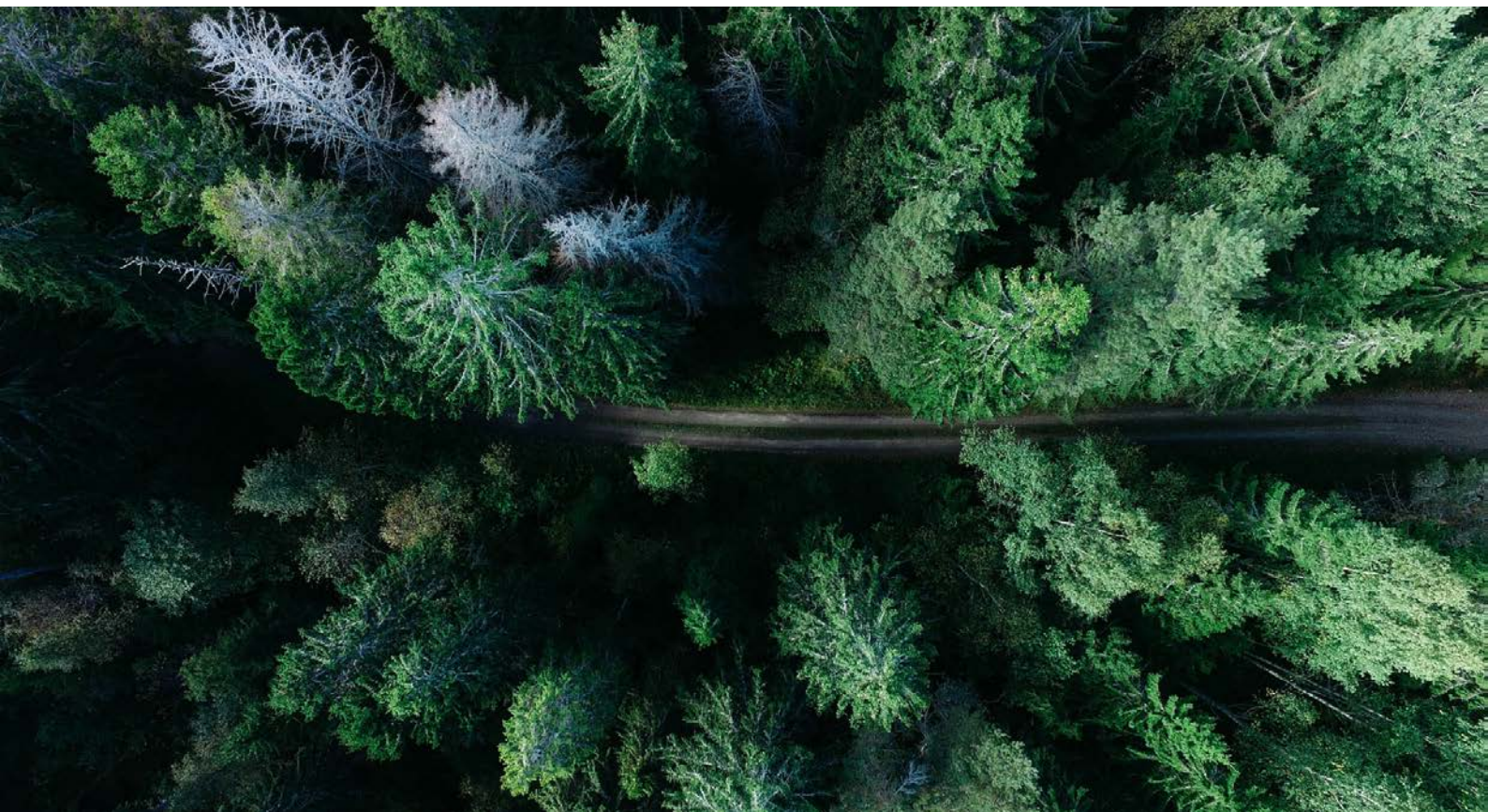
ställa de redovisningskrav som hör till dessa miljökrav! De finns på efterföljande sidor.

Anpassa...

antalet trappsteg utifrån vad som är rimligt i den aktuella upphandlingen. Det måste inte vara ett trappsteg varje år, eller något krav vid avtalsstart. Ibland kan det räcka med ett steg en bit in i avtalsperioden – eller vara helt rätt med höga krav redan från avtalsstart.

Dubbelräkning mot flera kunder

Som kund behöver du få veta att dina miljökrav bidrar till ytterligare omställning hos leverantören, eller att de gynnar de leverantörer som redan har ställt om fullt ut på ett ändamålsenligt sätt. Därför vill du säkerställa att den klimatnytta som ni har ställt krav på inte redovisas flera gånger och till flera olika kunder.



C

Redovisningskrav och uppföljning – andel förnybart drivmedel

Redovisningskrav för miljökrav transportarbete – alternativ C

Redovisningskravet för alternativ A bör justeras i texten utifrån hur transportarbetet lämpligen beräknas i den aktuella upphandlingen, exempelvis utifrån körda fordonskilometrar, tonkilometrar, paketkilometrar, pallplatser eller genom en ekonomisk allokering. Läs mer om möjlig ekonomisk allokering och mer generell skrivning i bilaga 4. Samtala med leverantörerna om vad som är lämplig metod.

Tillämpning av standardkrav – förnybart drivmedel

Miljökrav Transportarbete – Alternativ C

Krav på transportarbete likställer samtliga förnybara drivmedel samt öppnar tydligt upp för andra transportsätt som gång, cykel, motorredskap eller kollektivtrafik. Det innebär dock en mer komplicerad uppföljning. Att ställa krav på transportarbete kräver att leverantören har beprövade och transparenta system för att redovisa transportarbete eller har förutsättningar att göra detta. En dialog bör föras inför avtalsstart och i början av avtalsperioden gällande hur transportarbete följs upp, så att kund och leverantör är överens om beräkningsmetod. Transportarbete kan exempelvis beräknas utifrån körda fordonskilometrar, tonkilometrar, paketkilometrar, pallplatser eller genom en ekonomisk allokering (läs mer om ekonomisk allokering i bilaga 4).

I detta fall blir även definitionen av förnybara drivmedel i redovisningskraven (se sidan 15) extra viktig för att tydliggöra att även andra transportsätt, som motorredskap, cykel etc, räknas.

Ytterligare kravställningsalternativ

– för en mindre avancerad aktör, alternativt i en mindre upphandling

Att ställa krav i en trappa, där kraven gradvis höjs, kan vara onödigt krångligt i mindre upphandlingar. Ett alternativ kan vara att ställa endast ett krav som börjar gälla en bit in i uppdraget. Kraven för avtalsstart i alternativ A och B kan exempelvis användas vid i princip alla mindre upphandlingar.

Exempel på anpassning av alternativ B:

Minst 25% av [personbil](#), [lätt lastbil](#) och [tung lastbil](#) som används för att utföra transporttjänsten ska drivas med förnybart drivmedel som inte är ett reduktionspliktigt drivmedel enligt lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel samt inte dubbelräknas mot flera kunder. Kravet gäller från 12 månader efter avtalsstart. Procentandelar avrundas nedåt till hela fordonsantal, dock alltid lägst (1).

Om den totala mängden transportarbete är välkänt kan det vara mer lämpligt att ange antalet fordon i absoluta tal utifrån någon form av fordonsekvivalenter, exempelvis:

Minst 2 [personbilar](#), [lätta lastbilar](#) eller [tunga lastbilar](#) som används... (se ovan).





Tillsammans driver vi omställningen till fossilfrihet!





3

Information kravtyp 2: Andel miljöfordon

Tillämpning och arbetsinsats

– andel miljöfordon

Tillämpning: Tillämpas på en lämplig andel av den aktuella fordonsflottan. Specialfordon och arbetsmaskiner undantas vanligtvis från dessa krav. Kraven syftar till att bidra till en större bredd av olika miljö- och samhällsnyttor samt uppfyllande av kraven i Clean Vehicles Directive.

Marknadsanalys:  Kräver i ett inledande skede en större marknadsanalys eftersom kunskap om lokal och regional infrastruktur för el och biogas behöver finnas samt tillgängliga fordon på marknaden. Alla leverantörer har inte heller el- och biogasfordon i sina fordonsflottor än. Flera miljöfordonsdefinitioner och Clean Vehicles Directive styr dock tydligt åt detta håll och kraven kommer därmed successivt att bli allt lättare att ställa.

Uppföljning:  Uppföljningen är relativt enkel eftersom endast en del av fordonsflottan behöver följas upp mer noggrant genom slagningar i Transportstyrelsens vägtrafikregister. El- och biogasfordon är även svårare att "feltanka" än andra fordon.

OBS!

Skiftnycklar illustrerar hur mycket tid och arbete som krävs för de olika kravtyperna.



= lite arbete



= mellan arbete



= mycket arbete

För att främja en större bredd av miljö- och samhällsnyttor bör krav ställas på en lämplig andel miljöfordon. Den här typen av krav möjliggör dessutom att flera olika förnybara drivmedel kan utvecklas parallellt och den regionala utbyggnaden av ny infrastruktur för laddning och tankning av förnybara drivmedel underlättas. Sist men inte minst behövs denna typ av kravställning för att säkerställa att kraven på lätta fordon inom Clean Vehicles Directive uppfylls. Kravställningen styr mot fordon för el, vätgas och biogas.



Tänk på att...

bidra till en utveckling av flera olika förnybara drivmedel parallellt. En sådan utveckling leder till riskspridning om kostnaden ökar för något enskilt drivmedel samt ökad möjlighet att uppnå klimatmålen.

