Tomas Wisell och Sven-Olof Ryding 2023-03-06

Vägledning för beräkning av klimatutsläpp vid transportarbete

## Inledning

Inom ramen för ett Vinnovafinansierat projekt om ”Offentlig upphandling som ett klimatpolitiskt styrmedel” har IVL, i samarbete med Adda inköpscentral, utarbetat ett beräkningsverktyg att använda som ett stöd i offentlig upphandling för att beräkna klimatpåverkan vid olika former av transportarbete. I projektet genomfördes analyser av beräkningsmetoder, emissionsfaktorer, bränsle- och fordonsegenskaper samt olika frågeställningar om tillämpning av beräkningsverktyget. Ett syfte med verktyget är också att samla in kunskap och information om leverantörens transportarbete.

## Bakgrund

För att nå Parisavtalets mål för klimatpåverkande utsläpp måste Sverige minska sina koldioxidutsläpp med cirka åtta procent per år. En möjlighet att kunna beräkna transporters koldioxidutsläpp underlättar för upphandlande myndigheter att ställa klimatkrav för en rad tjänster där transporter utgör en del av de samlade klimatutsläppen.

En utgångspunkt i arbetet var att utveckla ett beräkningsverktyg för klimatpåverkan som skulle kunna utgöra en tillräckligt säker bedömningsgrund för tilldelning av anbud. Beräkningarna ska emellertid baseras på uppgifter som leverantörer själv lägger in i anbudet. Det är då tveksamt om beräkningsverktyget, i denna version, kan anses vara tillräcklig noggrant och vetenskapligt säkerställt, då ingångsdata sannolikt kommer att anges med mindre precisa underlag av anbudsgivare. En bedömning är att alltför detaljerade anvisningar i detta läge skulle ställa orealistiska krav på vad leverantörer i så fall skulle behöva ange i sitt anbud. Av dessa skäl ska beräkningsverktyget i första hand användas för leverantörer att ange ingångsdata för beräkningar av sina klimatutsläpp från transportarbete under faktiska förhållanden och då i ett senare skede under utförande av kontrakt.

Beräkningsverktyget behöver prövas i ett antal fallstudier för att få praktiska erfarenheter av den metod och de parametrar som ingår i beräkningarna. Verktyget bör med tiden kunna visa att skillnader i leverantörers klimatutsläpp speglar de faktiska skillnader i vad avser klimatutsläpp som sker under utförande av kontraktet. I ett senare skede kan då kompletteringar av utformningen av formulären göras och verktyget vidareutvecklas i övrigt så att det kan komma till användning för allehanda andra upphandlingskrav som förekommer i offentlig upphandling med målet att kunna användas både som kvalificeringskrav, tilldelning av kontrakt och upprättande av kontraktsvillkor.

## Beräkningsverktyget

### Allmänt

Upphandlare och leverantörer har olika åtaganden för att information om klimatpåverkande utsläpp ska kunna samlas in och bedömas på ett överskådligt och systematiskt sätt. Verktyget består av två formulär i form av excelark – ett som är avsett för leverantörer och ett för upphandlare.

I det första formuläret fyller leverantörer i uppgifter om uppdraget, fordon, bränsleförbrukning, emissionsfaktorer och transportarbetet. Det andra formuläret för upphandlare har samma utseende där upphandlare kan överföra informationen från leverantörer. I en särskild flik genomförs här klimatberäkningarna baserade på redovisade indata från leverantörer. Resultaten presenteras som totala klimatutsläpp men även utsläpp per mängd och kilometer.

