

Detta dokument utgör ett övergripande svar till de synpunkter som inkommit med anledning av remissförslaget till uppdatering av **Gemensamma miljökrav för entreprenader**.

Dokumentet syftar till att bemöta och förklara hur de viktigaste synpunkterna beaktats kopplat till det slutliga kravförslaget. Önskas svar på detaljerade synpunkter kan kontakt tas med beställarorganisationens kontaktpersoner.

Dokumentet är indelat i en allmän del och sedan efter kravförslagets rubriksättning.

Sammanfattning

Med anledning av remissförslaget till uppdatering av **Gemensamma miljökrav för entreprenader** så har ett slutligt kravförslag tagits fram av Beställargruppen, en arbetsgrupp som utgörs av representanter från Trafikverket och Göteborg, Malmö och Stockholm Stad.

Remissförslaget har beretts under ca 1 år och skickades dels ut till branschen; de organisationer och bolag verksamma på nationell nivå tillika till de som var inbjudna och deltog på workshop med branschen hösten 2016 (dvs även till några myndigheter och expertinstanser). Remissförslaget skickades också ut internt inom Trafikverket och till städernas olika förvaltningar och bolag.

Remisstiden var 24 maj till 26 juni för branschen, till 1 september inom Trafikverket och till 30 september inom städerna. Inkomna synpunkter från både den externa remissen samt den interna remissen inom Trafikverket och städerna har bearbetats gemensamt inom arbetsgruppen.

Arbetsgruppen har i samverkan kommit fram till ställningstaganden och kommentarer till de ca 500 synpunkter och förslag som skickats in. Många av synpunkterna är av likartad karaktär. En majoritet uttrycker att det är positivt att kraven uppdateras och förstärks. Få är kritiska eller tycker att kraven är fel eller brister i sitt upplägg. Vissa har synpunkter på kravnivåerna, en del vill se tuffare krav och andra vill mildra kraven. Många synpunkter gäller rena textjusteringar och förtydliganden.

På det hela är remissinstanserna positiva till förslaget även om vissa krav blivit mer komplexa (kemikalie-, material- samt klimatkrav) i jämförelse med befintliga krav.

Efter genomförd remissbehandling har en del mindre justeringar och kompletteringar av kravnivåer, men framförallt har mindre felaktigheter rättats till och förtydliganden gjorts i språkval och disposition. Befintlig layout behålls men definitioner har lagts till kravdokumentet.

Den huvudsakliga nyttan med de gemensamma miljökraven är att de just är gemensamma för flera viktiga och stora beställarorganisationer och att de tagits fram i samarbete med branschen. Det ökar förutsättningarna för att åtgärder genomförs för ökad miljöprestanda och att det bidrar till att långsiktiga miljömål uppfylls.

Allmänna kommentarer

Efter genomförd remissbehandling har en del mindre justeringar och kompletteringar av kravnivåer skett, men framförallt har mindre felaktigheter rättats till och förtydliganden gjorts i språkval och disposition. Befintlig layout behålls men definitioner har lagts till kravdokumentet, som tex anläggningsarbete, entreprenader, känsligt område.

De "Gemensamma miljökraven för entreprenader" är en överenskommelse om miljökrav vid genomförande av entreprenader mellan Trafikverket och städerna Göteborg, Malmö och Stockholm. De kan anammas eller åberopas på olika sätt, och valda delar i entreprenadupphandlingar av dessa organisationer. Kraven utgör en generell basnivå som kan kompletteras av respektive beställarorganisationen. Därutöver kan det tillkomma krav som beror på förutsättningarna i den enskilda entreprenaden. Till kraven kommer en vägledning att tas fram, här kommer bl.a. målsättningarna med kraven och stöd för dess tillämpningar att beskrivas.

För Trafikverket är överenskommelsen inget kravdokument. Trafikverkets krav beslutas i riktlinje och verkställs genom att de lyfts in i upphandlingsmallar (på det sättet undviks risken för dubbelskrivningar). Inom städerna biläggs däremot ofta hela överenskommelsen till upphandlingen som då utgör ett kravdokument.

Kraven omfattar inte krav i lagar eller föreskrifter (t.ex. miljözonskrav eller tomgångskörning) annat än i undantagsfall där de åberopas av pedagogiska skäl. Utföraren ska dock i miljöplanen redovisa hur man hanterar krav på entreprenaden inkl. lagkrav.

När kraven tagits fram har ambitionen varit att formulera krav som är enkla och tydliga, miljö/kostnadseffektiva, uppföljningsbara och som väddjar till utförarens kreativitet. Rent upphandlingsmässiga aspekter, såsom konkurrensneutralitet, har också beaktats.

I dessa avvägningar har även marknadsmässiga, tekniska och ekonomiska aspekter beaktats. Vid framtagning av kraven har branschen därför involverats såväl före som i själva remissen. Kraven har anpassats så att de ska kunna efterlevas av alla entreprenörer, stora som små. I huvudsak kommer kraven att gälla antingen från 2018 eller 2020. En förklaring till att det finns två startdatum är dels att de befintliga kraven fortsatt gäller 2018–2019 och att uppdateringar som inte kräver ledtider införs redan 2018, dels att uppdaterade krav som behöver ledtider gäller från och med 2020.