För en större samhällsnytta

Transportsektorn kan inte ställas om genom satsningar på endast ett förnybart drivmedel. Enigheten är stor om att många olika lösningar behövs. Samtidigt visar resultat från upphandlingar att så kallade teknikneutrala krav på exempelvis förnybart drivmedel sällan leder till denna bredd. Hittills har resultatet primärt blivit biodiesel vid så kallade teknikneutrala krav. Därför är det viktigt att jobba även med teknikspezifika kravställningar, som blir mer teknikneutral till sin konsekvens och leder till en utveckling av flera olika förnybara drivmedel.

I och med reduktionsplikten i Sverige och liknande styrmedel på EU-nivå kommer stora volymer biodiesel att krävas för låginblandning i vanlig diesel. Flera segment som arbetsmaskiner och flyg har också vanligen biodiesel som sitt främsta realistiska förnybara alternativ. För att pusslet till en fossilfri fordonsflotta ska gå ihop i slutändan behövs därmed ökade insatser för att åstadkomma en teknikdiversifiering och en utveckling av olika förnybara drivmedel parallellt. En sådan utveckling leder även till en riskspridning, både när det gäller risk för ökade kostnader för något enskilt drivmedel samt möjligheten att uppnå klimatmålen.

Krav på miljöfordon utgör därmed ett viktigt komplement till generell kravställning på förnybara drivmedel. De fordon som BioDriv Öst hänvisar till som miljöfordon bidrar dessutom till en större bredd av samhällsnyttor än endast CO₂-reduktion, exempelvis frisk luft, minskat buller, cirkulär ekonomi, landsbygdsutveckling och en starkt krisberedskap.⁶ Det gör att krav på miljöfordon blir en del i det bredare hållbarhetsarbete som många verkar för, exempelvis inom Agenda 2030 eller som en del i arbetet med regional utveckling.

Så här kan kraven ställas

Den kravställning som föreslås i detta kapitel tar sin utgångspunkt i Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier på spjutspetsnivå, den nationella miljölastbilsdefinitionen, Skatteverkets definition av miljöbilar, den tuffaste miljözonen klass 3, Clean Vehicles Directive samt DRIV-modellen som tagits fram i samverkan med en lång rad regioner och länsstyrelser.

Kraven på en viss andel miljöfordon ställs vanligen på en del av den totala huvudsakliga fordonsflottan som utför uppdraget. Det innebär att specialfordon sällan omfattas. Det är fullt möjligt att ställa krav på att en viss andel av drivmedlet ska vara el, biogas eller vätgas. Men att ställa kraven på fordonsnivå gör att det blir enklare att följa och upp och säkerställa en viss omställning.

En fördel med krav på miljöfordon är att de är svårare att "feltanka". I Sverige ger helelektriska fordon bra klimatnytta då stor del av laddningen sker icke-publikt, även om val av grön el kan vara bra. Vätgasen i transportsektorn på den svenska marknaden ska enligt branschen endast vara grön. De flesta nya biogasbilar har en liten bensintank eller ingen bensintank alls (tunga fordon för komprimerad gas) och den svenska fordonsgasmixen innehåller nästan enbart biogas. Det innebär att uppföljningen vid behov kan underlättas genom att uppföljning av drivmedel prioriteras bort och endast fordonslistor går igenom och kontrolleras med stickprov vid behov.

⁶ Perspektiv på svenska förnybara drivmedel, Research Institutes of Sweden, 2019, Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus, Linköpings universitet, 2020

På samma sätt som kraven ställs på en viss andel miljöfordon, går det att ställa krav på att en viss andel av dessa miljöfordon ska utgöras av exempelvis el- och vätgasbilar. Detta är något som kommer att krävas framöver i vissa typer av transportupphandlingar som en del i arbetet med att uppfylla kraven i Clean Vehicles Directive (läs mer i den grundläggande vägledningen).

Med tanke på att vi befinner oss mitt i ett teknikskifte bör leverantörerna få lite tid på sig att ställa om sin fordonsflotta. Kraven kan alltså med fördel ställas i en trappa. Då kan fordon i största möjliga utsträckning bytas inom ordinarie utbytestakt. Det gör även att fler leverantörer kan lämna anbud. I vanliga fall är det inte optimalt att lägga in krav som innebär investeringar i nya fordon i slutet av avtalsperioden eftersom det då blir svårare att lägga ett bra pris på tjänsten. Inom vissa upphandlingssegment är dock styrningen mot elektrifiering så tydlig att detta inte innebär något problem. Men i vissa fall kan det vara klokt att signalera att aktuell upphandling är en övergångsperiod inför att ställa krav på betydligt fler miljöfordon framöver (se bilaga 2 för exempeltext gällande detta). I vissa fall, inte minst vid längre avtalstider, kan det vara helt rätt att ställa höga krav redan vid avtalsstart. Då har alla leverantörer möjlighet att investera i nya fordon och hinna skriva av dem under avtalstiden. Tänk dock på att det kan vara ganska långa leveranstider för nya fordon.

I denna vägledning öppnar vi även upp för en viss flexibilitet för leverantörerna att nyttja aktuella miljöfordon där det är mest lämpligt i aktuellt län (se gulmarkerat avsnitt i redovisningskraven på sida 36). En mer flexibel lösning gör det betydligt enklare att ställa tuffa krav på miljöfordon.



Tänk på att...

krav på miljöfordon blir en del i det bredare hållbarhetsarbete som många verkar för, exempelvis inom Agenda 2030 eller som en del i arbetet med regional utveckling.



Tänk på att...

krav på fordonsnivå kan följas upp relativt enkelt genom slagning på aktuella registreringsnummer Transportstyrelsens vägtrafikregister.



Läs mer om...

offentliga aktörer som har tillämpat den här typen av upphandlingskrav i informationsmaterialet Exempel och erfarenheter från klimatsmart offentlig upphandling.

A

Exempel på standardkrav – miljöfordon

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i *blå text*.

A – FÖRSTAHANDSVAL. Krav på miljöfordon (särskilda kontraktsvillkor)

En bestämd andel av de *personbilar, lätta lastbilar och tunga lastbilar* som används för att utföra uppdraget ska drivas av primärt el, vätgas eller biogas. Endast rena elfordon utan förbränningsmotor godkänns som elfordon, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider.

Kalenderår 2 – från 2026-01-01: ska minst **30%** av de fordon som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register.

Kalenderår 3 – från 2027-01-01 och därpå följande år: ska minst **70%** av de fordon som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register.

Procentandelar avrundas alltid nedåt till hela fordonsantal, dock alltid lägst ett (1).

B

Exempel på standardkrav – miljöfordon

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i *blå text*.

B – Krav på miljöfordon – när Clean Vehicles Directive gäller (särskilda kontraktsvillkor)

En bestämd andel av de *personbilar, lätta lastbilar och tunga lastbilar* som används för att utföra uppdraget ska drivas av primärt el, vätgas eller biogas. Endast rena fordon utan förbränningsmotor godkänns som elfordon, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider.

Kalenderår 2 – från 2026-01-01: ska minst **30%** av de fordon som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register. Minst 10 av dessa procentandelar ska vara lätta fordon för el eller vätgas.

Kalenderår 3 – från 2027-01-01 och därpå följande år: ska minst **70%** av de fordon som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register. Minst 40 av dessa procentandelar ska vara lätta fordon för el eller vätgas.

Procentandelar avrundas alltid nedåt till hela fordonsantal, dock alltid lägst ett (1).



Missa inte att...

ställa de redovisningskrav som hör till dessa miljökrav! De finns på efterföljande sidor.



Anpassa...

antalet trappsteg utifrån vad som är rimligt i den aktuella upphandlingen. Det måste inte vara ett trappsteg varje år, eller något krav vid avtalsstart. Ibland kan det räcka med ett steg en bit in i avtalsperioden – eller vara helt rätt med höga krav redan från avtalsstart.



Tillämpning av standardkrav – andel miljöfordon

Alternativ A – förstahandsval

Formuleringen i detta alternativ utgår från Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier på spjutspetsnivå för lätta fordon och är det krav som rekommenderas i första hand.

Formuleringen att ställa krav på en viss andel fordon som drivs av el, vätgas eller biogas är enkel för leverantörerna att förstå. Definitionen är tydlig och den riskerar inte att ändras under avtalstiden.

I detta alternativ exkluderas laddhybrider vilket i de allra flesta fall är ändamålsenligt i transportintensiva verksamheter med tanke på den korta räckvidden på el. Att exkludera laddhybrider underlättar dessutom uppföljningen eftersom det är betydligt svårare att "feltanka" helelektriska el- och vätgasbilar och biogaslastbilar.

Lämplig fordonstyp som kraven ställs på kan specificeras som enbart personbil/lätt lastbil/tung lastbil utifrån vad som är mest ändamålsenligt i aktuell upphandling. Men tänk på att inte ställa kraven endast på personbilsnivå om uppdraget omfattar både personbilar och lätta lastbilar. Då har det tyvärr hänt att personbilar omregistrerats till lätta lastbilar för att undvika kraven. Denna typ av agerande från en leverantör för att undvika den upphandlande aktörens miljöambitioner bör dock föranleda allvarliga samtal med leverantören och att eventuella optionsår inte löses ut.

För de upphandlingar som omfattas av Clean Vehicles Directive bör krav ställas även på en viss minimiandel el- eller vätgasbilar för att säkerställa andelen lätta elfordon och underlätta rapporteringen. Se alternativ B för förslag till formulering. För de upphandlingar som inte omfattas av Clean Vehicles Directive är det dock bra att öppna upp för leverantören att kunna välja mellan olika nya tekniker och miljöfordon utifrån vad som passar bäst i olika sammanhang. Det är numera svårt att få tag på nya lätta biogasfordon, men samtidigt kommer det att bli allt enklare att välja elfordon. Genom föreslagen formulering främjas de leverantörer som redan gjort ett medvetet val och investerat i miljöfordon. Det underlättar även att kunna använda samma formulering för såväl lätta som tunga fordon, och på den tunga fordonssidan är biogas ett högaktuellt alternativ.

