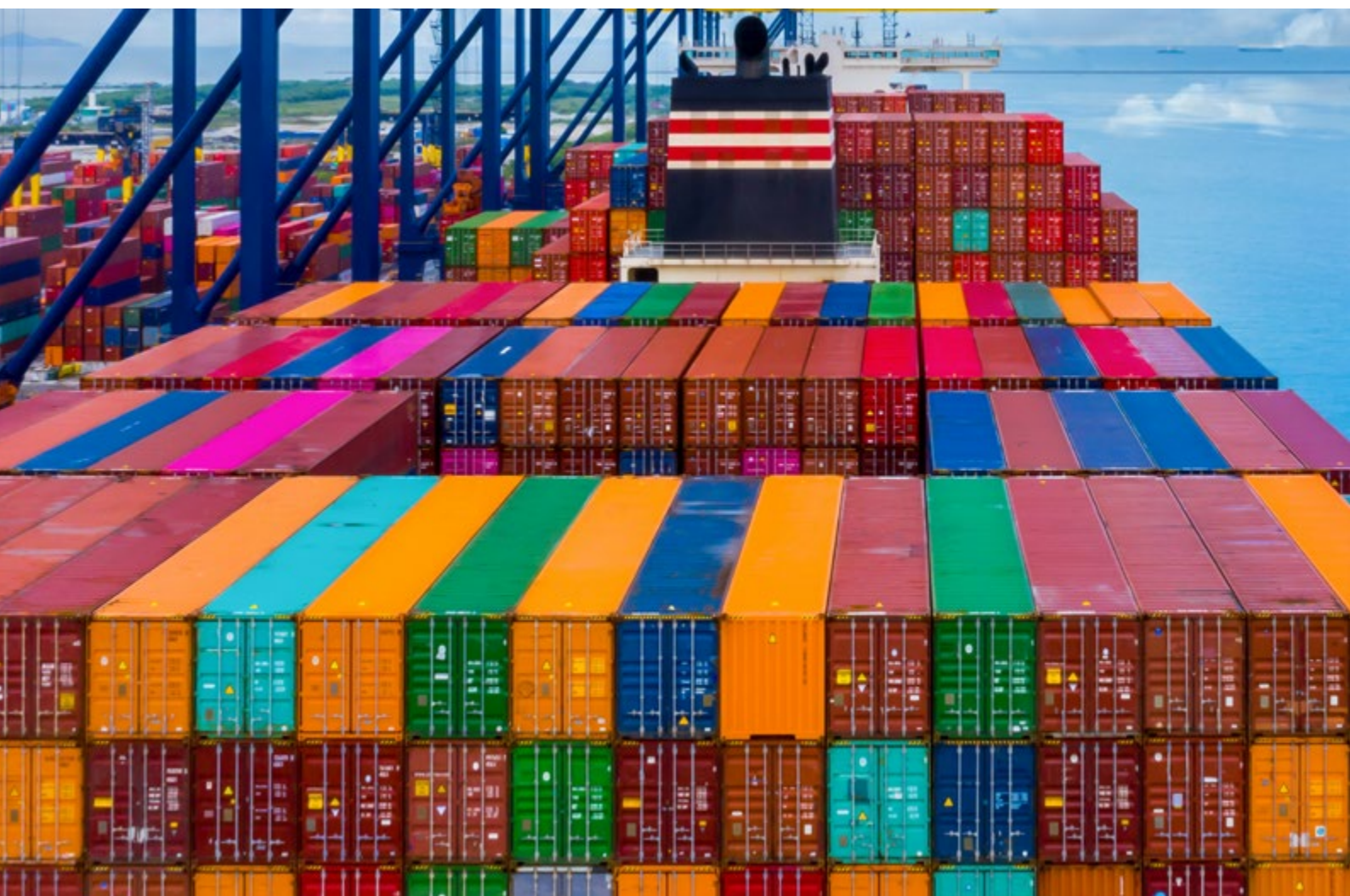




Länsstyrelsen
Västmanlands län

Vägledning för godstransportköpare i sjöfarten

Framtagen av Länsstyrelsen i Västmanlands län, Chalmers och IVL Svenska Miljöinstitutet i samarbete med transportaktörer och rederinäringen för att främja klimateffektivare sjötransporter.



Innehåll

Två vägledningar.....	5
Allmänt om krav i upphandlingar	6
Dialog om logistik.....	8
Fartyg.....	9
Index	10
Bränsle.....	11
Alternativa bränslen.....	12
Regelverk och styrmedel	13
Gröna korridorer	14
Samverkan.....	15
Uppföljning	16
Metod.....	18
Anteckningar.....	19

Vägledning för godstransportköpare i sjöfarten

Utgiven av Länsstyrelsen i Västmanlands län
Vägledningen har producerats av Chalmers och Svenska miljöinstitutet.