### Att tänka på för leverantörer

* Leverantörer bör säkerställa att löpande ha tillfredsställande och aktuell formation om bränsleförbrukning för olika fordon, körsträckor, lastmängder, arbetstimmar m.m.
* Leverantörer ska i olika celler i formuläret ange typ av bränsle, bränslemängd för varje bränsletyp och den totala sträckan (fordonskilometrar) för de transporter som har gjorts inom ramen för uppdraget. Det kan också förekomma andra inslag i transportuppdraget med behov av kompletterande bakgrundsinformation. Exempel på sådan information kan vara varutyp (som kan uttryckas i olika enheter) och den totala körsträckan per år.
* Särskild uppmärksamhet gäller om det aktuella uppdraget utgör en del av övrigt annat transportarbete för leverantörer i vilka samma fordon används. Transporterna kan här behöva anges som en kvantifierad del av den totala transportlängden för fordonen. Noteras bör att sådan typ av information kan behöva behandlas konfidentiellt av upphandlare då samlastning ofta är en del av en leverantörs affärsmodell.
* I beräkningsverktyget finns möjligheter för en leverantör att kunna ange ett eget värde för emissionsfaktorn för klimatutsläpp. Detta ska endast göras om de anser att de använder ett klimatmässigt bättre bränsle än det som anges som det generella värdet. I så fall ska leverantörer motivera och beskriva detta i formuläret – om inte tolkas det som att leverantören accepterar det generella värdet. Ett exempel på klimatmässigt bättre bränsle kan vara om ”Bra Miljöval-el” används vid eldrift. Upphandlare bör göra en egen bedömning av sådan information.

### Att tänka på för upphandlare

* Upphandlare bör i upphandlingsdokumentet klargöra att man förbehåller sig rätten att kontrollera alla av leverantörer angivna uppgifter i formuläret. Om uppgifterna i formuläret kan bevisas och motiveras som orimliga kan anbudet förkastas.
* Upphandlare för över uppgifterna från leverantörsformuläret till sitt eget formulär. Ett fast värde för energiinnehållet i varje bränsle finns inlagt i verktyget, men detta är inte synligt leverantörsformuläret. Ett fast värde för klimatutsläppen per energimängd bränsle finns också inlagt verktyget (källa: Energimyndigheten).
* Upphandlare använder verktyget för egna beräkningar av klimatutsläppen. Om upphandlare begär att leverantörer årligen ska rapportera in klimatberäkningar inom ramen för uppdraget finns möjligheter att kräva en viss regelbunden minskning av de totala klimatutsläppen. Denna kan då exempelvis relateras till möjligheten att nå de mål som satts i Parisavtalet – se bakgrund ovan.
* Upphandlare kan välja att premiera de leverantörer som uppger korrekta uppgifter i samband med redovisningar av klimatberäkningarna. Likaledes kan någon form av vite eller liknande utkrävas om klimatberäkningarna innehåller felaktigheter eller inte utförs. Sådana åtgärder bör ge incitament för leverantörer att utföra uppdraget på ett seriöst sätt med målet att minska den totala bränsleförbrukningen med ökad fyllnadsgrad och samlastning i transportarbetet.

## Anpassningar till olika varuslag

* Varor måste förpackas och anpassas för de transportslag som kommer att användas under kontraktsgenomförandet. Leverantörer bestämmer de speciella anpassningar som här behöver beaktas beroende på typ av varuslag och transportsätt. Om överenskomna anpassningar gjorts med upphandlare behöver dessa noggrant beskrivas så att alla leverantörer ges samma förutsättningar.

## Beräkningar av klimatpåverkan

Klimatutsläpp uttrycks ofta i mängd koldioxidekvivalenter per en viss enhet (g CO2-e/…). Begreppet ekvivalent innebär att andra växthusgaser än koldioxid inkluderas i beräkningarna och då i relation till koldioxidens specifika påverkan. På så sätt kan alla växthusgasers inverkan summeras till ett gemensamt totalvärde för klimatpåverkan. Beräkningarna av klimatutsläppen med verktyget baseras på bränsleförbrukningen vid transportarbetet och för koldioxid avses endast den fossila delen. Sett ur ett livscykelperspektiv bör flera aspekter beaktas såsom exempelvis utvinning och raffinering av olja, tillverkning och underhåll av fordon och allt övrigt transportarbete i leverantörskedjan.

De enheter som klimatberäkningarna kan relateras till är företrädesvis:

* Mängd (ton, volym, antal, något annat)
* Ton-km
* Fordons-km

Vilken av dessa enheter som är mest lämplig beror huvudsakligen på typ och omfattning av transportarbete som ska upphandlas utgående från:

* mängden transporterade varor
* dessa varors karaktär och krav under transport
* startpunkter och destinationer
* vägar och transportslag avsedda för varorna

Noteras bör att varor också kan vara personer exempelvis vid upphandling av färdtjänst och andra former av personrelaterade transporttjänster.