I denna vägledning föreslås att kraven ställs som en procentuell andel av hela fordonsflottan. Procentandelar skapar ett mer likvärdigt krav för såväl stora som små leverantörer. Det är även något som har efterfrågats i en utvärdering med leverantörer i Stockholms stad. När procentandelar används är det viktigt att tydliggöra hur dessa ska avrundas.



B

Tillämpning av standardkrav – andel miljöfordon

Alternativ B – för upphandlingar inom CVD

För de upphandlingar som omfattas av Clean Vehicles Directive (läs mer i den grundläggande vägledningen) bör det specificeras en viss andel lätta fordon som drivs med el eller vätgas. Här rekommenderas formuleringen i alternativ B, istället för att hänvisa till definitionen av rena fordon enligt EU-direktivet. Det underlättar förståelsen för vad kravet innebär samt exkluderar laddhybriderna som endast eventuellt klarar EU:s definition av ett rent lätt fordon i den första referensperioden. Om även grundläggande fordonskrav används kan kraven med fördel illustreras i en tabell, se bilaga 1 för ett exempel. Om det är önskvärt att hänvisa direkt till nationella lagar och förordningar föreslås följande tillägg i alternativ C:

*Minst x procentandelar av dessa fordon ska utgöras av fordon som uppfyller de krav som ställs på en ren lätt bil för den första referensperioden enligt lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.****

****Kommentar:* Kriterierna för rena lätta bilar klaras i dagsläget av lätta fordon som släpper ut högst 50 gram koldioxid per kilometer och mindre än 80 % av de tillämpliga utsläppsgränserna för luftföroreningar vid faktisk körning (RDE). Från och med år 2026 skärps kriterierna till att gälla endast helelektriska fordon.



C

Exempel på standardkrav – miljöfordon

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i *blå text*.

C. Krav på miljöfordon (särskilda kontraktsvillkor)

Tunga fordon

En bestämd andel av de tunga fordon som används för att utföra uppdraget ska uppfylla kriterierna för miljölastbil enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon*.

Kalenderår 2 – från 2026-01-01: ska minst **10%** av de tunga fordon som används inom uppdraget vara miljölastbilar.

Kalenderår 3 – från 2027-01-01 och därpå följande år: ska minst **30%** av de tunga fordon som används inom uppdraget vara miljölastbilar.

Procentandelar avrundas alltid nedåt till hela fordonsantal, dock alltid lägst ett (1).

Lätta fordon

En bestämd andel av de lätta fordon som används för att utföra uppdraget ska uppfylla kriterierna för bilar utan förhöjt koldioxidbelopp enligt § 9a i 2 kap. i Vägtrafikskattelag (2006:227)**.

Kalenderår 2 – från 2026-01-01: ska minst **30%** av de lätta fordon som används inom uppdraget vara bilar utan förhöjt koldioxidbelopp.

Kalenderår 3 – från 2027-01-01 och därpå följande år: ska minst **70%** av de lätta fordon som används inom uppdraget vara bilar utan förhöjt koldioxidbelopp.

Procentandelar avrundas alltid nedåt till hela fordonsantal, dock alltid lägst ett (1).

*Kommentar: Kriterierna för miljölastbilar klaras i dagsläget av fordon avsedda för att drivas av biogas, el eller vätgas. Även vissa laddhybrider kan klara definitionen om de bland annat drivs med förnybart drivmedel.

**Kommentar: Kriterierna för bilar utan förhöjt koldioxidbelopp klaras i dagsläget av fordon avsedda för att drivas med el, vätgas, fordonsgas, samt snåla laddhybrider (fordon med lägre utsläpp än 75 gram koldioxid per kilometer).



Missa inte att...

ställa de redovisningskrav som hör till dessa miljökrav! De finns på efterföljande sidor.



Anpassa...

antalet trappsteg utifrån vad som är rimligt i den aktuella upphandlingen. Det måste inte vara ett trappsteg varje år, eller något krav vid avtalsstart. Ibland kan det räcka med ett steg en bit in i avtalsperioden – eller vara helt rätt med höga krav redan från avtalsstart.



C

Tillämpning av standardkrav – miljöfordon

Alternativ C

Formuleringarna i detta alternativ hänvisar direkt till nationella lagar och förordningar. För lätta fordon utgår de från Upphandlingsmyndighetens avancerade nivå i hållbarhetskriterierna för lätta fordon. Kraven omfattar elfordon, biogasfordon och snåla laddhybrider.

Kravställningen blir i detta alternativ svårare att förstå och kan dessutom komma att förändras under avtalstiden. Bara de senaste åren har flera förändringar genomförts och föreslagits i miljöbilsdefinitionen för statliga myndigheter. Eftersom kraven på miljöfordon även syftar till att bidra till en större miljö- och samhällsnytta är det ofta mer ändamålsenligt att utgå från formuleringarna i alternativ A och B.

Ytterligare kravställningsalternativ

– för en mindre avancerad aktör, alternativt i en mindre upphandling

Att ställa krav på procentuell andel blir oftast mer rättvist mellan olika leverantörer, men att ställa krav på antal fordon kan vara enklare. Gör i så fall en marknadsanalys gällande möjliga leverantörers befintliga fordonsflottor, eller utifrån en beräkning av antal heltidsfordon som transportarbetet i upphandlingen motsvarar. Exempel på formulering:

Bland de fordon som används inom uppdraget ska det finnas minst [2 personbilar, lätta lastbilar eller tunga lastbilar](#) som drivs av biogas, vätgas eller el (ej laddhybrider). Kravet gäller från och med [18 månader](#) efter avtalsperiodens start.



A

Redovisningskrav och uppföljning – andel miljöfordon

Att följa upp fordonskrav är mindre krävande än att följa upp drivmedelskrav. En stor fördel med kraven på miljöfordonen, elbilar, vätgasbilar och biogasbilar (ej laddhybrider), är att det inte blir lika kritiskt att följa upp drivmedelsanvändningen då det är betydligt svårare att "feltanka" dessa fordon.

Det som behöver göras är stickprovsslagningar på registreringsnummer i Transportstyrelsens vägtrafikregister utifrån erhållna fordonslistor samt stickprovskontroller vid behov.

Om kraven ställs på helchartrade fordon är det bra att genom stickprovskontroller skriva ner registreringsnummer på de fordon som faktiskt utför transportuppdraget och göra slagningar på dessa i Transportstyrelsens vägtrafikregister. Be kollegor ute i verksamheterna att fotografera de fordon som kommer under exempelvis en vecka på ett sätt så att registreringsnumret och den aktuella platsen tydligt syns.

B

C



A

B

C

De delar som ska anpassas och justeras är skrivna i blå text.

Dokumentation som styrker att kraven uppfylls, eller hur de planeras att uppfyllas på sikt, ska finnas tillgänglig hos leverantören och redovisas i samband med implementeringsarbetet. Om inte något annat överenskommits ska BioDriv Östs mall som tillhandahålls av beställaren användas.

En ifylld fordonslista ska redovisas i samband med avtalsstart. Vid behov kompletteras fordonslistan med en plan som visar hur eventuella upptrappade krav på miljöfordon planeras att uppfyllas, om inte befintlig fordonsflotta redan uppfyller dessa krav. Fordonslistan ska uppdateras årligen i samband med uppföljning.

Dokumentation ska i första hand vara uppgifter från Transportstyrelsens vägtrafikregister, annars motsvarande utländska register eller uppgifter från fordonstillverkaren.

Fordonslistor över samtliga fordon (personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar) som används för att utföra uppdraget ska redovisas med följande parametrar:

- Registreringsnummer
- Fordonstyp (personbil, lätt lastbil, tung lastbil)
- Drivmedelstyp (tydliggör godkännande för olika förnybara drivmedel)
- Euro-klassning
- *CO₂-utsläpp enligt skattegrundande utsläppsvärde för personbilar och lätta lastbilar (minibussar/specialfordon).*

Om uppdraget utförs med en bestämd fordonsflotta följs kravet upp genom ovanstående uppgifter.

Om uppdraget utförs i ett större nätverk av transporter följs kravet upp genom att leverantören redovisar att kravet uppfylls åtminstone i samma proportion som transportuppdraget utgör av leverantörens samlade transportuppdrag.

Beställaren kan även följa upp att fordonen tankas/laddas med förnybart drivmedel.

Kraven på miljöfordon ska vara uppnådda senast vid angivet datum. Procentandelar avrundas nedåt till närmsta hela fordonsantal, dock lägst ett (1).

Leverantören ska styrka att den mängd fordon som används för att uppfylla kraven på miljöfordon inte dubbelräknas mot olika kunder. Leverantören ska vid uppföljning redogöra för hur arbete sker för att säkerställa att det gröna transportarbete som allokeras till detta transportuppdrag inte räknas ytterligare gånger till andra kunder som ställer liknande krav. *Fordon som används för att uppfylla detta krav kan nyttjas helt eller delvis åt andra kunder i X län*.*

Tillägg om kraven ej kombineras med krav på förnybart drivmedel:

Förutom fordonslista kan beställaren följa upp att fordonen tankas med el, vätgas eller biogas. Fordonsgas som används i dessa fordon ska primärt vara biogas. Detta kan säkerställas genom att tanka Biogas100 via grön gas-avtal alternativt uppgifter om drivmedelsleverantörernas fordonsgasblandning på massbalansnivå. *El eller vätgas som används i dessa fordon ska vara producerad med förnybara energikällor enligt Lag (2011:1200) om elcertifikat (t ex vatten-, vind-, sol-, vägkraft och/eller biobränslen).* Grön el-avtal ska finnas där elfordon långtidsladdar och rådighet finns över elavtalet.