Omslagsbild: AvigatorPhotographer/Getty images

Övriga bilder: Getty images

ORDFÖRKLARINGSLISTA

- IMO, Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization), är en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation under Förenta nationerna med 175 medlemsländer. IMO utgör en internationell sjöfartsmyndighet.
- Ro-pax-fartyg kommer från engelskans roll-on/roll-off passenger vessel. Ro-Paxfartyg är ett fartyg som kombinerar rullande last, t.ex. bilar, lastbilar och bussar med passagerare. Ro-Paxfartyg är vad som allmänt kalla färjor.
- Ro-ro-fartyg kommer från engelskans roll-on/roll-off. Det är lastfartyg som är konstruerade för att lasten lätt ska kunna köras eller rullas ombord och i land.
- GT kommer från engelskan gross tonnage och heter bruttodräktighet på svenska. Det är ett mått som används för att ange fartygsstorlek och baseras på fartygets totala inneslutna volym.
- En nautisk mil är 1 852 meter.
- LNG står för liquid natural gas, dvs. flytande naturgas.
- ETS står för emissions trading system, vilket betyder handelssystem för utsläpp.

Två vägledningar

Länsstyrelsen samarbetar med Svensk Sjöfart, IVL Svenska Miljöinstitutet och Chalmers tekniska högskola för att främja climateffektivare godstransporter till sjöss. Inom ramen för samarbetet har projektet tagit fram två vägledningar. Den ena vänder sig till transportsäljare (rederier och speditörer) och den andra till transportköpare. Som transportköpare har du en nyckelroll för att uppnå en minskad klimatpåverkan från godstransporter.

Den här vägledningen för transportköpare vänder sig till företag som köper sjötransporter. Den ger konkreta råd om hur du som köpare kan ställa krav som kan minska miljö- och klimatpåverkan. Den andra vägledningen innehåller konkreta råd till rederier och speditörer om hur de kan minska sin miljö- och klimatpåverkan. De flesta områden som tas upp finns i båda vägledningarna.

En klimatomställning av transportsektorn bidrar till att nå nationella och internationella klimatmål. Andra miljömål som främjas är exempelvis luftkvalitet och övergödning. Klimatomställningen kan stärka konkurrenskraften hos svenska företag och bidrar till att skapa fler arbetstillfällen i Sverige.

Åtgärderna som beskrivs varierar i omfattning och klimatnytta. Vägledningen beskriver inte hur svåra olika åtgärder är att genomföra eller vilken klimatnytta de medför, eftersom det alltid beror på sammanhanget. Med hjälp av vägledningen kan du välja de åtgärder som passar bäst för er verksamhet, eftersom olika åtgärder lämpar sig olika väl beroende på varje företags specifika förutsättningar.

Alla måste hjälpas åt. Avgörande för att minska miljö- och klimatpåverkan är att rederier, speditörer och köpare av godstransporter arbetar tillsammans under förtroendefulla former och med långsiktiga perspektiv. Tanken med vägledningarna är att inspirera både köpare och säljare att vidareutveckla sitt arbete med att främja climateffektivare transporter.



Allmänt om krav i upphandlingar

Det går att minska både klimatpåverkan och energianvändning genom att ställa krav i samband med upphandling. Det är dock viktigt att inköpare och upphandlare har en löpande dialog med rederier och speditörer för att veta vilka krav som är rimliga att ställa.

Vem kan ställa krav?

Transportköparen är normalt varuägare och betalar för transporten. Du kan därmed ställa krav på transportören. Det omfattar både transporter ut till kunder och leveranser för insatsvaror för tillverkning av egna produkter.

Vanligaste typerna av sjöfartstransporter

Godstransporter till sjöss köps vanligtvis in i form av enhetsberett gods, bulk eller tank. Ett vanligt sätt att transportera gods är containerfrakt där 40-fots eller 20-fots containrar används. Även enhetsberett gods i trailer eller på Kassetter/MAFI för transport med färjor eller Ro-ro/Ro-pax-fartyg är vanligt förekommande för transport till eller från Sverige.

Vanligaste sätten att upphandla sjöfart

En transportköpare kan upphandla sjöfart av en speditör, befraktningsmäklare eller direkt av ett rederi. Det går att använda sig av kontrakt där längre avtal om volymer och priser skrivs mellan transportköpare och en redare eller speditör. Vanliga kontraktslängder är mellan tre månader och två år beroende på typ av gods. Transporter kan också upphandlas på spotmarknaden där plats på fartyg eller hela fartyg köps för att frakta last under en resa.

Hur formulerar man krav när man upphandlar godstransporter?

Ställ era krav utifrån verksamhetens behov och hur mogen marknaden är. Marknadens mognad kan variera mellan olika typer av transporter. Gör en marknadsundersökning och för dialog med transportörer, speditörer eller redare för att få veta vilka krav som kan uppfyllas för er, särskilt om du ska etablera nya transportupplägg. Samma sak gäller inför nya, mer ambitiösa miljökrav vid en transportupphandling.

Formulera kraven med omsorg

Om du som transportköpare vill ge möjlighet för olika typer av lösningar för minskade utsläpp måste formuleringarna i upphandlingen öppna upp för det. Generellt är det bra att kraven är teknikneutrala och formuleras som mål för vad du vill uppnå med transporten. På så sätt kan du undvika att låsa er vid en specifik lösning som kan innebära suboptimeringar för transportören.

Alla transportköpare kan ställa krav

I vägledningen presenteras exempel på krav som du kan ställa för att upphandla sjötransporter som är mer energieffektiva och ger upphov till mindre klimat- och miljöpåverkan.