Uppdateringar som kräver ledtider kan normalt kopplas till investeringsbehov, branschen måste ges möjlighet att kunna göra de omställningar som krävs.

Flera har framfört att kraven måste kunna stå för sig själva och vara oberoende av texter i vägledningen. Vi delar detta synsätt och har särskilt sett över våra kravskrivningar och kompletterat dokumentet med definitioner.

En återkommande reflektion har varit önskemål och behov av ökad uppföljning som är viktig faktor för efterlevnaden. Beställargruppen delar även denna uppfattning men har valt att överlåta ansvaret till varje beställare att bestämma, planera och prioritera uppföljningsverksamheten då detta är en verksamhetsstyrningsfråga.

Delade åsikter har framförts om behovet av förtydliganden av vad som avses med avvikelser från krav. Vissa anser att det är onödigt då det framgår av definitionen av avvikelse, andra har menat att det är bra att förtydliganden görs. Beställargruppen har valt att bibehålla texterna "Avvikelse från kravet anses föreligga om:" för att ge konkreta exempel utifrån rent pedagogiska skäl, samt för att undvika en daglig hantering av frågor och svar.

Våra slutliga kravformuleringar har stämts av med juridisk expertis.

Förutsättningar och tillämpning

Kraven har i första hand utvecklats för genomförande av entreprenadtjänster, såsom byggande, drift och underhåll av infrastruktur, samt mark- och anläggningsarbeten. Kraven gäller för planering och genomförande, oavsett utförande- eller totalentreprenad. Under andra stycket har ett förtydligande av omfattningen lagts till. Kraven omfattar de verksamheter som ingår i kontraktet. Då inkluderas även underentreprenörer, vilket framgår i kravförslaget. Är det en totalentreprenad så kan t.ex. fältarbeten i projekteringsfas omfattas.

Någon överenskommelse om krav på konsulter finns inte, det är upp till respektive beställare att ställa krav på dessa tjänster (det inkluderar även projekterande konsulter vid totalentreprenad).

Områden inom de geografiska kommungränserna i Stockholm, Göteborg och Malmö stad alltid definieras som känsligt område för utsläpp till luft- och vatten. De tre städerna har en hög exponering av luftföroreningar och är särskilt utsatta för vattenföroreningar då de utgörs av vattennära områden, med dag- och ytvatten som snabbt rinner ut i närmaste vattendrag.

I den första meningen, under stycke sju, förklaras förutsättningarna för när eventuella dispenser generellt kan ges. Rent juridiskt kan det bara ske om de tekniska kraven och miljönöytan inte står i rimlig proportion till de kostnader dessa medför. Beställaren avgör själv, utifrån detta, vilka avsteg som kan göras, enligt ovan. Texter kommer att utvecklas i vägledningen.

Ytterligare information om syftet med kraven, tillämpning, avgränsning, uppföljning och förklaringar finns och kommer att uppdateras i vägledningsdokumentet.

Systematiskt miljöarbete

Kravet på systematiskt miljöarbete gäller den offererade verksamheten generellt. Vi har efter framförda remissynpunkter förenklat och förtydligat texten.

Synpunkter har inkommit på att kravet på ett systematiskt miljöarbete bör anpassas till entreprenadens omfattning och kan finnas utan dokumentation. Vi samtycker om att kraven bör anpassas till respektive entreprenads omfattning. Vi menar dock att det är svårt att säkerställa och verifiera något muntligt, därför kvarstår kravet på att det systematiska miljöarbetet ska vara så pass dokumenterat att det på anmodan kan redovisas.

Vissa har framfört att kravet på det systematiska miljöarbetet bör höjas till en nivå som kräver ISO 14001-certifiering. Beställargruppen har delvis utgått från ISO 14001

krav men väljer att inte ställa krav på certifiering, utav konkurrensskäl. Det beställargruppen gör är att lägga en basnivå på vad som ska uppfyllas, i en enskild upphandling finns det inga hinder att ställa mer långtgående krav.

Vi har försökt att definiera och formulera krav kopplat till de viktigaste aspekterna för ett systematiskt miljöarbete. Entreprenören ska kunna visa ett tydligt miljöansvar, liksom rutiner för att planera, styra och följa upp på miljökraven, samt hantera avvikelser och akuta händelser. Omfattningen ska vara relevant för den offererade delen av verksamheten. Detta har förtydligats i kravet.

Kravet på att säkerställa miljökompetens har flyttats till delkravet på Miljöplan, så att den i högre grad planeras och anpassas efter det specifika uppdraget.

En rubrik "Redovisningskrav" och stycket har lagts till, likt övriga delkrav, om att Entreprenören ska kunna redovisa sitt miljöarbete.

Miljöplan

Synpunkter har inkommit på att det är svårt att veta vad som ska finnas med och att de riskerar att miljöplanerna blir för omfattande. Av kravet framgår att miljöplanen ska vara objektsanpassad, det innebär att planen ska hantera det som är relevant i det enskilda projektet. Vi förutsätter att entreprenören tar fram planen i dialog med beställaren. Det finns en mall för miljöplan som har tagits fram av städerna. Där ser man vad som minst ska finnas med. Genom en dialog mellan beställare och entreprenör justeras tvetydigheter.