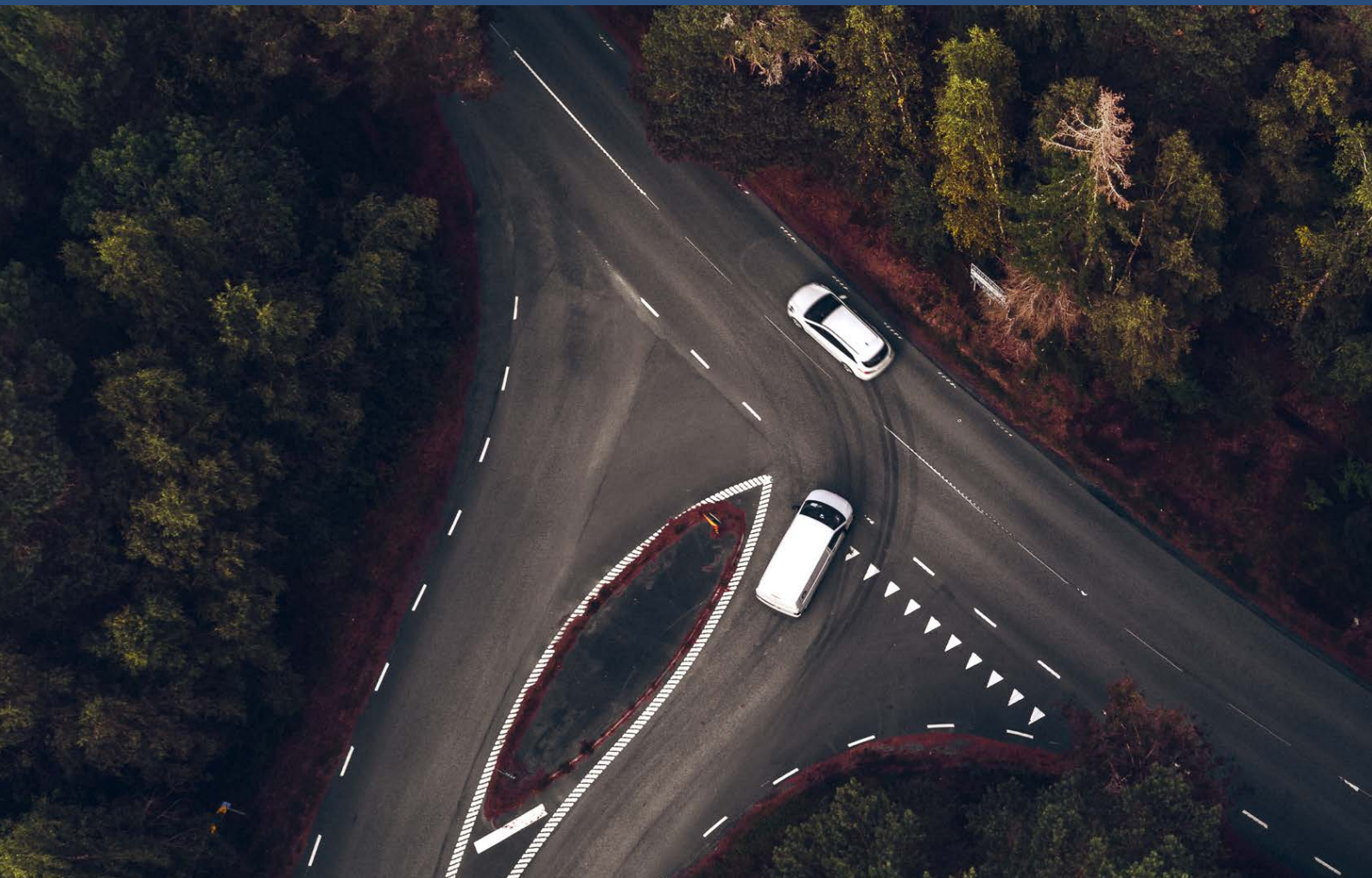
**Kommentar:* Denna skrivning kan i vissa fall vara bra för att möjliggöra för transportföretagen att optimera sitt transportarbete. Samtidigt säkerställs att de extra mervärden som vanligen eftersträvas med denna typ av kravställning ändå hamnar någorlunda i närområdet. Nackdelen är att det blir svårare att följa upp genom stickprovskontroller på de fordon som faktiskt levererar den aktuella tjänsten.





Läs mer om...

offentliga aktörer som har tillämpat den här typen av upphandlingskrav i informationsmaterialet Exempel och erfarenheter från klimatsmart offentlig upphandling.



4

Information kravtyp 3: Grundläggande fordonskrav

Tillämpning och arbetsinsats

– grundläggande fordonskrav

Tillämpning: Tillämpas vanligen från avtalsstart och på hela den aktuella fordonsflottan. Syftar till att säkerställa en lägsta acceptabel nivå när det gäller energieffektivitet i fordon samt hälsofarliga utsläpp av exempelvis kväveoxider och partiklar. För att leda till någon större klimatnytta måste kraven kombineras med krav på förnybara drivmedel.

Marknadsanalys:  Kan kräva en viss marknadsanalys i närtid, framförallt om det är aktuellt med många fordon som kör på fossila drivmedel. Detta eftersom CO2-kraven för dessa fordon nyligen har skärpts i Upphandlingsmyndighetens kriterier. Likaså kan kraven på Euroklass behöva anpassas för specialfordon eller fordon som kör mest i glesbygd.

Uppföljning:  Kräver en viss omfattning på uppföljningsarbetet då stickprov behöver göras på en större mängd fordon. Vid kontrollen behöver det även hållas koll på olika utsläppsvärden för olika drivmedel, samt att det är rätt utsläppsvärde som har använts. Uppföljningen genomförs dock relativt enkelt genom en kontroll av aktuella registreringsnummer i Transportstyrelsens vägtrafikregister.

OBS!

Skiftnycklar illustrerar hur mycket tid och arbete som krävs för de olika kravtyperna.



= lite arbete



= mellan arbete



= mycket arbete

Att ställa någon form av grundläggande fordonskrav är relativt vanligt och kraven brukar läggas som en bas för hela upphandlingen och under hela tidsperioden. För lätta fordon handlar det om krav på ett högsta tillåtet värde på koldioxidutsläpp (CO₂) enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister. För såväl lätta som tunga fordon ställs krav på Euroklass. Ju högre krav som ställs på andel miljöfordon, desto mindre viktigt är det att även ställa dessa grundläggande fordonskrav. För att förenkla kan det därmed ibland vara rimligt att bara ställa krav på en viss andel miljöfordon.

Exempel på standardkrav – grundläggande fordonskrav

De delar som bör anpassas och justeras är skrivna i blå text.



Personbilar

Personbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro 6 samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen, ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett skattegrundande utsläppsvärde på högst:

- 120 gram koldioxid per kilometer, eller
- 150 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas eller etanol), eller
- 190 gram koldioxid per kilometer om fordonet är godkänt för fordonsgas eller etanol (i dagsläget E85).



Lätta lastbilar

Lätta lastbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro 6 samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon konstruerade och byggda för varutransport, med en totalvikt på högst 3,5 ton ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett skattegrundande utsläppsvärde på högst:

- 215 gram koldioxid per kilometer, eller
- 255 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas eller etanol), eller
- 290 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt för fordonsgas eller etanol (i dagsläget E85).



Minibussar och storbilar

Kommentar: byt ut de två första styckena för lätta lastbilar ovan mot:

Minibussar/storbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro 6 samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon med fem till åtta sittplatser utöver förarplatsen ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett skattegrundande utsläppsvärde på högst:



Tunga lastbilar

Tunga lastbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro VI samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon, konstruerade och byggda för varutransport, med en totalvikt över 3,5 ton, ska vara godkänt för något av följande alternativ enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister eller av fordonstillverkaren:

- el, som elektrisk energi från en bränslecell (vätgas), ett batteri eller en extern källa
- vätgas
- fordonsgas i flytande form (LBG/LNG) eller gasform (CBG/CNG)
- flytande förnybara drivmedel, som etanol (ED95) och biodiesel (HVO100, RME100 eller annan FAME100/B100).
- elhybrid eller laddhybrid i kombination med något av ovanstående alternativ
- annat förnybart drivmedel som kan bevisas ha minst lika stor klimatnytta som ovanstående listade alternativ och som godkänns av beställaren

Förttydligande information: Kraven på tunga lastbilar är BioDriv Östs förslag, för att kraven på tunga fordon ska ligga i linje med de för lätta fordon som finns hos Upphandlingsmyndigheten. Termen "annan gas än gasol" har tagits bort för lätta fordon från Upphandlingsmyndighetens kriterie för att förenkla texten då sannolikheten för att den texten blir relevant är mycket låg.





Missa inte att...

ställa de redovisningskrav som hör till dessa miljökrav! De finns på efterföljande sidor. Kraven behöver också kombineras med krav på att fordonen körs på förnybart drivmedel.





Redovisningskrav och uppföljning – grundläggande fordonskrav

Uppföljning av fordonskrav är mindre krävande än att följa upp drivmedelskrav. Det som behöver göras är stickprovsslagningar på registreringsnummer i Transportstyrelsens vägtrafikregister utifrån erhållna fordonslistor samt stickprovskontroller av registreringsnummer på de fordon som faktiskt används.

Det skattegrundande utsläppsvärdet är vanligtvis värdet för blandad körning i vägtrafikregistret.

När det gäller de grundläggande fordonskraven är det viktigt att tänka på att de visar vad ett fordon *kan* köra på för drivmedel, det är inte ett bevis för att fordonen verkligen körs på det drivmedlet. För att säkerställa en klimatnytta med dessa baskrav behöver de kombineras med krav på förnybara drivmedel.

Att följa upp krav på miljöfordon är dock enklare än att följa upp grundläggande fordonskrav. Vilket kan vara bra att ha i åtanke vid planering av uppföljningen av de krav som ställs i samband med upphandlingsprocessen.