TYP AV KRAV SOM KAN STÄLLAS

- **Kvalifikationskrav** – lägsta krav för att komma vidare i en upphandling.
- **Utvärderingskrav** – krav som används i bedömningen av vem som får uppdraget.
- **Krav inom kontraktstiden** – krav som ska uppfyllas under kontraktstiden, vilket ger transportören eller rederiet möjlighet att till exempel öka andelen icke-fossila bränslen efter hand.
- **Att vid offentlig upphandling premiera transportupplägg som ger lägre utsläpp.** Det är då viktigt att redovisa i underlaget hur stor vikt som läggs på de premierade lösningarna.

Bädda för klimateffektivitet med längre avtal

Långa avtalstider ger bättre möjligheter att tillsammans minska klimatpåverkan. Det gör det lättare för transportören att minska sina risker och sprida kostnaderna för investeringar över flera år. Långa avtalstider gör det enklare att finansiera klimateffektiva logistiklösningar och dela riskerna för investeringar i ny teknik. Rederinäringen klarar inte att på egen hand ta alla risker för investeringar om klimatmålen ska nås. Långa avtal kan i detta sammanhang vara 5–10 år.

Vad har du för ambitioner och betalningsvilja?

Att ställa frågor och bearbeta svar kräver arbetstid och skapar förväntningar hos potentiella leverantörer. Tänk därför noga igenom era egna ambitioner och betalningsvilja för att bidra till minskad klimatpåverkan. Här beskrivs tre nivåer:

Nivå 1. Den enkla vägen

Den lägsta kravnivån handlar mer om vad som händer hos transportören än hos er som kund. Det går att ställa krav som visar på engagemang för sjöfartens miljöpåverkan. Det kan vara att rederiet eller speditören ska redovisa koldioxid-utsläpp för genomförda transporter eller använda fartyg med god miljöprestanda, till exempel enligt Clean Shipping Index (se nedan).

Nivå 2. Mer krävande och mer givande

Krav på samordning av transporter och justering av servicekrav, som till exempel ledtider, påverkar i större utsträckning den egna organisationen. Genom att justera krav på ledtider och tidsramar går det att minska energianvändningen och utsläppen, men det kräver en ökad förståelse internt för dessa parametrar. Det finns stor potential i generösare tidsramar och färre "just in time"-leveranser. Ett utökat samarbete mellan rederier och godstransportköpare kring logistiken kan ofta bidra till minskad klimatpåverkan.

Nivå 3. Regjäla tag med stora resultat

Utöver utökat samarbete kring logistik kan du också ställa krav på att använda ny teknik. Exempel är krav på förnybara drivmedel eller mer energieffektiva fartyg vilket ofta medför ökade kostnader, inte minst om det innebär nyinvesteringar. Ökade kostnader för ny teknik kan ibland motverkas med åtgärder som effektiviserar logistiken.

Dialog om logistik

De krav som du som transportköpare ställer vid upphandling är av stor betydelse för transportörernas möjligheter att erbjuda klimateffektivare logistik. Många transportköpare är inte medvetna om hur deras krav på exempel ledder, tidsfönster och flexibilitet påverkar transporternas klimatpåverkan.

Dialog avgörande för att påverka logistikupplägg

Transportköpares dialog med rederier eller speditörer är avgörande för att dessa ska kunna utveckla en effektivare logistik. Som transportköpare kan du påverka logistikuppläggen, vilket i sin tur påverkar energianvändningen och utsläppen. Viktiga serviceparametrar är *ledder*, *tidsfönster för leverans* och *framförhållning*.

Tänk långsiktigt – och ställ frågor!

Förbättrad logistik kräver oftast intresse, initiativ och långsiktighet från transportköparen. Förändringar av logistik går inte alltid att få till på en gång utan kräver uthållighet. Bäst förutsättning finns när du som transportköpare har en kontinuerlig dialog med speditör eller rederi. Fråga speditörer och rederier vilka förändringar som de kan göra för att förbättra logistiken ur ett energi- och klimatperspektiv. Ibland kan mindre förändringar ge goda resultat. Här följer exempel på områden att ta upp i dialogen. Det kan naturligtvis finnas annat som är viktigt för just er verksamhet.

Leddertider. En viktig parameter för en förbättrad logistik är hur lång ledder som krävs. Kortare ledder kan innebära att vissa effektiva lösningar inte kan genomföras och kan därmed kräva mer energi per fraktat ton. Exempelvis om det krävs hög fart

eller om transportören behöver använda ett mer energikrävande trafikslag. Längre ledder behöver inte innebära försämrade leveranssäkerhet eller tidsprecision.

Frekvens. Att transportera större kvantiteter med lägre frekvens kräver oftast mindre energi per fraktat ton, men kan innebära att du som transportköpare delvis kan komma att behöva ändra din planering. Risken för sämre fyllnadsgrad ökar när gods ska fraktas med kort framförhållning eller i mindre mängder.