I samråd med beställaren ska entreprenören dokumentera när planen håller tillräcklig kvalitet och uppfyller ställda krav, vilket oftast görs i ett av de första mötena. Vill man ställa högre krav så kan man formalisera ett godkännande av miljöplanen.

Vidare, är det en vedertagen rutin att en miljöplan såväl som en kvalitets- (projektplan-) och arbetsmiljöplan ska finnas på plats innan entreprenaden startas. Under redovisningsrubriken står det att miljöplanen ska hållas aktuell. Uppdatering och hantering av avvikelser ska ske i samråd med beställaren och dokumenteras.

Punkt 1. Frågor och kommentarer om vem som är miljöansvarig har inkommit. Mot denna bakgrund har vi utvecklat kravtexten, och lagt till definitioner, vi skiljer nu på vem som är juridiskt miljöansvarig och vem som är miljökontaktperson i projektet. Oftast räcker det med att beställaren har kontakt med en miljökontaktperson.

Juridiskt miljöansvarig är oftast VD och/eller med en delegering arbetschef eller platschef. I många fall kallas den som är miljösamordnare eller kontaktperson för miljöfrågorna för miljöansvarig. Den funktionen har dock sällan den rådgivning som krävs för att i praktiken kunna agera tillräckligt självständigt i projektet. I en mindre entreprenad kan de platschef och miljöansvarig vara samma person. Texten om Miljöansvarig har kompletterats och kommer också förklaras i vägledningen.

Punkt 2 är omformulerad till "En redovisning av i entreprenaden identifierade betydande miljöpåverkan och miljörisker". Detta för att få en transparens med Miljöbalken.

Punkt 3 är omformulerad till "En beskrivning av vilka miljökraven är och hur de ska uppnås inom entreprenaden". Det inkluderar såväl legala som kontraktbundna miljökrav.

Synpunkter har inkommit på kraven på miljökompetens under pkt 3 d) och att det bör förtydligas. Kravtexten har justerats i detta avseende. Entreprenören ska beskriva vilken miljökompetens de har med hänsyn till de aktuella miljökraven (och behoven) i uppdraget samt vilka miljöfunktioner som finns på plats.

Punkt 4. Under första stycket formuleras krav på minskad klimatpåverkan, det ersätter tidigare krav på en beskrivning av entreprenadens energianvändning, där det förväntas att entreprenören ska beskriva en ytterligare åtgärd för en minskad klimatpåverkan i det aktuella projektet. Detta är ändrat till minst en åtgärd.

Gällande pkt 4 och klimatåtgärder så har man önskat en checklista. Exempel kommer att ges i den uppdaterade vägledningen. I övrigt tror vi på entreprenörens egna innovativa förmåga, som känner sin verksamhet, energiförbrukning och utsläpp.

Klimatåtgärdernas relevans får bedömas vid förankringen av miljöplanen ihop med beställaren och innan entreprenadstart. Med pkt 4 vill man driva på en utveckling där entreprenören tar egna uppdragsanpassade initiativ.

Trafikverket omfattas inte av detta krav då de ställer andra klimatkrav baserat på den kunskap och erfarenhet från kravet på klimatkalkyler i projekt över 50 miljoner kr. Meningen är att dessa erfarenheter ska kunna bidra till att Trafikverket utvecklar objektsspecifika krav som kan lyftas in i enskilda upphandlingar.

Synpunkter på ordvalet om "miljöplanen ska hålla tillräcklig kvalitet" har medfört ett tillägg "och uppfyller ställda krav" där beställaren bedömer kvaliteten utifrån uppdragets förutsättningar.

En rubrik "Redovisningskrav" har i övrigt lagts till, likt övriga delkrav.

Drivmedel

Kraven specificerar vilka drivmedel som är tillåtna att användas. Avsikten med de tekniska drivmedelskraven har varit att öppna upp för fler bränslen och därigenom underlätta för entreprenören att kunna planera sin drivmedelsanvändning så att man i projekt som berörs av klimatkrav på drivmedel kan klara dessa.

Att el kan användas som drivmedel framgår av texten. Det är också underförstått att det avser inköpt eller egenproducerad el.

Vissa har framfört synpunkter om eldrift och att målsättningar fram i tiden borde anges. Det är viktigt att förstå att formulerade krav inte utgör mål utan är strikta upphandlingskrav, som ska uppfylla bl.a. krav på genomförbarhet. Att ställa krav på t.ex. andel elfordon är också begränsande, då annan teknik kan komma att utvecklas. För klimat har vi dock formulerat prestandakrav i två inledande steg även om bara ett av dessa steg finns med som krav i nuläget. Stegen syftar till att nå de nationella mål som lagts fast inom området.

Kraven är satta på en nivå som är tänkt att lyfta hela branschen samtidigt som det ska vara kostnadseffektivt. Kraven utgör baskrav, det står varje organisation fritt att ställa hårdare krav vid enskilda upphandlingar. Hur man ställer sig till bonussystem är också upp till varje organisation att avgöra. När nya krav införs kan bonussystem vara ett bra sätt att stimulera utveckling, men man måste också beakta att de leder till en ökad administration.