Redovisningskrav när endast grundläggande fordonskrav ställs

OBS! Om krav ställs även på miljöfordon ska inte dessa redovisningskrav användas! Då används redovisningskraven för miljöfordon.

(De delar som ska anpassas och justeras är skrivna i blå text)

Dokumentation som styrker att kraven uppfylls ska finnas tillgänglig hos leverantören och redovisas i samband med implementeringsarbetet. Om inte något annat överenskommits ska [BioDriv Östs](#) mall som tillhandahålls av beställaren användas.

En ifylld fordonslista ska redovisas i samband med avtalsstart. Fordonslistan ska uppdateras [årligen](#) i samband med uppföljning.

Dokumentation ska i första hand vara uppgifter från Transportstyrelsens vägtrafikregister, annars motsvarande utländska register eller uppgifter från fordonstillverkaren.

Fordonslistor över samtliga fordon (personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar) som används för att utföra uppdraget ska redovisas med följande parametrar:

- Registreringsnummer
- Fordonstyp (personbil, lätt lastbil, tung lastbil)
- Drivmedelstyp (tydliggör godkännande för olika förnybara drivmedel)
- Euro-klassning
- CO₂-utsläpp enligt skattegrundande utsläppsvärde för personbilar och lätta lastbilar (minibussar/specialfordon).

Beställaren kan även följa upp att fordonen tankas/laddas med förnybart drivmedel.



Tillämpning av standardkrav – grundläggande fordonskrav

De grundläggande fordonskraven gör normalt inte någon större nytta i upphandlingar där det upphandlade transportarbetet utgör en mycket liten del i en stor fordonsflotta. I dessa fall är det svårt att ställa kraven på ett proportionerligt och verkningsfullt sätt. Samma problem kan uppstå för små företag om baskraven innebär att de måste byta en stor andel av befintliga fordon. I dessa två fall kan det vara bättre att inte ställa dessa grundläggande fordonskrav utan fokusera på andel förnybart drivmedel (kravtyp 1) och/eller ställa krav på några miljöfordon (kravtyp 2). Att endast ställa krav på Euroklass kan också förenkla tillämpningen av dessa krav.

Ytterligare kravställningsalternativ

– för en mindre avancerad aktör, alternativt mindre upphandling

I undantagsfall kan det vara lämpligt att fasa in kravet över ett eller två år för att ge leverantörer tid att byta ut sina fordon inom ordinarie utbytesplan. Detta kan gälla vissa branscher där det finns ett behov av större personbilar eller lätta lastbilar.

Exempel på tillägg:

Kraven gäller för 50% av de fordon som används inom ramen för uppdraget under första avtalsåret och därefter för samtliga fordon.

Tunga fordon

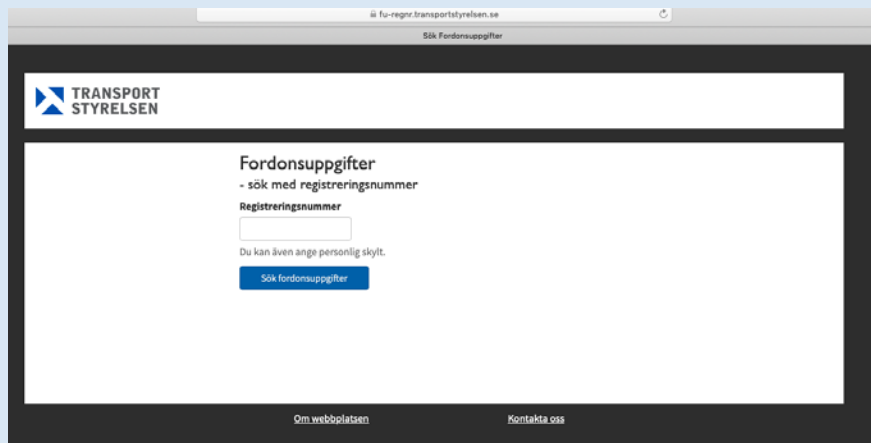
För tunga fordon bör Euro VI användas som huvudregel för alla fordon. Denna miljöklass är obligatorisk för fordon sålda från och med slutet av 2015. Ibland kan det dock vara rimligt att acceptera Euro V på hela eller delar av fordonsflottan för att tillåta äldre fordon. Det kan röra sig om sektorer där fordonen kör väldigt lite eller är extra kostsamma med exempelvis tillbyggnationer som gör att de endast kan användas för ett specifikt syfte. Om delar av fordonsflottan tillåts vara av utsläppsklass Euro V bör krav ställas på att fordon av Euroklass VI i första hand används i tätortsmiljö där låga utsläpp av hälsoskadliga ämnen gör störst nytta.

De grundläggande fordonskraven för tunga lastbilar är tydligt kopplade till godkännande för olika förnybara drivmedel. Kraven uppfylls dock av de allra flesta tunga fordon eftersom majoriteten av alla fordonstillverkare har godkänt sina tunga fordon för HVO. Att kombinera kraven med krav även på förnybart drivmedel (kravtyp 1) är därmed av stor vikt.

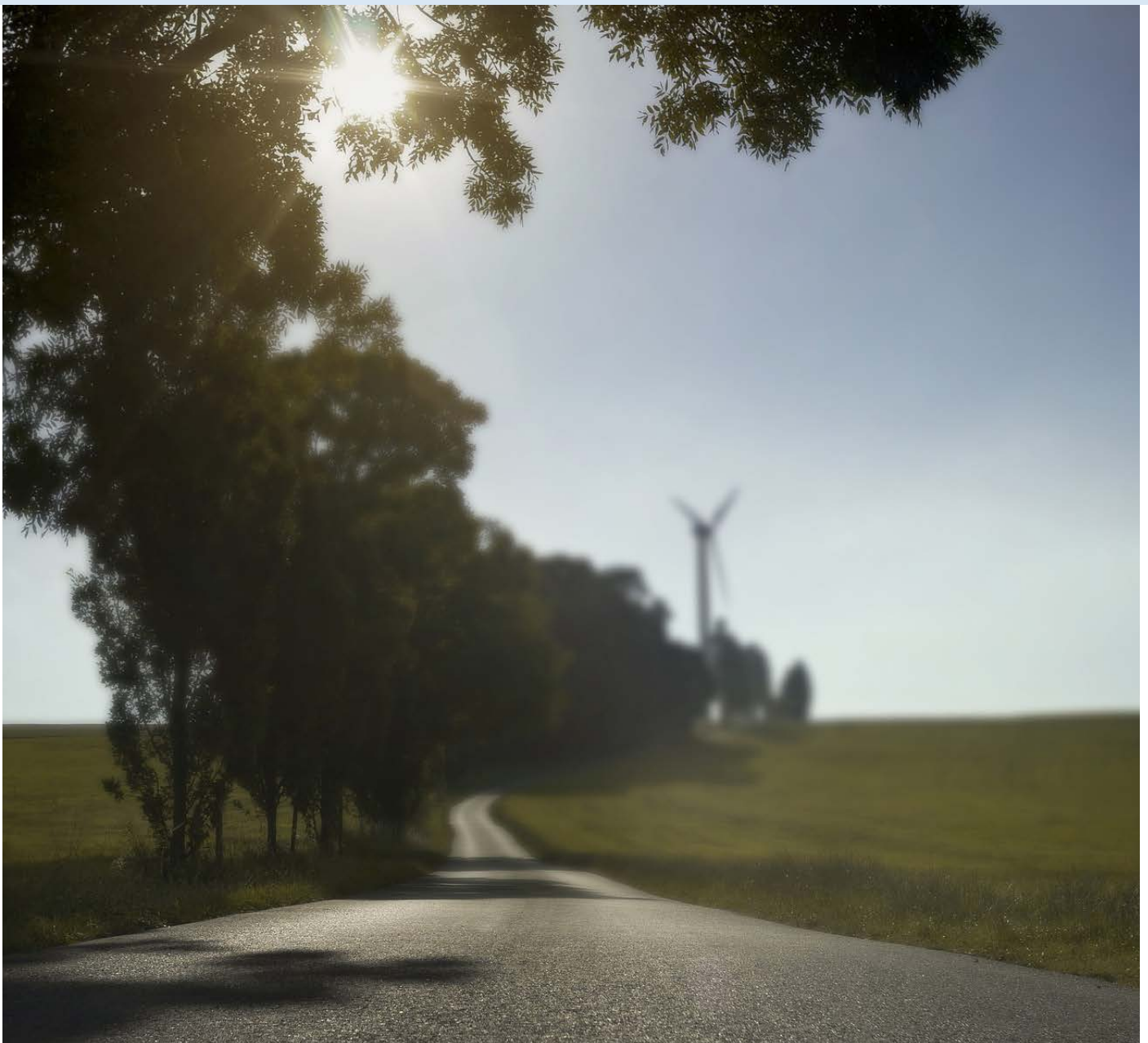
Specialfordon

För specialfordon är det vanligen enklast att fokusera på krav på andel förnybart drivmedel (kravtyp 1). Om upphandlingen innebär ett begränsat antal specialfordon rekommenderas inga specifika fordonskrav utöver Euroklass som komplement till drivmedelskraven. Om upphandlingen omfattar ett väldigt stort antal specialfordon kan baskraven för lätta lastbilar/minibussar övervägas (kravtyp 3) samt krav på miljöfordon på en viss andel av flottan (kravtyp 2) efter att en marknadsundersökning har genomförts.





I Transportstyrelsens [vägtrafikregister](#) är det möjligt att kontrollera olika fordonsuppgifter genom att skriva in registreringsnummer.





5

Se BioDriv Östs filmer om när deltagare i projektet Fossilfritt 2030 testar eldrivna arbetsmaskiner. Se filmen från Uppsala på [BioDriv Östs Youtube-kanal](#) och se filmen från Fagersta på [BioDriv Östs Youtube-kanal](#).