Framförhållning. En längre framförhållning ger speditörer och rederier bättre förutsättningar att planera effektiva godstransporter. Genom förhandsavisering kan rederiet eller speditören göra en preliminär planering och samordning med andra transporter. I det långa perspektivet kan det vara effektivt att du som transportköpare delar med er av prognoser över förväntat transportbehov med flera månaders framförhållning. På så sätt får transportören tidigt kännedom om volymändringar, och kan planera för dem. Den sortens planering ökar transporteffektiviteten.

Hastighet. Fartygens fart har en stor påverkan på bränsleanvändningen eftersom förhållandet mellan fart och bränsleanvändning är exponentiellt. En dialog om logistikupplägg för att ge rederier förutsättningar att kunna köra på en lägre hastighet minskar utsläppen och kostnaden för transporten. Det är betydligt lättare att genomföra om en transportköpare köper stora eller hela delen av lastkapaciteten ombord, jämfört med fartyg som går i linjesjöfart med fasta ankomst- och avgångstider med samlastning av gods från ett stort antal kunder.

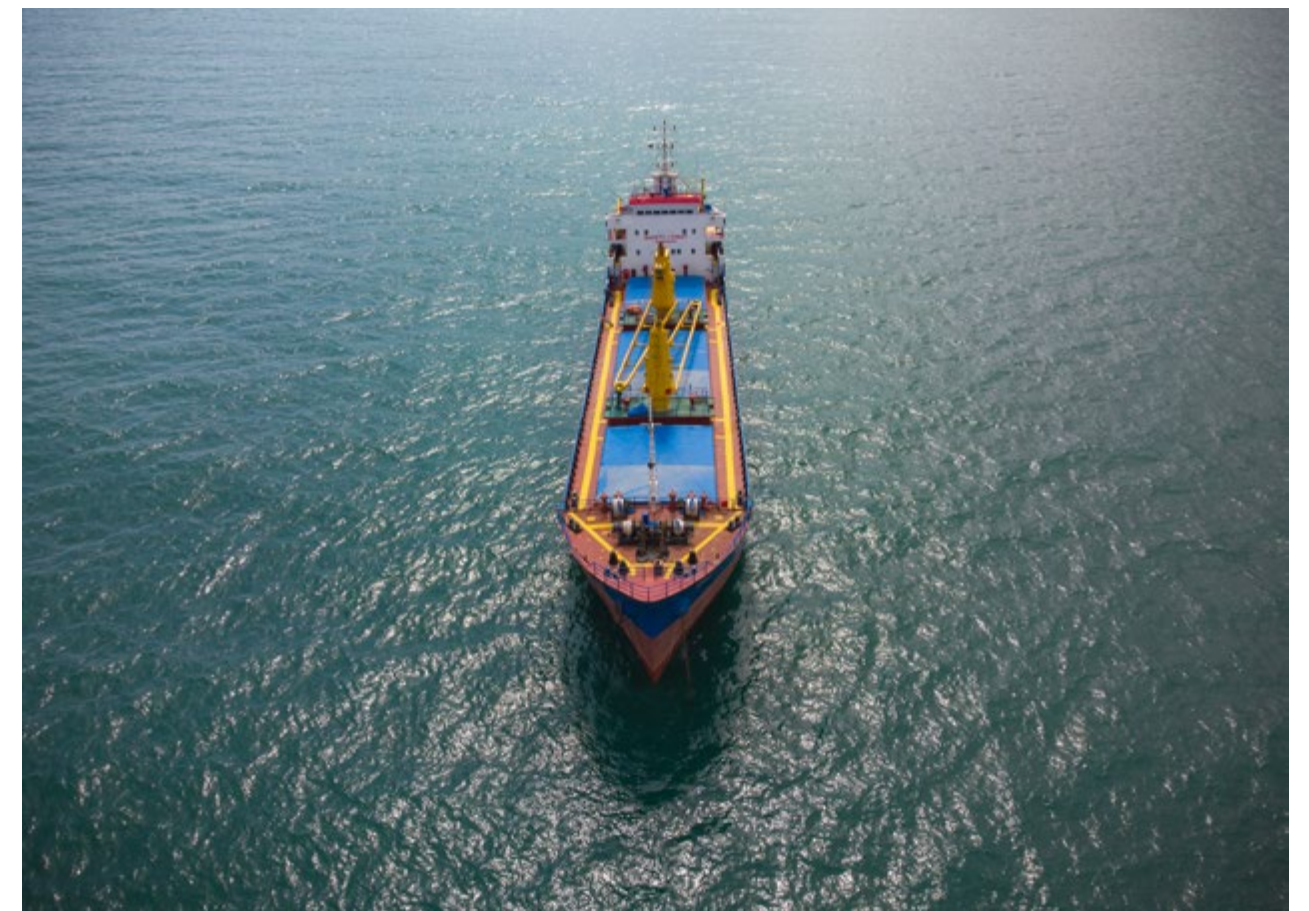
Fartyg

Om rederiet använder fartyg av lämplig typ och storlek för godset blir transporterna effektivare och mindre bränsle förbrukas. Det finns ett särskilt avsnitt om bränsle i denna vägledning. Nya fartyg kan ha betydligt högre energieffektivitet och därmed lägre utsläpp, men det är inte alltid fallet. Ett rederi som agerar långsiktigt kan även för äldre fartyg ha investerat i energieffektiv teknik eller modernisering av motorer och propellrar

miljö- och energiindex som finns för att kunna jämföra olika fartyg när du upphandlar. Förhållandet mellan bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp är linjärt, dvs. minskad användning av bränsle leder till samma utsläppsminskning. Fråga efter emissionsberäkningar från transportörerna vid upphandling för att kunna jämföra olika alternativ. Det går att räkna på flera olika sätt, så fråga gärna vilken metod som använts och följ gärna upp beräkningarna.