Klimatkrav

Vår bedömning är att det inte ska vara några problem att klara klimatkravet i dagsläget, även efter att en reduktionsplikt införts.

Reduktionsplikten och användning av höginblandade drivmedel är två separata saker. Vår bedömning är att om kraven ska få en faktisk påverkan och inte bara en omfördelning av mängder inom reduktionsplikten bör kraven ställas på de drivmedel och på den el som ligger utanför reduktionsplikten. För höginblandade drivmedel finns lagkrav på minsta klimatprestanda. Att ställa ytterligare upphandlingskrav ses inte som relevant.

En reservation till klimatkravet finns om drivmedelstillgången blir begränsad. Då får beställaren meddela undantag, generellt eller kopplat till enskilda upphandlingar.

För hållbara höginblandade och hållbara rena biodrivmedel är det vår bedömning, efter dialog med branschen, att flertalet motortillverkare för arbetsmaskiner och tunga fordon tillåter användning av exempelvis HVO. Kravet på minst 20% anges på massbalansnivå vilket möjliggör för entreprenörerna att använda dessa drivmedel i de maskiner och fordon där det är tillåtet från tillverkaren. Vägledningen kommer att uppdateras gällande detta.

Kravet utgår från en koldioxidreduktion och entreprenören blir då ändå "tvungen" att använda förnyelsebar el om denne ska kunna tillgodoräkna sig reduktionen. Kraven utgör baskrav, det står varje organisation fritt att ställa hårdare krav vid upphandling. Förklaringar kopplade till organisationernas miljömål, t.ex. om fossilfrihet, ska tas med i vägledningen.

Kravet på redovisning av använda drivmedel är att entreprenören på anmodan ska kunna redovisas uppgifter i särskild mall/ format som beställaren tillhandahåller, och i möjligaste mån samordnas med krav på kemikalieförteckning. För Trafikverkets beställningar finns ett mer långtgående redovisningskrav.

Vi har tagit bort texten "kvitton eller leverantörsfakturor som redovisar produktnamn och inköpta volymer" och ändrat texten till "vid anmodan kunna redovisas i en förteckning enligt i ett av beställaren anvisat format".

Beställaren kan dock i efterhand kräva in fakturor/kvitton etc. som styrker ifyllda kvantiteter och kvaliteter. För att enbart kontrollera att upphandlingskrav är uppfyllda räcker det med stickprov från beställarens sida. Om syftet dessutom är att beräkna klimatpåverkan måste man få in uppgifter om både mängd och produkt, dvs generell redovisning och uppsamling av data.

Manuell eller digital redovisning är inte avgörande. Det viktiga är att kunna verifiera vilken produkt som används och hur stor volym om det är syftet. Stöd ska finnas på plats vid den tidpunkt kraven ska gälla, Trafikverket kommer bl.a. att ta fram ett redovisningsformulär som bygger på Energimyndighetens schablonvärden. Dessa stöd kommer att beskrivas i vägledningen med hänvisning till verktyg.

Lätta fordon

Kravtexten, avseende vilka fordon och arbetsmaskiner som berördes av kraven, var otydlig i den text som gick ut på remiss. Vissa uppfattade därför förslagen som en kraftig skärpning av kravnivåer. För att undvika onödiga missförstånd har vi därför

låt it komplettera kravtexten för fordon och arbetsmaskiner uppgift om vilka fordon, arbetsmaskiner som inte omfattas av de gemensamma kraven, samt att kraven för perioden 2018–2019 är samma som idag om inget annat anges speciellt.

I entreprenader utgör emissioner från lätta fordon bara en bråkdel av de totala emissionerna från entreprenadverksamheten, därför har det inte varit självklart att dessa fordon skulle kravställas. För att undvika övermotoriserade och onödigt emissionsdåliga fordon valde vi dock att bibehålla någon form av anständighetskrav som står i relation till fordonens användning. När vi nu också utvecklat särskilda klimatkrav kändes det moget att gå över till Euroklasskrav som i sig inte reglerar CO2 emissioner men väl andra emissioner som CO, NOx, HC och partiklar. Utsläpp av CO2 hanteras genom de funktionella klimatkraven, vilka även inkluderar användningen av fordonen.

Vissa har framfört önskemål om långtgående krav på lätta fordon, och kanske relaterat föreslagna krav med de krav man ställer på hyrbilar etc.

Det vi gjort när vi föreslagit kravnivåer är att vi ställt miljönytta i relation till kostnader, samtidigt som vi beaktat vilket arbete fordonen ska utföra, tillgången av dessa fordon och möjligheten till utbyte (konkurrensaspekter) mm.

Detta är baskrav, mer långtgående krav kan ställas i enskilda upphandlingar t.ex. i tjänstedominerade upphandlingar.

Önskemål om att kräva Euro 6 i känsliga områden (Göteborg, Malmö och Stockholms stad) har framförts, det skulle 2020 innebära att lätta lastbilar (vilka är vanliga hos entreprenörer) inte får vara äldre än 3 år. Att skärpa kravet från remissutgåvan från Euro 5 (2011) innebär att vi helt plötsligt skulle gå från ett ålderskrav på 9 år till 3 år.