Entreprenadupphandlingar

För entreprenadupphandlingar är Trafikverkets Vägledning till Gemensamma miljökrav för entreprenader (2024) en bra utgångspunkt. Kraven är även formulerade utifrån energianvändning eftersom de är tänkta att omfatta såväl fordon som arbetsmaskiner och diverse redskap. De drivmedelskrav som återfinns här är en absolut lägsta nivå som ska ställas från avtalsstart och som bör höjas snarast. Se exempel på kravställning utifrån Trafikverkets modell nedan och läs mer i Trafikverkets vägledning.

I större entreprenadupphandlingar som omfattar en hel del vägtransporter bör även krav ställas på en viss andel miljöfordon utifrån den modell som beskrivits tidigare (läs mer på sidan 27).

När det gäller handmaskiner har Helsingborgs stad tagit fram krav enligt den modell som presenteras nedan. Som vanligt bör antalet trappsteg anpassas utifrån vad som är rimligt.

Drivmedel

Vid avtalsstart: minst 20 % av den samlade energianvändningen, avseende fordon och arbetsmaskiner, inom uppdraget ska bestå av el från förnybara energikällor och/eller hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel som inte omfattas av reduktionsplikt.

Kalenderår 2 – år 2026 och efterföljande år: höjs andelen till minst 50 %.

Handmaskiner

Andelen (räknat i antal) eldrivna handmaskiner likt motorsågar, stängsågar, häcksaxar, lövblås och trimmers för uppdragets genomförande. Undantag kan godkännas i särskilda fall efter samråd med beställaren.

Kalenderår 2 – från 2026-01-01: ska minst 20% av entreprenadens handmaskiner vara eldrivna

Kalenderår 3 – från 2027-01-01: ska minst 30% av entreprenadens handmaskiner vara eldrivna.

Kalenderår 4 – från 2028-01-01 och efterföljande år: ska minst 40% av entreprenadens handmaskiner vara eldrivna.

Procentandelar avrundas nedåt till närmsta hela antal, dock lägst ett (1).

När det ställs höga krav på andel förnybart drivmedel kan exempelvis stickprovskontroller upphandlas i samverkan med andra. I övrigt kan tidigare presenterade miljökrav och redovisningskrav för fordon och drivmedel nyttjas även i entreprenadupphandlingar. Nedan presenteras ett mindre avancerat redovisningskrav gällande energianvändningen.

Kontroll av drivmedel

Beställaren, eller en av beställaren anlitad extern kontrollant, har rätt att ta oanmälda stickprov på använt flytande drivmedel. Om ett annat drivmedel upptäcks i tanken på fordonet än vad entreprenören har åtagit sig utgår ett vite på **xxxxx** kr.

Redovisningskrav och uppföljning energianvändning

Entreprenören ska kunna uppvisa en drivmedelsförteckning och kalkyl över andel förnybar energi.

Mer detaljerade krav om hur entreprenören ska säkerställa och redovisa andelen förnybart drivmedel kan beslutas i den enskilda upphandlingen. Som gemensamt krav gäller dock att entreprenören i slutdokumentationen ska lämna en förteckning av typ och mängd av olika drivmedel. Vid anmodan ska även kvitton och fakturaunderlag kunna uppvisas som styrker de angivna mängderna av olika kvaliteter. Leverantören ska styrka att samma mängd förnybart drivmedel inte dubbelräknas mot olika kunder.



6

Sammanfattande verktygslåda – för stöd i upphandlingsarbetet



	Godkänd	Skärmd	Bevinst
Transportmedel	Transportmedel som är godkända för användning i trafik.	Transportmedel som är godkända för användning i trafik.	Transportmedel som är godkända för användning i trafik.
Exempel på miljökrav	1. Miljöcertifiering 2. Miljöcertifiering 3. Miljöcertifiering	1. Miljöcertifiering 2. Miljöcertifiering 3. Miljöcertifiering	1. Miljöcertifiering 2. Miljöcertifiering 3. Miljöcertifiering
Exempel på miljökrav	Exempel på miljökrav som är godkända för användning i trafik.	Exempel på miljökrav som är godkända för användning i trafik.	Exempel på miljökrav som är godkända för användning i trafik.
Upphandling	Upphandling som är godkända för användning i trafik.	Upphandling som är godkända för användning i trafik.	Upphandling som är godkända för användning i trafik.

Verka för tydliga beslut om interna strukturer

Det är inte lätt att arbeta ensam och det behövs stöd genom beslut högre upp, helst på politisk nivå. Att skapa interna strukturer med en tydlig drivmedels- och upphandlingsstrategi underlättar och det blir tydligt vilka krav som bör ställas i vilka upphandlingar.



Prioritera

Hur mycket superhjälte man än är så går det inte att göra allt. Identifiera och prioritera de största och viktigaste upphandlingarna när det gäller transporter och lägg krutet där.



Multikriterieanalyser

Vetenskapliga kunskapsunderlag om hur olika drivmedel bidrar till olika miljö- och samhällsmål.

Ladda ner *Perspektiv på svenska förnybara drivmedel* på [BioDriv Östs hemsida](#) och ladda ner *Transportupphandling med Sveriges miljömål i fokus* på [BioDriv Östs hemsida](#).



Peka på andra som redan har gjort

Det finns redan exempel och erfarenheter från dem som har testat liknande kravställning som rekommenderas här i praktiken.

Ladda ner *Exempel och erfarenheter från klimatsmart offentlig upphandling av fordon och transporter* på [BioDriv Östs hemsida](#).



Marknadsanalys och samverkan

Ställ frågor inför en upphandling och prata med leverantörerna. Tänk på att stötta leverantörerna i kunskapsinhämtning om fordonsutbud och var det går att tanka, ladda etc. Gör en RFI eller genomför leverantörsdialoger med hjälp av standardkraven i denna vägledning.

Undersök även möjligheterna att samordna miljökraven med närliggande kommuner/regioner.



Förenkla uppföljningen

Använd BioDriv Östs excel-mall som uppdateras årligen för enklare uppföljning.

Ladda ner mallen på [BioDriv Östs hemsida](#).



Ta stöd av Upphandlingsmyndigheten och nationella miljöfordonsdefinitioner

Upphandlingsmyndigheten har kriterier för fordon och drivmedel som går att inspireras av. Är det viktigt att kunna hänvisa till lagtext finns även nationella miljöbilsdefinitioner att luta sig mot.



DRIV-modellen

DRIV-modellen är det sammanvägda resultatet av multikriterianalyser och styrmedelsanalyser som pekar ut riktningen för fordon- och drivmedelsmarknaderna.

Se en film om DRIV-modellen på [BioDriv Östs hemsida](#).



Kom ihåg att hjälp finns

Vi på BioDriv Öst hjälper våra medlemmar och projektpartners med allt från marknadsanalyser till konkreta förslag på kravformuleringar. Kontakta oss gärna.

Ladda ner *Vägledning för klimatsmart offentlig upphandling av fordon och transporter* på [BioDriv Östs hemsida](#).

7

Bilagor

Bilaga 1: Exempel på avancerat upphandlingsunderlag med inspiration från Stockholms stad

1. Miljökrav

Bakgrund

Sveriges mål för transportsektorn är att fordonsflottan ska vara fossiloberoende till år 2030 och utsläppen av växthusgaser ska minska med 70 procent jämfört med 2010. Det är av stor vikt att offentlig sektor går före i omställningen för att målet ska kunna nås och främjande av inköp av hållbara transporter inom offentlig upphandling är utpekad som en viktig insats på såväl nationell som regional nivå. [Organisation X har följande mål i XXXXXXXX](#). Likaså lyfts behovet av krav på förnybara drivmedel i länsstyrelsens regionala plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. I denna plan finns även en strategisk drivmedelsprioritering där el, biogas och vätgas är första prioritet, etanol andra, biodiesel tredje och fossila drivmedel med inblandning av förnybart kommer i sista hand.

På nationell nivå finns flera olika miljöfordonsdefinitioner som främjar en omställning till el- och biogasfordon (miljözon klass III, miljölastbilsdefinition, icke-malusbilar, Skatteverkets reducerade förmånsvärde etc). Från den 1 juni 2022 gäller även det uppdaterade EU:s Clean Vehicles Directive (2019/1161) om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon. Direktivet innehåller krav på att en viss andel av offentligt upphandlade fordon ska vara så kallade "rena fordon" som definieras på olika sätt för lätta respektive tunga fordon under två tidsperioder. Direktivet regleras bland annat i lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa tjänster inom vägtransportområdet.

Det är mot bakgrund av detta som nedanstående krav ställs. Kraven ska ses som en upptrappning inför kommande avtalsperiod där beställaren har för avsikt att ställa ännu högre krav på miljöfordon. [Läs mer om miljökraven i bilaga X.](#)

1.1 Baskrav på fordon i uppdraget

1.1.1 Personbilar

Personbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro 6 samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen, ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett maximalt skattegrundande utsläppsvärde enligt något av följande alternativ:

- 120 gram koldioxid per kilometer,
- 150 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas eller etanol), eller
- 190 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt för fordonsgas eller etanol (i dagsläget E85).

1.1.2 Lätta lastbilar

Lätta lastbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro 6 samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon konstruerade och byggda för varutransport, med en högsta vikt som inte överstiger 3,5 ton, ska enligt uppgifter i Transportstyrelsens vägtrafikregister ha ett maximalt skattegrundande utsläppsvärde enligt något av följande alternativ:

- 215 gram koldioxid per kilometer,
- 255 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt av fordonstillverkaren för HVO100 eller annat biodrivmedel (utöver fordonsgas eller etanol), eller
- 290 gram koldioxid per kilometer, om fordonet är godkänt för fordonsgas eller etanol (i dagsläget E85).

1.1.3 Tunga lastbilar

Tunga lastbilar som används för att utföra uppdraget ska minst uppfylla kraven i Euro VI samt uppfylla nedanstående fordonskrav.