Fråga efter emissionsberäkningar

Som godstransportköpare kan du fokusera på fartygens energiprofil genom att använda de olika



Index



För att kunna ställa krav på att minska miljö- och klimatpåverkan vid sjötransporter behövs kunskap om de enskilda fartygens utsläpp. Det finns idag olika hållbarhetsindex som du som godstransportköpare kan använda för att främja en användning av klimateffektiva fartyg. Några exempel är Clean Shipping Index (SCI), Environmental Ship Index (ESI), och Clean Cargo Working Group (CCWG).

Clean Shipping Index (CSI) visar utsläpp från fartyg till luft och vatten. Som transportköpare går det att söka i databasen hos Clean Shipping Index och bedöma fartygens miljöprestanda. Det är även möjligt att jämföra olika redare vid upphandling av sjötransporter. För att rankas i Clean Shipping Index krävs att fartygens miljöprestanda ligger högre än lagkraven. Fartygen bedöms utifrån en femgradig skala, 1-5. När regelverket ändras så höjs kraven i indexet. Det krävs tredjepartsgranskning för att bli certifierad. Sjöfartsverket använder Clean Shipping Index för farledsavgifter där fartyg som har en hög miljöprestanda får rabatt.

Environmental Ship Index (ESI) identifierar fartyg som presterar bättre när det gäller att minska luftutsläppen än vad som krävs enligt internationella sjöfartsorganisationens (IMO) nuvarande utsläppsnormer. Med ESI kan fartyg med bättre miljöprofil identifieras på samma sätt som CSI, men indexet tar endast hänsyn till luftutsläpp.

Clean Cargo Working Group (CCWG) beräknar och hanterar koldioxidutsläpp.

Det finns också publika data från MRV (Monitoring Reporting Verification) tillgängliga hos EMSA (European Maritime Safety Agency). Denna data visar direkta växthusgasutsläpp för fartyg som anlöper hamnar inom EU och Norge. Värt att notera är att det behövs ingen registrering för att ta del av denna data och den finns via följande länk:

<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/eumrv>

Bränsle

Val av bränsle är avgörande för att kraftigt kunna minska utsläpp av växthusgaser från transporter. Fossilfria bränslen har stor potential att sänka utsläppen i ett livscykelperspektiv. Med ett livscykelperspektiv tar man hänsyn till alla steg från utvinning av råmaterial till produktion, transport av bränslet, användning och avfallshantering. Hur stor utsläppsminskningen blir beror på vilket bränsle som används, hur det produceras och hur stor del av bränslet som är förnybart.

Förutsättningar med olika alternativa bränslen

Det vanligaste alternativa bränslet i sjöfarten idag är flytande naturgas (LNG) som främst används i container- och tanksegment, men som kommer alltmer även i andra fartygssegment. LNG är ett fossilt bränsle som bidrar till minskade lokala utsläpp av exempelvis partiklar. Klimatnyttan blir dock inte stor om man räknar in metanutsläpp och produktionen av bränslet då metan är en gas som bidrar till den globala uppvärmningen. Flytande biogas (LBG) är ett förnybart alternativ till LNG. På en del mindre fartyg används idag biodiesel av typen HVO. Metanol har också börjat användas i sjöfarten. Det finns många olika bränslen, från metanol och LBG till vätgas och ammoniak, som kan få stor betydelse för klimatomställningen. Tester av bränsleceller och vätgasmotorer pågår och ammoniakmotorer utvecklas. Det finns fåtal fartyg som idag kan gå på alternativa bränslen (bortsett från LNG) men nya fartyg planeras att tas i drift under de närmsta två till tre åren.

Nya regelverk kommer att ge ökad efterfrågan

EU:s regelverk för handelssystem för utsläpp ifrån sjötransporter (EU ETS) och förordning om bränslen för sjöfart (FuelEU Maritime) kommer att påverka kostnaden för att släppa ut växthusgasutsläpp från fartyg och skapa en ökad efterfrågan på förnybara bränslen.

Det behövs dialog för att öka andelen förnybara bränslen

Fler aktörer behöver dela på utvecklingskostnaden om produktionen av förnybara bränslen ska komma i gång. Det handlar om drivmedelsproducenter, rederier, speditörer, godstransportköpare och staten. Produktion av förnybara bränslen kräver utveckling av nya tekniker och innebär ett dyrare bränsle jämfört med fossila alternativ. Genom dialog kan rederier, speditörer och transportköpare gemensamt diskutera lösningar för att öka andelen förnybara bränslen, vilket underlättar en framtida uppskalning av produktion. I tabellen nedredovisas potentialen att minska utsläppen ifrån nya drivmedel. Två bollar betyder att möjligheten till utsläppsminskning är relativt stor. Tre bollar betyder att potentialen att minska utsläppen är omfattande.