Tomgångskörning har vi de facto inte tagit upp, delvis är det svårt att följa upp, sedan regleras tomgångskörning av de lokala ordningsreglerna i varje stad.

Tunga fordon

Kravtexten, avseende vilka fordon och arbetsmaskiner som berördes av kraven, var otydlig i den text som gick ut på remiss. Vissa uppfattade därför förslagen som en kraftig skärpning av kravnivåer. För att undvika onödiga missförstånd har vi därför låtit komplettera kravtexten för fordon och arbetsmaskiner uppgift om vilka fordon, arbetsmaskiner som inte omfattas av de gemensamma kraven.

Dessa fordon och arbetsmaskiner är helt undantagna eller regleras i särskild ordning.

Euroklass kraven har av vissa ansetts lågt ställda. Bakgrunden till att vi ligger fast vid det förslag som lagts är att en avvägning gjorts om vad som kan anses vara rimligt utifrån befintlig fordonspark, teknisk utveckling, utbud och möjligheter till utbyte (krav får ej vara konkurrensbegränsande).

Föreslagna krav är baskrav. Beställaren kan välja att tillämpa tuffare krav i enskilda upphandlingar.

Ett problem som vi haft kännedom om, och som även påpekats från flera remissinstanser är att t.ex. fordon för transport av borrhandsvagnar kommer att ha svårt för att leva upp till Euroklass 5. Det gäller också främst direktimporterade fordon som i USA godkänts som personbil men klassas som tung lastbil i EU. Dessa amerikanska fordon saknar giltigt godkännande av utsläppsklass men får användas i EU ändå.

Här har vi valt att ställa ett ålderskrav för dessa fordon utifrån fordonets tillverkningsår. Detta undantag gäller enbart för denna typ av applikation.

Vi har sett till de existerande miljözonskraven för tunga fordon inte ska krocka med miljökraven i städerna. Att kräva att en entreprenad som upphandlas av en offentlig aktör går ett år i förväg (2020) är rimligt (ev. Miljözonskrav from 2021).

Miljözon och upphandlingskrav är två av varande oberoende krav (även geografiskt). Miljözon är ett lagkrav medan upphandlingskraven enbart gäller inom den upphandlade entreprenaden.

Arbetsmaskiner

Kravtexten, avseende vilka fordon och arbetsmaskiner som berördes av kraven, var otydlig i den text som gick ut på remiss. Vissa uppfattade därför förslagen som en kraftig skärpning av kravnivåer. För att undvika onödiga missförstånd har vi därför låtit komplettera kravtexten för fordon och arbetsmaskiner uppgift om vilka fordon, arbetsmaskiner som inte omfattas av de gemensamma kraven.

Dessa fordon och arbetsmaskiner är helt undantagna eller regleras i särskild ordning.

Från och med 2020 gäller ålderskrav för både grundkrav och känsliga områden, även arbetsmaskiner med god miljöprestanda får användas trots att ålderskraven inte klaras.

Övergången till åldersrelaterade krav hänger samman med att vi vill underlätta uppföljningen av kraven. Att tillämpa steg-krav skulle bli mycket krångligt då olika motoreffekter har olika datum för respektive steg.

Gällande ålderskravet har det framförts synpunkter om att det finns en otydlighet.

Vi menar att det är maskinens tillverkningsår som är normgivande och att det inte ska kunna missförstås. Det är även tillverkningsåret som måste anges på maskinen enligt maskindirektivet.

Ålderskraven innebär indirekt krav på motorens miljöegenskaper (stegklasser). Utsläppen av reglerade komponenter (CO, HC, Nox och partiklar) skiljer sig inte markant mellan konventionella och förnybara/fossilfria drivmedel. Det är motorens egenskaper som har störst inverkan på utsläppen av reglerade komponenter.

Det åldersrelaterade kravet innebär i praktiken att maskiner måste uppfylla Steg IV för att få användas i känsliga områden. Vi är medvetna om att tillverkare av maskiner nyttjar den flexibilitetsmekanism och flera av de kryphål som finns i EU:s regelverk för utsläpp från arbetsmaskiner. Sett till svårigheten att framförallt följa upp kraven har vi gjort bedömningen att det är bättre att tillämpa ålderskrav.

Med hänsyn till hur regelverket för nya maskiner utvecklas och hur maskinparken ser ut har vi bedömt att ett 6-årskrav är relevant just nu. Det finns även tillägg som tillåter Steg IV maskiner trots att dessa kan vara äldre än 6 år. Vår bedömning är att under rådande omständigheter har Steg IV motorerna en acceptabel utsläppsnivå att de bör tillåtas i känsliga områden.

Steg IV finns vidare enbart för maskiner i effektintervaller 56–560 kW.