Fordon, konstruerade och byggda för varutransport, med en totalvikt över 3,5 ton ska vara godkända för något av följande alternativ:

- el, som elektrisk energi från en bränslecell (vätgas), ett batteri eller en extern källa
- vätgas
- fordonsgas i flytande form (LBG/LNG) eller gasform (CBG/CNG)
- flytande förnybara drivmedel, som etanol (ED95) och biodiesel (HVO100, RME100 eller annan FAME100/B100).
- elhybrid eller laddhybrid i kombination med något av ovanstående alternativ
- annat förnybart drivmedel som kan bevisas ha minst lika stor klimatnytta som ovanstående listade alternativ och som godkänns av beställaren

1.2 Särskilda krav på miljöfordon

1.2.1 Särskilda miljökrav på tunga fordon

En bestämd andel av de tunga lastbilar som används för att utföra uppdraget ska drivas av primärt el, vätgas eller biogas. Endast rena elfordon utan förbränningsmotor godkänns som elfordon, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider.

- Kalenderår 3 – från 2028-01-01: ska minst 20% av de tunga lastbilar som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas.
- Kalenderår 4 – från 2029-01-01: ska minst 35% av de tunga lastbilar som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas.
- Kalenderår 5 och 6 – från 2030-01-01: ska minst 50% av de tunga lastbilar som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas.

Procentandelar avrundas nedåt till närmsta hela fordonsantal, dock lägst ett (1).

1.2.2 Särskilda miljökrav på lätta fordon

En bestämd andel av de personbilar som används för att utföra uppdraget ska drivas av primärt el, vätgas eller biogas. Endast rena elfordon utan förbränningsmotor godkänns som elfordon, det vill säga ej laddhybrider och elhybrider.

För fordon med maximalt fyra sittplatser utöver förarplatsen gäller följande särskilda krav på miljöfordon, se även Tabell 1:

- Kalenderår 2 – från 2027-01-01 ska minst 50% av de personbilar som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register. Minst 10 av dessa procentandelar ska vara personbilar för el eller vätgas.
- Kalenderår 3 – från 2028-01-01 ska minst 80% av de personbilar som används inom uppdraget vara godkända för el, vätgas eller fordonsgas enligt Transportstyrelsens vägtrafikregister eller motsvarande utländska register. Minst 40 av dessa procentandelar ska vara personbilar för el eller vätgas.

Procentandelar avrundas nedåt till närmsta hela fordonsantal, dock lägst ett (1).

Tabell 1. Översikt gällande krav på miljöfordon i procent av totala fordonsflottan av personbilar som utför uppdraget. Procentandelar avrundas nedåt till närmsta hela fordonsantal, dock lägst ett (1).

1.3 Redovisningskrav och uppföljning fordon

År	Lägsta andel CVD personbilar (el och vätgas)	Lägsta andel miljöbilar utöver CVD (el, vätgas, biogas)	Övriga personbilar (baskrav)
2026	–	–	100%
2027	10%	40%	50%
2028–2030	40%	40%	20%

Klipp in text från sidan 36.

1.4 Krav på drivmedel i uppdraget

Biodrivmedel ska uppfylla de kriterier som finns i lagen (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

Drivmedel får inte vara producerade av ren palmolja eller innehålla råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning definierat enligt (EU) 2019/807 inklusive PFAD (Palm Fatty Acid Distillate). Det godkänns att PFAD inte förekommer på massbalansnivå. Leverantören ska på begäran av beställaren inkomma med ett hållbarhetsbesked från drivmedelsleverantör och en skriftlig försäkran som bekräftar att drivmedel inte innehåller råvaror med hög risk för indirekt ändrad markanvändning. Försäkran ska gälla under hela avtalstiden*.

1.4.1 Andel förnybart drivmedel

Kalenderår 1 – år 2026: 50% av drivmedlet som används för att utföra tjänsten ska utgöras av förnybart drivmedel som inte omfattas av rapporteringen enligt Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel eller dubbelräknas mot flera kunder.

Kalenderår 2 – år 2027 och därpå följande år: 95% av drivmedlet som används för att utföra tjänsten ska utgöras av förnybart drivmedel som inte omfattas av rapporteringen enligt Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel eller dubbelräknas mot flera kunder.

1.5 Redovisningskrav och uppföljning drivmedel

Klipp in text från sidan 17.

**Kommentar:* Detta krav kan eventuellt komma att behövas utifrån kraven på biodrivmedel i Clean Vehicles Directive. Kravformuleringen baseras på Addas ramavtal för stationstankning 2021.

Bilaga 2: Exempel på bilaga till upphandlingsunderlaget – med förtydligande information om miljökraven på fordon och drivmedel till leverantörerna

Nedanstående text är ett exempel på en förtydligande bilaga med extra information om miljökraven som har använts i upphandlingar av Uppsala kommun och Region Uppsala som komplement till leverantörsdialoger. Den här typen av bilaga kan med fördel användas då tekniskspecifika krav ställs på el, biogas och vätgas för att tydliggöra syftet för leverantörerna.

Bilaga X. Information om miljökraven

Bakgrund till miljökrav för fordon och drivmedel

Den svenska ambitionen är att vara internationellt ledande i arbetet med att nå en hållbar utveckling och bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer, som visar vägen till hur minskade utsläpp kan kombineras med ekonomisk tillväxt, jobb och välbefinnande. [Kommun/Region Xs](#) arbete baseras på denna ambition.

Regional kontext

[Region X](#) Regionala utvecklingsstrategi (RUS) ([länk](#)) och/eller Miljöprogram ([länk](#)) har tydliga mål när det gäller en ökad omställning till ett hållbart samhälle.

[Kommun X](#) Miljöprogram ([länk](#)) och/eller Klimat och energistrategi ([länk](#)) har tydliga mål när det gäller en ökad omställning till ett hållbart samhälle.

Exempelvis...



(Exempeltext från Region Uppsala: Generationsmålet om att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser, är grundläggande. Detta innebär att de nationella klimat- och miljömålen måste uppfyllas, det ekologiska fotavtrycket minskas, ekosystemtjänster säkras och naturresurser återanvändas. Utöver miljö, så lyfts samhällsmål som en tryggad livsmedelsförsörjning, en ökad krisberedskap och ett livskraftigt näringsliv, fram som viktiga områden i RUS. Exempelvis poängteras att alla delar av samhället måste fungera väl och att sårbarheten måste minimeras inför effekten av klimatiförändringar, konflikter, driftavbrott och resursknapphet. Detta krävs för att skapa stabila förutsättningar för en hållbar utveckling. En ökad självförsörjningsgrad på livsmedel minskar hela landets sårbarhet inför kriser och störningar i livsmedelsproduktionen. För att möjliggöra en miljömässigt hållbar livsmedelsproduktion enligt Agenda 2030 gäller det att Uppsalaslåtens bördiga jordar och regionens stora kunskaper inom gröna näringar tas tillvara. Ett flertal offentliga aktörer inom Uppsala län har dessutom antagit ambitiösa mål angående andelen ekologiskt producerade livsmedel. En ökad regional produktion av biodrivmedel hänger nära samman med en stärkt livsmedelsförsörjning och förutsättningar för ett utökat ekologiskt lantbruk. I RUS finns även mål för att möjliggöra kretsloppsanpassade och effektiva energisystem i Uppsala län och att utveckla och säkerställa en utbyggd infrastruktur för hållbara drivmedel. Alla dessa delar i RUS tydliggör och styr mot behovet av en ökad andel närproducerade biodrivmedel. I RUS poängteras även att offentliga aktörer ska leda utvecklingen mot en effektiv och kretsloppsanpassad energiförsörjning genom sina val av fordon och färdmedel samt vid upphandling av varor och tjänster. Kollektivtrafik och den offentliga fordonsparken ska vara fossilfri senast år 2020 och alla upphandlade transporter ska vara fossilfria till 2025.

Utöver mål och inriktning i Region Uppsalas RUS finns ytterligare mål i Region Uppsalas Miljöprogram 2019–2022. Vid upphandling ska krav ställas på ökande andel fossilfria bränslen. Miljöprogrammet för regionen lyfter precis som Uppsalas RUS fram vikten av minskade fossila koldioxidutsläpp, förbättrad luftkvalitet samt trygg energiförsörjning vilket hänger samman med miljökraven i denna upphandling.

Uppsala kommun, som är den största kommunen i länet, har ett antaget mål om att alla transporter ska vara klimatneutrala år 2023 (länk). Politiken har fattat beslut om att drivmedel som biogas och el (inklusive vätgas) ska prioriteras i vissa upphandlingar vilket även har börjat implementeras. Uppsala kommuns ställningstagande underbyggs i Uppsala kommuns Energiprogram 2050 (länk) som precis som Uppsalas RUS lyfter fram behovet av en ökad självförsörjningsgrad i en alltmer osäker omvärld. Energisystemet behöver kompletteras med ett högt utnyttjande av lokala resurser, slutna kretslopp och energi som kan produceras lokalt.)



Detta transportuppdrag ingår således som ett led i att uppfylla ovanstående mål och prioriterade satsningar. För att underlätta måluppfyllnaden krävs långsiktighet och tydlighet samt att flera olika beslut och aktörer drar åt samma håll. [Region/Kommun X](#) önskar därför bistå med att i detta dokument tydliggöra den större kontext som ställda miljökrav verkar inom.

[Länsstyrelsen X \(och Region X\)](#) har gemensamt tagit fram och antagit en Regional plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel ([länk](#)). I denna plan finns nedanstående strategiska drivmedelsprioritering som bör tillämpas vid fordonsinköp och transportintensiva upphandlingar i [X](#) län.