Alternativa bränslen

Potential för minskning av klimatutsläpp hos olika bränslen

Bränsle	Teknikens status idag ombord på fartygen	Tillgång på förnyelsebara alternativ idag	Potential för minskning av klimatutsläpp vid förnybar bränsleproduktion
Biodiesel (HVO)	Används i mindre omfattning idag av dieseldrivna fartyg (inblandning eller rent bränsle).	Produceras idag delvis fossilfritt.	OOO
Flytande metan (LNG/LBG)	Används kommersiellt idag.	Främst fossil LNG som används idag, men grön LBG produceras idag.	OO
Metanol	Används kommersiellt idag.	Främst fossil metanol som används, bioproduktion finns globalt, elektrobränsleproduktion planeras.	OOO
Ammoniak	Första storskaliga motortesterna sker, kommersiellt sjöfartsbränsle dröjer.	Främst fossil ammoniak produceras idag. Viss förnybar produktion finns globalt.	OO eller OOO
Vätgas	Fartygstester har skett och enstaka fartyg finns och är i produktion.	Främst fossil vätgas produceras idag. Viss förnybar produktion finns globalt.	OO eller OOO
El	Finns fartyg som idag kör kortare sträckor på el, även större fartyg där el utgör komplement till befintligt energisystem.	Förnybar och fossil el finns idag.	OOO

OOO = stor potential

Regelverk och styrmedel



Sjöfarten har historiskt sett varit relativt oreglerad med få miljörelaterade avgifter eller regleringar, men nu sker förändringar inom både EU och IMO. Detta kan få en stor påverkan på företag som köper en stor andel sjötransporter. Som godstransportköpare är det därför bra att hålla sig uppdaterad om kommande nya regelverk och styrmedel. Genom dialog med speditörer och rederier går det att gemensamt identifiera åtgärder som kan minska de klimatpåverkande utsläppen och motverka ökade kostnader som kommande regleringar inom sjöfarten kommer att medföra.

TRE KONSEKVENSER AV "FIT FOR 55"

EU:s färdplan "Fit for 55" innehåller tre delar som kommer att påverka sjöfarten:

- 1. Utvidgningen av utsläppshandelsystemet (EU ETS) till sjöfarten
- 2. "FuelEU Maritime" som innebär en växthusgasintensitetsstandard för sjöfartsbränsle, som på sikt ställer krav på en inblandning av bränslen med låga klimatutsläpp
- 3. Krav om tillhandahållande av infrastruktur för bunkring av alternativa bränslen och el för vissa fartygstyper och storlekar.

Transporter med fossila bränslen blir dyrare

EU har beslutat att införa ett handelssystem för sjötransporter, EU ETS inom unionens gränser som ska vara fullt implementerat 2027. Beslutet innebär att fartyg med bruttodräktighet från 5000 GT och uppåt ska ingå i EU-handelssystemet. Det täcker 100% av utsläppen inom EES (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet) och halva resan till och från en europeisk hamn. Detta kommer att innebära att användandet av fossila bränslen inom sjöfarten kommer att bli dyrare.

Inom FuelEU Maritime kommer ett reduktionskrav för att minska andelen växthusgaser i fartygsbränslen fram till 2050. Implementeringen blir långsam i början med krav på 2 procent minskning till 2025 och 6 procent till 2030. Sedan ökar takten med 14,5 procent minskning till 2035, 31 procent till 2040, 62 procent till 2045 och 80 procent till 2050.

Handelssystemets åtgärder kommer inte att fullt ut hantera merkostnader för förnybara bränslen. Det betyder att transporter som framförs med förnybara bränslen kommer att vara dyrare även i framtiden, jämfört med fossila alternativ.

Gröna korridorer

Gröna korridorer ska ses som ett arbetskoncept där varuägare, energileverantörer, speditörer, hamnar och rederier samarbetar för att öka takten på klimatomställningen. Konceptet kommer ifrån ett av FN:s klimatmöten i Glasgow, och innebär att länder som stödjer Clydebankdeklarationen ska främja sjöfartens klimatomställning. Det gör de genom att verka för gröna sjöfartskorridorer, en sträcka mellan två eller flera hamnar som helt eller delvis trafikeras av fartyg som använder förnybara bränslen.

Bränslet i en grön korridor ska inte bidra med några utsläpp av växthusgaser till atmosfären ur ett livscykelperspektiv. Det inkluderar, förutom själva konsumtionen, även produktionen och distributionen av bränslena. Korridorerna kan bestå av sjötrafik mellan hamnar i olika länder, men också mellan hamnar inom ett och samma land. Partnerskapen behöver inte inbegripa alla linjer i en korridor, utan kan vara begränsade till vissa enstaka fartyg.

Konceptet gröna korridorer bygger på ett nära samarbete mellan godstransportköpare, rederier, speditörer och hamnar. Om fler godstransportköpare visar intresse att vara med i en grön korridor underlättas sjöfartens klimatomställning.