Önskemål har framförts om att steg-kravet ska vara kvar av olika skäl. Vi har förståelse för det. Krav på utsläppsklass är ett mer direkt krav för en maskins miljöprestanda än ålder. Däremot är verifiering och uppföljning av en maskins utsläppsklass komplicerat. Enligt EU direktiv 97/68/EG (utsläppskrav på arbetsmaskiner) finns inte krav på angivande av utsläppsklass i den obligatoriska märkningen. Utsläppsklassen kan dock avläsas via ett typgodkännandenummer som är möjligt att identifiera på motorn. Att kontrollera detta har visat sig vara svårt att genomföra i praktiken varvid vi har övergått till ett ålderskrav. Ålder på maskinen kan avläsas direkt på maskinens obligatoriska märkning. Om arbetsmaskiner får en obligatorisk registrering motsvarande den som finns för vägfordon (i.e. nummerskylt) förändras förutsättningarna.

Kraven kopplade till två-motor maskiner samt motorbyte/uppgraderingsreglerna har efterfrågats av branschen för att kunna möjliggöra en förlängd användningstid av befintlig maskinpark. För att kunna medge dessa avsteg har krav formulerats som anpassats till berörda arbetsmaskiner och vart de ska nyttjas.

En konsekvens av kraven kopplade till två motor maskiner är att en "Bonus" ges för tvåmotorapplikationer där arbetsmotorn går på el.

I de fall elmotorn drivs av elektricitet som inte produceras av en förbränningsmotor inom arbetsplatsen får entreprenören använda en huvudmotor som har sämre miljöegenskaper.

För motorbyte tillämpas befintliga regler kring utsläppsklasser (typgodkännande av motorer). När det gäller uppgradering av befintliga motorer finns bland annat UNECE förordning 132.

Enligt lag (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner är det inte förbjudet att göra ändringar eller ingrepp i utrustning som reglerar avgaser på en EU-typgodkänd motor till en mobil maskin så länge motorn uppfyller kraven för det typgodkända utförandet. För ett motorbyte måste den nya motorn vara typgodkänd enligt gällande steg-krav. Vid uppgradering kan motorn få ett godkännande enligt UNECE förordning 132.

För maskiner under 19 kW har stora delar av branschen påpekat att 6-års kravet har varit för tufft. Vi har varit lyhörda för detta och anpassat kraven.

Oavsett om maskinerna kommer från Sverige, annat EU-land eller utanför gemenskapen måste de uppfylla samma krav. Det är inte tillåtet att föra in en maskin, inte ens tillfälligt, som inte uppfyller EU kraven.

Några har önskemål om att kraven ska höjas. Där vi anser att lagd kravnivån är efter marknadsmässiga, tekniska och ekonomiska avvägningar. Detta är baskrav och beställaren kan ställa högre krav i det specifika projektet.

Kemiska produkter

För krav på kemiska produkter har vi, efter överväganden valt, att använda Trafikverkets gruppering av kemiska produkter. Denna utgår ifrån primärt precis som tidigare krav (befintliga) ifrån produktvalsprincipen i Miljöbalken.

Trafikverkets kriterier innebär baskrav eller likvärdiga (ej fullständigt samma) bedömningssystem väljas som kriterier av resp. beställare.

Vi har en öppenhet gällande krav på kemikalier och material då vi hänvisar till likvärdiga system. Kraven är baskrav och beställaren kan välja att höja nivån på kravet genom att specificera annat bedömningssystem.

På frågor om huruvida kraven ska ställas bortom märkningspliktiga produkter så har vi efter vissa resonemang valt att ta bort "Märkningspliktiga" kemiska produkter för att hålla oss till Trafikverkets kriterier som faktiskt omfattar alla kemiska produkter.

Trafikverket fulla riktlinje har mer långtgående krav avseende kemiska produkter.

Vi har förtydligat vissa stycken och ordval efter synpunkter på dessa, men också valt att ha kvar texter om entreprenörens ansvar, då vi går från ett granskningskrav till ett redovisningskrav och behöver trycka på vems ansvar det är.

På frågor om det är godkänt att använda produkter från grupperna B och C så är svaret ja förutsatt att en produktvalsanalys och riskanalys är gjord som visar på att inga mindre farliga produkter kan användas. I övrigt så framgår det av den lathund /översättningsnyckel och tabell som ska biläggas en uppdaterad vägledning,

Vi har reviderat texten för grupp D, så att den är i linje med Trafikverkets uppdaterade riktlinje dvs kemiska produkter får inte användas om de innehåller ämnen på Trafikverkets förbudslista i halter lika med eller över respektive ämnes egenskapskriterier (undantag finns också angivna där för tex. bekämpningsmedel).

Vi har också tagit fasta på generellt att entreprenören har ett redovisningsansvar. Det inte är givet att beställaren (som det står i de befintliga kraven) som ska granska alla produkter utan vi utgår ifrån att entreprenören har ett eget ansvar att leva upp till Miljöbalken när de gör sitt produktval. Entreprenören ska därför hålla en förteckning och, vid var tid när det efterfrågas, kunna redovisa de kemiska produkter som används, faroklass och mängd. Därtill ska grupp enligt Trafikverkets kriterier framgå. Detta har vi lagt till för att man snabbt ska kunna verifiera inom vilken grupp produkten faller inom vid en potentiell kontroll.