DRIV-modellen: En strategisk drivmedelsprioritering att tillämpa i fallande ordning:

1. El, vätgas och biogas
2. Etanol
3. Biodiesel (HVO100, B100)
4. Fossilt med inblandning av förnybart

Länsstyrelserna i Uppsala, Stockholm, Västmanland, Södermanland, Örebro och Östergötlands län har alla ovanstående drivmedelsprioritering i sina Regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel.

FÖR BÄST DRIV I OMSTÄLLNINGEN!

Diversifiering

Säkerställer att flera fossilfria drivmedel kan utvecklas samtidigt så att 2030-målet för transportsektorn kan nås.

Riskspridning

Försäkring mot prisuppgång eller flaskhalsar för något enskilt fossilfritt drivmedel. Möjliggör rätt lösning på rätt plats.

Infrastrukturutveckling

Underlättar utbyggnad av den infrastruktur för tankning och laddning som behövs mest. Effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Vi löser flera problem på samma gång

Tar hänsyn till helheten och bidrar till flera olika miljö- och samhällsmål.

DRIV-MODELLEN

– en strategisk drivmedelsprioritering

1. El, vätgas och biogas
2. Etanol
3. Biodiesel (HVO100, FAME)
4. Fossilt med inblandning av förnybart

Nationell kontext

Sveriges riksdag har antagit ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. En ny klimatlag trädde i kraft den 1 januari 2018 och ett mål har satts upp om att utsläppen från inrikes transporter (utom inrikes flyg) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Den 1 juli 2018 infördes även bonus malus-systemet som ekonomiskt premierar vissa personbilar och lätta lastbilar, genom att en extra treårig fordonsskatt (malus) ges till bensin- och dieselfordon.

Flera olika miljöfordonsdefinitioner finns på nationell nivå som premierar el, vätgas och biogasfordon (miljözon klass III, Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för fordon, Skatteverkets miljöbilsdefinition för reducerat förmånsvärde, miljölastbilsdefinition för att få statligt stöd till tunga fordon etc). Det är därför rekommenderat att leverantörer väljer el, vätgas och biogasfordon vid nyinköp av fordon då det kan förväntas bli krav i allt fler aktörers upphandlingar framöver.

Från och med den 7 september 2020 finns en möjlighet att få en premie vid inköp av vissa miljölastbilar enligt Förordning (2020:750) om statligt stöd till vissa miljöfordon. I praktiken innebär det att rena elfordon, vätgasfordon, biogasfordon och etanolfordon (ED95) kan erhålla en klimatpremie vid inköp genom att en ansökan skickas in till Energimyndigheten.

Det går även att ansöka om stöd för merkostnaden för tunga fordon för förnybara drivmedel inom Naturvårdsverkets stöd Klimatklivet.

Regeringen har fattat beslut om att kommuner har möjlighet att införa den nya miljözon klass 3 från och med år 2022. I denna miljözon får endast rena elbilar (ej laddhybrider), bränslecellsbilar (vätgasbilar) och gasbilar med utsläppsklass Euro 6 köra. [För att förbättra luftkvaliteten i stadsmiljö har exempelvis kommun X aviserat planer på att tillämpa denna miljözon.](#)

Sedan 1 juni 2022 har EU:s Clean Vehicles Directive implementerats i svensk lagstiftning. Det innebär att krav ställs på offentliga aktörer att de ska kravställa en viss andel helelektriska fordon i vissa vägtransportupphandlingar framöver. Flera fordonstillverkare har även aviserat ett ökat fokus på produktion av elfordon framöver varför nya modeller kan förväntas lanseras löpande.

Reduktionsplikten, det vill säga Lag (2017:1201) om reduktion av växthusgasutsläpp från bensin och diesel, kommer tillsammans med motsvarande krav i olika länder i EU att öka efterfrågan på biodiesel kraftigt framöver. Det är därmed möjligt att det kan bli svårare eller dyrare att få tag på biodiesel. [Region/Kommun X](#) vill därmed genom ställda miljökrav även stötta sina leverantörer i deras arbete med att sprida sina risker och öka teknikdiversifieringen i sina fordonsflottor.

Således finns flera olika beslut och mål både internationellt, nationellt och regionalt som drar åt samma håll och ligger i linje med [Region/Kommun X](#) miljökrav i denna upphandling.



Bilaga 3: Excel-mall för uppföljning av fordon och drivmedel

För att underlätta uppföljningen kan en excel-mall laddas ner från BioDriv Östs hemsida. Mallen tillhandahåller automatiska klimatberäkningar och omräkningsfaktorer för olika drivmedel. BioDriv Öst kan tillhandahålla stöd och vägledning i hur mallen fungerar. Mallen uppdateras årligen, så tänk på att inför varje uppföljning ladda ner en ny mall från [BioDriv Östs hemsida](#).

Om länken inte fungerar går mallen att finna på undersidan/fliken för upphandling.

Drivmedel (leverantör)					
A – Fossila drivmedel					
Drivmedel	Mängd	Enhet			
Diesel, med olika grader av inblandning av förnybart, inom reduktionsplikten år 2023		Liter			
Bensin, med olika grader av inblandning av förnybart, inom reduktionsplikten år 2023		Liter			
Alkylatbensin		Liter			
Naturlgas/100% fossil fordonsgas (gas)		kg			
Naturlgas/100% fossil fordonsgas (flytande)		kg			
El från icke förnybara energikällor		kWh			
Vätgas från icke förnybara källor		kg			
B – Förnybara drivmedel					
Drivmedel	Mängd	Enhet			
HVO 100%		Liter			
RME eller annan FAME 100%		Liter			
EBS (räknas som 80% förnybart)		Liter			
ED95		Liter			
Biogas 100% förnybart (gas)		kg			
Fordonsgas mix 2022 (gas)		kg			
Biogas 100% förnybart (flytande)		kg			
Fordonsgas mix 2022 (flytande)		kg			
El från förnybara energikällor (grön)		kWh			
Elmix (nordisk elmix, medelvärde 2019-2022)		kWh			
Alternativa färdmedel: kollektivtrafik eller cykel		km			
Vätgas från förnybara källor		kg			

STÄLLDA KRAV PÅ DRIVMEDEL I AVTALET

Förnybara drivmedel utanför reduktionsplikten

Andel (2023)

INSTRUKTIONER

Leverantören fyller i uppgifter om använt drivmedel i avtalet i de gula cellerna i kolumn G.

Se till att rätt enhet fylls i!

De flesta drivmedels fyra i enheten liter. Men det finns några undantag:

El: kWh

Gas: kg

Alternativa färdmedel: kilometer

För att se andelen förnybart drivmedel - se fliken Uppföljning - beställare, cell C57.

TIPS!

Så kan du få tag i data över din drivmedelsanvändning

Kontakta din(a) drivmedelsleverantör(er) och be de redovisa vilka mängder drivmedel de sålt till ditt företag. Det går att få denna typ av data kopplat till ett visst organisationsnummer eller kontokontonummer. Drivmedelsleverantörer måste enligt lag dela med sig av denna typ av information till sina kunder.

Användarinstruktioner i korthet

Excel-mallen är utformad för att hänga ihop med den kravställning som föreslås i denna vägledning. För att skapa förutsägbarhet och tydlighet bör mallen även ingå i upphandlingsdokumenten.

I samband med uppföljningen fyller leverantören i de mängder drivmedel som har använts inom avtalet under den period då kraven ska vara uppfyllda. Detta görs i de gröna cellerna i kolumn F i bilden ovan. Mallen kommer då automatiskt att räkna ut andelen förnybart drivmedel och resultatet går att utläsa i den blå cellen i kolumn U.

Fordonslista för uppföljning av fordonskrav finns i en annan flik i excel-mallen. Det finns även en flik där den upphandlande aktören kan få en översiktlig sammanställning över samtliga genomförda upphandlingar och en automatisk beräkning av klimatpåverkan från dessa för sin interna uppföljning.

Bilaga 4: Annan möjlig kravställning

Beräkning av fordonsekvivalenter och ekonomisk allokering. Exempel kravställning och uppföljning:

Om leverantören saknar system för att redovisa utfört transportarbete (i exempelvis km) inom ramen för uppdraget kan detta uppskattas exempelvis med en ekonomisk allokering. Se förslag till möjlig kravformulering nedan:

Kravställning när det är långa leveranstider på fordon

Ibland råder långa leveranstider på vissa fordon. Då kan det vara bra att anpassa kravställningen med tanke på detta. Se förslag till möjlig kravformulering nedan:

Den summa transportören fakturerar divideras med den genomsnittliga timkostnaden leverantören har för liknande fordon. Antalet fordon som omfattas av kravet kan sedan tas fram genom att dividera antalet timmar inom uppdraget med den genomsnittliga tiden leverantören använder dessa fordon. Kan leverantören inte redovisa denna typ av uppgifter kan en timkostnad om 850 kronor användas och 1 600 timmar per fordon och år. Avvikelser från denna beräkningsmetod ska redovisas och motiveras.

Beställaren avser att vara behjälplig med metoder/mallar för att lämna uppgifter i uppföljningsarbetet. Om annan lämplig enhet bedöms som mer rimlig för uppföljningen kan detta diskuteras på startmötet med syfte att komma fram till en rutin som kan fungera praktiskt för både leverantör och beställare under avtalsperioden.

Alternativt kan en text enligt nedan användas gällande transportarbete

Beställaren avser att vara behjälplig med metoder/mallar för att lämna uppgifter i uppföljningsarbetet. Lämplig enhet för uppföljning av transportarbetet kan diskuteras på startmötet med syfte att komma fram till en rutin som kan fungera praktiskt för både leverantör och beställare under avtalsperioden.

Fordon som är beställda senast 2 månader efter tilldelning/avtalsstart får räknas till måluppfyllnaden för detta krav [år 3](#) och fordon beställda senast 6 månader efter avtalsstart får räknas till måluppfyllanden [år 4](#), även om de ännu inte tagits i drift på grund av onormalt lång leveranstid eller andra faktorer som leverantören inte kan påverka.