Samverkan

Det krävs ett fördjupat samarbete mellan transportbranschens aktörer om vi ska kunna nå en klimatomställning. Slutsatsen bekräftas av resultat från utvecklingsprojekt och forskning. Både köpare och säljare behöver föra en öppen dialog, utöver avtal, om hur det går att minska energianvändningen och minska andelen fossila bränslen. Genom dialog går det ofta att göra mindre förändringar som ger god effekt för båda parter. En grundförutsättning för lyckad samverkan är transparens, en metod för fördelning av risker och nyttor mellan parterna och att alla har en tydlig vilja att bidra till klimatomställningen.

Skapa breda relationer

Ett utökat samarbete mellan transportköpare och transportsäljare, hamnar och bränsleproducenter möjliggör en fördelning av nya risker som en klimatomställning innebär. Ett exempel är att fossilfria bränslen har en högre kostnad. Ingen aktör kommer vilja ta alla risker och kostnader på egen hand.

Ett sätt att utveckla sin samverkan är att ha långsiktiga perspektiv. Detta underlättas om det finns längre avtal mellan parterna; i detta fall handlar det om 5–10 år. Det är värdefullt om verksamhets-, inköps- och miljöansvariga hos transportköparna deltar tillsammans på möten med rederier och speditörer för att skapa en samsyn kring frågan internt.

Minska utsläpp genom samverkan och ställ krav i alla led

Genom att identifiera gemensamma varuflöden med andra transportköpare eller transportleverantörer och tillsammans ställa krav på sjötransporten kan du bidra till att minska energibehov och utsläpp. Det finns flera goda exempel på detta arbetssätt, som kan leda till effektivare godsflöden. Det är också viktigt att se till att miljö- och klimatkrav finns med i varje del av inköpsprocessen, från kravställande, RFQ (Request for Quotation), utvärdering, förhandling, avrop och uppföljning.



Uppföljning

Det krävs ett fördjupat samarbete mellan transportbranschens aktörer om vi ska kunna nå en klimatomställning. Slutsatsen bekräftas av resultat från utvecklingsprojekt och forskning. Både köpare och säljare behöver föra en öppen dialog, utöver avtal, om hur det går att minska energi- användningen och minska andelen fossila bränslen. Genom dialog går det ofta att göra mindre förändringar som ger god effekt för båda parter. En grundförutsättning för lyckad samverkan är transparens, en metod för fördelning av risker och nyttor mellan parterna och att alla har en tydlig vilja att bidra till klimatomställningen.

Skapa breda relationer

Ett utökat samarbete mellan transportköpare och transportsäljare, hamnar och bränsleproducenter möjliggör en fördelning av nya risker som en klimatomställning innebär. Ett exempel är att fossilfria bränslen har en högre kostnad. Ingen aktör kommer vilja ta alla risker och kostnader på egen hand.

Ett sätt att utveckla sin samverkan är att ha långsiktiga perspektiv. Detta underlättas om det finns längre avtal mellan parterna; i detta fall handlar det om 5–10 år. Det är värdefullt om verksamhets-, inköps- och miljöansvariga hos transportköparna deltar tillsammans på möten med rederier och speditörer för att skapa en samsyn kring frågan internt.

Minska utsläpp genom samverkan och ställ krav i alla led

Genom att identifiera gemensamma varuflöden med andra transportköpare eller transportleverantörer och tillsammans ställa krav på sjötransporten kan du bidra till att minska energibehov och utsläpp. Det finns flera goda exempel på detta arbetssätt, som kan leda till effektivare godsflöden. Det är också viktigt att se till att miljö- och klimatkrav finns med i varje del av inköpsprocessen, från kravställande, RFQ (Request for Quotation), utvärdering, förhandling, avrop och uppföljning.

40 procent av de samlade utsläppen ska ett klimatmål också tas fram för dem, medan det i annat fall är de frivilligt att inkludera scope 3 i SBT. När emissionsberäkningar och klimatmålet skickats in granskas det av organisationen bakom science-based targets.

ISO-standard 14064-1

ISO 14064 utgör ett ramverk för redovisning och verifiering av växthusgaser (GHG) för organisationer som vill kunna kvantifiera och reducera utsläppen av växthusgaser. ISO delar in utsläppen i direkta och indirekta växthusgasutsläpp. Enligt ISO ska organisationen själv upprätta relevanta gränsdragningar för vad som är innanför respektive utanför organisationsgränsen, samt därmed vilka växthusgaser som ska ingå. Direkta utsläpp är

obligatoriskt att inkludera, medan övriga utsläpp bör inkluderas. Utsläpp ifrån godstransporter klassas ofta som indirekta utsläpp; dessa behöver tas med i arbetet med ISO för att nå omfattande minskningar över tid.

GLEC (Global Logistics Emissions Council)

Det kan vara svårt att jämföra utsläpp av växthusgaser mellan olika transportsätt och transportörer. GLEC-ramverket är framtaget för att beräkning av utsläpp ifrån samtliga trafikslag ska bli enklare för företag att förstå. Detta ska underlätta en uppföljning av transporterarnas miljöpåverkan. Beräkningsmetoden är harmoniserad med GHG-protokollet.