Entreprenören ska hålla en förteckning och vid anmodan kunna redovisa de kemiska produkter som används, med namn, faroklass, mängd samt (med tillägget) grupp enligt Trafikverkets kriterier enligt i ett av beställaren anvisat format. Detta gäller även genomförda produktvalsanalyser, farobedömningar och riskanalyser. Förteckning över inbyggda kemiska produkter ska ingå i projektets slutdokumentation. Vi har tagit bort " i samband med avslutat uppdrag" då det framkommit att sådan dokumentation måste lämnas in före slutbesiktningen.

Kravet på redovisning är ett baskrav och kan kompletteras av beställaren om fler uppgifter önskas. I vägledningen kommer vi att tipsa om Trafikverkets mallar för kemikalieförteckning (TMALL0558).

Vi har också valt att ändra tredje punkten under "Avvikelser från kravet anses föreligga om" efter synpunkter till: Kemiska produkter används utan att särskilt tilldelade villkor uppfylls.

Text och referens till BASTA/BETA, Byggvarubedömningens och SundaHus har bytts ut till " *Trafikverkets kriterier för grupp A, B och C är harmoniserade med kriterier som används av bedömningssystemen i bygg- och anläggningsbranschen. Dessa bedömningssystem får i samråd med beställaren användas för att verifiera kemiska produkter enligt Trafikverkets kriterier. Översättningsnyckel för kriterierna finns i vägledningen.*". Tidigare text (i remissförslaget) flyttas till vägledning.

Vi har under "Skärpta krav i känsliga områden" tagit bort "olja" från texten om och kravet på hydraulvätskor för att bättre följa standarden.

Miljöanpassad hydraulvätska är ett skärpt krav i känsligt område (storstäderna) som funnits med sedan innan med den anledningen att mycket arbete i storstäderna är väldigt vattennära, där dag- och ytvatten snabbt rinner ut i närmaste vattendrag. Icke miljöanpassad hydraulolja till spillvatten är inte heller något man vill ha då det påverkar reningsverket.

Vad gäller frågor om standarden SS 155434. Det finns ingen annan standard som direkt motsvarar denna standard. Miljöegenskapskraven omfattar hela produkten och fler egenskaper än bara nedbrytbarhet. Standarden ställer också baskrav på tekniska egenskaper. Vissa andra standarder är bara applicerbara på en viss typ av produkter. OECD-XXX är metoder för enskilda mätningar av tex. nedbrytbarhet, toxicitet.

Material och varor

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

Trafikverkets kriterier innebär baskrav eller likvärdiga (ej fullständigt samma) bedömningssystem väljas som kriterier av resp. beställare.

Kravet på material och varor är gemensamma (en gemensam överenskommelse) och gäller alla projekt även om Trafikverket har mer utvecklade sådana. De är kompatibla.

När Trafikverkets krav går längre, så finns det en hänvisning till TDOK 2012:22.

Vidare är kraven på material och varor förankrade med leverantörer och branschen och ses därför som gångbara. Syftet med kraven är att driva på en utveckling.

Text och referens till BASTA/BETA, Byggvarubedömningens och SundaHus har bytts ut till " *Trafikverkets kriterier för grupp A, B och C är harmoniserade med kriterier som används av bedömningssystemen i bygg- och anläggningsbranschen. Dessa bedömningssystem får i samråd med beställaren användas för att verifiera material och varor enligt Trafikverkets kriterier. Översättningsnyckel för kriterierna finns i vägledningen.*". Tidigare text flyttas till vägledning.

En definition av "Material och varor" läggs med i bilaga för detta.

Vi har gjort vissa rättningar och kompletteringar till förslaget: Noll-toleransen är borttaget för förbjudna ämnen i ny utgåva av Trafikverkets TDOK (se kemiska produkter) därför har vi kompletterat med en text om haltgränser. Likaså har vi lagt

till gruppen E och villkor för denna för de material och varor som saknar tillgänglig information om vilka ämnen som ingår.

Vi har även här tagit fast på att entreprenören har ett redovisningsansvar och ska på anmodan kunna redovisa förteckningar över material och varor enligt i ett av beställaren anvisat format. Detta gäller även genomförda produktvalsanalyser och riskanalyser. Därtill ska grupp enligt Trafikverkets kriterier framgå.

Förteckningskravet är i linje med krav på loggbok av inbyggda produkter, spårbarhet och kontroll av vissa REACH/SVHC-ämnen.

Redovisningskravet för material gäller alla varor som byggs in i anläggningen.

Redovisningskravet är ett baskrav och kan kompletteras av beställaren. Ref. till olika bedömningssystem, mallar osv. kommer att göras i vägledningen (TMALL0559).

Klimatkrav

Kravet på material och varor innefattar även klimatkrav. De kan komma revideras om nya lagkrav utkommer.

Föreslagna krav har konsekvensutretts av konsult i dialog med branschen innan de har föreslagits. Med utgångspunkt från konsekvensutredningen, se nedan, bedömer vi att kraven kommer att klars med det utbud som finns på marknaden. T.ex. klarar 6 av 10 undersökta armeringsstål gränsvärdet på 0,75 kg CO₂ekv/kg stål.