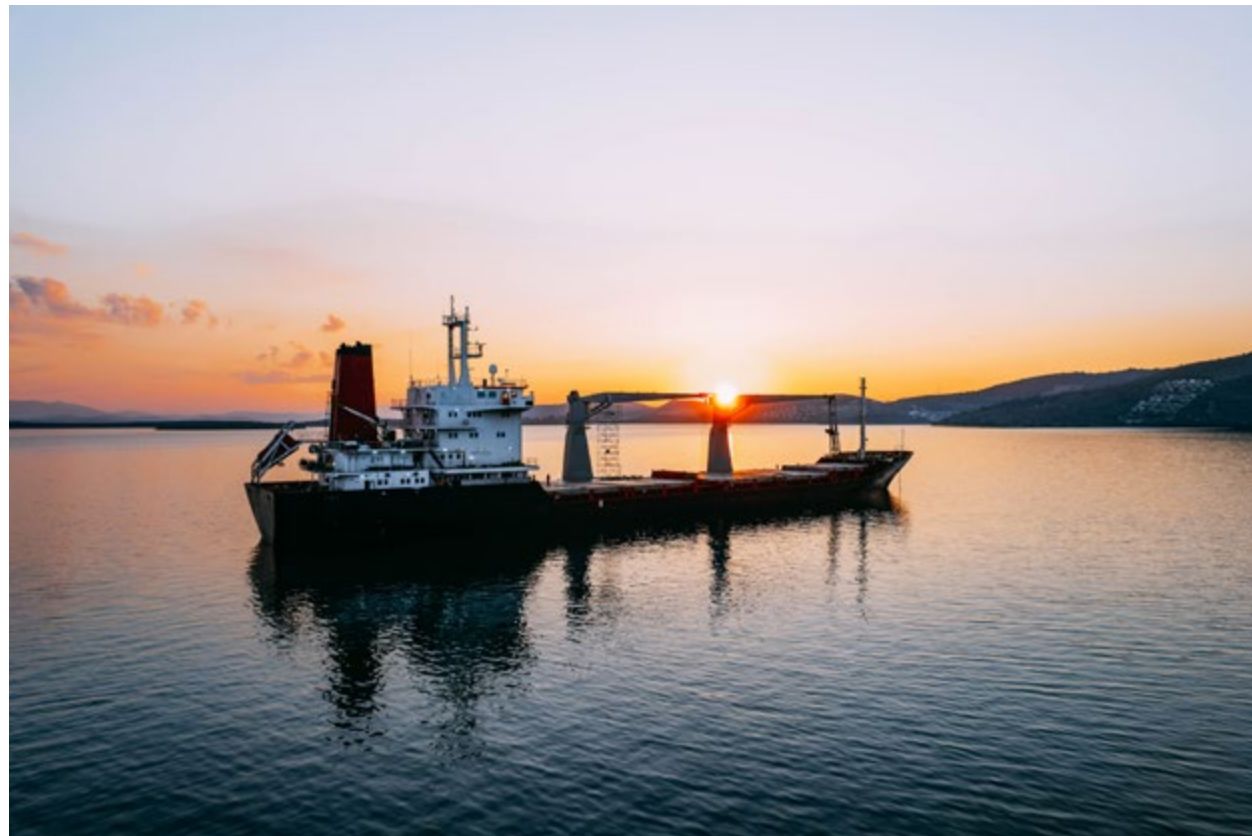
Metod

Det här avsnittet redogörs för vilka som har deltagit i arbetet med att ta fram vägledningarna och vilken metod vi har använt. Det huvudsakliga ansvaret för innehållet i vägledningarna ligger på länsstyrelsen, Chalmers och IVL Svenska Miljöinstitutet.

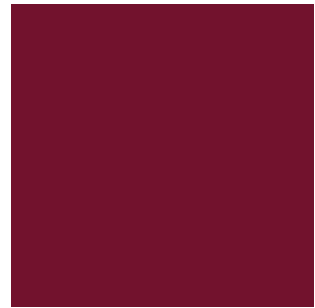
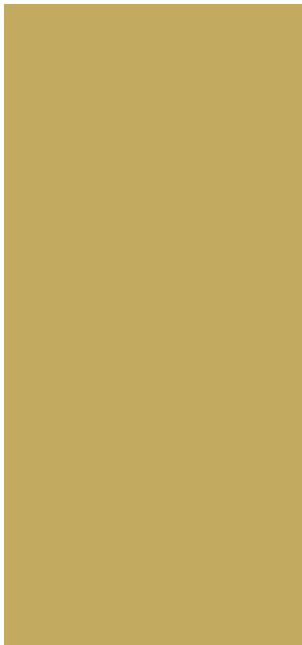
Arbetet har skett i två övergripande steg. I det första steget identifierades möjliga tänkbara klimatåtgärder genom omfattande litteraturstudier. Dialogmöte i seminarieform genomfördes med representanter från ett 30-tal företag som

inkluderar hamnar, rederier, skeppsmäklare, speditörer och stora godstransportköpare för att identifiera de viktigaste klimatåtgärderna.

I nästa steg hölls 17 avstämningsmöten för att identifiera de viktigaste åtgärdsförslagen med hamnar, rederier, speditörer och transportköpare. Utöver detta har avstämningsmötena kring vägledningarna gjorts med RISE, Trafikverket. Resultatet har sedan sammanfattats i vägledningarna.



Anteckningar



Länsstyrelsen
Västmanlands län

www.lansstyrelsen.se/vastmanland