Vad gäller klimatkraven på material och drivmedel finns en underlagsrapport från Tyréns på Trafikverkets hemsida:

https://www.trafikverket.se/contentassets/bd04374d86074cb0aa46a7f540338747/rapp_ort_forslag_till_klimatkrav_i_mindre_investeringsprojekt.pdf
Klimatkrav

Nivån på reduktionskraven för mindre investeringsprojekt utgår från samma målnivåer som för de krav som Trafikverket ställer i större investeringsprojekt. Då krav på klimat kalkyl inte ställs för de mindre projekten och för att inte lägga lika stor administrativ börda på dessa har vi valt att istället ställa krav på de material och energi som har störst klimatpåverkan. Trafikverket är öppna för att det även kan komma ställas krav i en del mindre investeringsprojekt på samma sätt som för de större med definierat utgångsläge, reduktionskrav och krav på klimatdeklaration.

Kraven i de mindre investeringsprojekten är en förenkling jämfört med i de större investeringsprojekten. Resurseffektivitet är viktig samtidigt som det finns en tydlig koppling mellan kostnadsbesparing och minskade mängder. Däremot finns det inte en tydlig koppling mellan låga emissionsfaktorer och låga kostnader, snarare är det så att material med låga emissionsfaktorer kan ha högre kostnader. I denna förenkling har vi därför valt att bara ställa krav på emissionsfaktorn.

Materialkraven måste uppfyllas för allt använt material av en viss kategori. Det räcker alltså inte att kraven klaras i genomsnitt. Det är samma krav på EPD för stora och små projekt (i de fall man vill använda sig och tillgodoräkna sig ett material i stora projekt).

Både galvad och rostfri armering är undantagen där sådan armering krävs i konstruktionen. Detta har förtydligats i de slutliga kraven. Vidare så gäller A1-A4 för såväl armering som konstruktionsstål. Däremot krävs bara A1-A3 för cement/betong.

Konstruktionsstål, är stål avsett för konstruktioner som svetsas, t.ex. lyftkranar och tankar. De viktigaste egenskaperna är hållfasthet och svetsbarhet. Stål betecknas enligt EN 10027-1 där ett inledande S innebär att det handlar om ett konstruktionsstål t.ex. S235JRG2.

Klimatkraven innebär ingen avgränsning till CEM I. I remissutgåvan hade en tidigare fotnot råkat bli kvar så att det stod "Cement 1" istället för bara "Cement". Rättat.

I de fall entreprenören vill använda sig av det alternativa kravet för betong istället för kravet på cement ligger det på entreprenören att redovisa ett representativt utgångsläge för betongen. Det är i dagsläget svårt att ställa krav på betongen (EPD:er saknas), men vi vill ändå öppna för det genom alternativkravet.

Klimatkraven avser endast reduktion av emissionsfaktor ej reduktion av mängder. Kravet gäller liksom för övriga material för all använd betong och ska alltså inte tolkas som ett genomsnittskrav.

Vidare ang. reduktionskravet: Tyvärr blev det fel i remissutskicket med kraven på betong. Kravet för 2020 ska vara 25 procentsreduktion medan kravet 35 procent som i remissutgåvan stod på 2020 är tänkt att gälla först 2025. Kraven för cement motsvarar 20 respektive 30 procents reduktion alltså något lägre än för betong. Det högre kravet för betong motiveras av de större osäkerheterna som uppstår när utgångsvärdet inte är fixerat.

Hur klimatkravet för betong nås är upp till leverantören så länge övriga krav som ställs i entreprenaden klaras.

På frågor varför vi inte tagit upp avfallshantering eller att återanvända och återvinna material, så har vi främst fokuserat på vad som har högst klimatpåverkan enligt ovan. Avfallshantering ska förövrigt ske enligt avfallsförordningen och vi förutsätter att det fångas upp av entreprenörens generella miljöarbete. En god planering som spar resurser, material och återvinningsåtgärder förordas och kan också tas upp under Miljöplanen (pkt 4) i den mån entreprenören har möjligheter till sådana initiativ.

Vidare tillkommer även för klimatkravet ett justerat redovisningskrav.

Vi är medvetna om att det krävs viss kunskap för att utvärdera EPD:er och att det behövs resurser för detta. Detta gäller både stora och små projekt. Trafikverket och städerna kommer att diskutera frågan internt och ha en lösning på plats när kraven börjar gälla. Beställaren kan också anlita en resurs med rätt kompetens för att göra kontroller.

På frågan vad som händer vid en avvikelse svarar vi: Kraven gäller entreprenörens organisation och den verksamhet som entreprenören bedriver enligt kontrakt. Kraven gäller också samtliga underleverantörer, i alla led. Det åligger den entreprenör som tecknat kontrakt med beställaren att säkerställa att underleverantörerna lever upp till ställda krav. Avvikelser hanteras som kontraktsbrott. Respektive beställarorganisation avgör vilka avsteg som medges och de konsekvenser det medför.

Vi har också valt att ändra tredje punkten under "Avvikelser från kravet anses föreligga om" efter synpunkter till: Material och varor används utan att särskilt tilldelade villkor uppfylls.

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