

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-12-18	SIDOR	1 (4)
	MOTIV	TAXITJÄNSTER			

MOTIV TILL MILJÖSTYRNINGSRÅDETS UPPHANDLINGSKRITERIER FÖR TAXITJÄNSTER

INLEDNING

Miljökraven fokuserar på hur fordon kan miljöanpassas avseende utsläpp till luft av miljöpåverkande ämnen såsom kväveoxider, kolväten och partiklar. Även energieffektivitet, utsläpp av växthusgaser och miljöpåverkan kopplat till service och underhåll finns inkluderade.

A. OBLIGATORISKA KRAV PÅ LEVERANTÖREN

A.1. MILJÖ(LEDNINGS)ARBETE

Miljöledningsrutiner är väsentliga för att tjänsten på ett strukturerat och välorganiserat sätt kan utföras så att miljöhänsynen är tillgodosedd under hela uppdraget.

D. SÄRSKILDA KONTRAKTSVILLKOR PÅ UTFÖRANDE AV TJÄNSTEN

D.1. MILJÖSTATISTIK

För att kunna bedöma sin miljöpåverkan och kunna påverka den är det viktigt att få tillgång till tillförlitlig statistik gällande organisationens utsläpp. Baskraven på miljöstatistik i kriteriedokumentet är baserade på de uppgifter som statliga myndigheter måste redovisa gällande miljöledningsarbetets effekter i enlighet med regeringens Riktlinjer för statliga myndigheters redovisning av miljöledningsarbetet (M2008/4821/H)¹. Dessa krav baseras på schablonmässiga uträkningar och inte på faktiska utsläpp. De avancerade kraven och spjutspetskraven utgör mer detaljerad information om den specifika resan.

¹www.naturvardsverket.se/upload/06_produkter_och_avfall/produktion_konsumtion/miljoledning/riktlinjer/Riktlinjer_redovisning_2009.pdf

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-12-18	SIDOR	2 (4)
	MOTIV	TAXITJÄNSTER			

D.2. KLIMATKOMPENSATION

Detta krav är endast till för de organisationer som beslutat om klimatkompensering och vill göra detta direkt via leverantören. Klimatkompensation innebär att frivilligt kompensera för utsläpp som de egna aktiviteterna leder till. Energimyndigheten har rekommendationer gällande hur detta ska gå till för att säkerställa reduktionsenheterna kommer från seriösa försäljare. Miljöstyrningsrådet upphandlingskriterier är baserade på Energimyndighetens rekommendationer.

Viktigt är dock att påpeka att klimatkompensation aldrig kan ersätta utsläppsminskningar inom organisationen. Ett första steg i miljöarbetet bör alltid vara att kartlägga de utsläpp som verksamheten ger upphov till och därefter i möjligaste mån försöka minska dem. Därefter kan klimatkompensation vara ett bra verktyg för att åtgärda den del som inte bedöms kunna minskas.

D.3. SPARSAM KÖRNING

Att förarna kan köra miljöanpassat är en viktig del i miljöarbetet att minska utsläppen från transportsektorn. Erfarenheter från utvärderingar gjorda av Vägverket är att förare som genomgått en utbildning i sparsam körning kan sänka bränsleförbrukningen upp till 10-30 procent². Basnivån i kriteriedokumentet ställer därmed krav på att förarna ska ha utbildning i sparsam körning. Dessvärre klingar denna effekt ofta av när förare återgår till tidigare körvanor. För att motverka denna tendens ställs ett krav på avancerad nivå att leverantören kan visa på rutiner och åtgärder som gör att de positiva effekterna från utbildning i sparsam körning kvarstår över tiden.

Vägverket har förteckning över företag som erbjuder utbildningar och utbildningsmetoder som motsvarar de krav som Vägverket ställer på praktisk/teoretisk utbildning i sparsam körning. Mer information finns tillgängligt på:

www.vv.se/templates/page3_12774.aspx.

D.4. PLAN FÖR UPPDRAGET

Detta krav syftar till en dialog mellan beställaren och leverantören för att gemensamt komma fram till en plan för minskade koldioxidutsläpp och bränslebesparing under kontraktperioden. De ska då ex vis komma fram till en procentsats för bränslebesparing som sedan gäller för den leverantör som erhållit kontraktet, ev. kopplat till bonus. Det kräver en god kännedom om förutsättningarna för att nå ett uppsatt mål och villkoret måste vara rimligt utan att äventyra säkerhet och kvalitet.

D.5. MILJÖANPASSADE FORDON

Kraven i kriteriedokumentet syftar till att minska utsläppen av koldioxid genom att styra mot bilar som kan drivas på förnybara drivmedel alternativt är energieffektiva. Kravet för bilar med max fyra platser utöver förarplatsen är baserat på de krav som statliga myndigheter måste ställa vid upphandling av taxitjänster enligt Förordning (2009:1) om

² www.vv.se/Trafiken/Skyllfonden/Projekt/Slutforda-projekt/Ovrigt/Handledning-for-miljo-sakerhetskrav-vid-offentliga-upphandlingar/

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-12-18	SIDOR	3 (4)
	MOTIV	TAXITJÄNSTER			

myndigheters inköp och leasing av miljöbilar. Eftersom utbudet av miljöbilar är mycket varierande beroende på var i landet upphandlingen sker finns två alternativ att välja emellan och en marknadsanalys krävs för att undersöka vilket alternativ som är lämpligt.

Då det är stor skillnad på små och mer rymliga personbilar har kraven delats upp på fordon med sju platser utöver förarplatsen och fordon med åtta platser över förarplatsen. 195 gram koldioxid per kilometer motsvarar ca 8,1 liter bensin per 100 kilometer och ca 7,3 liter diesel per 100 kilometer. 225 gram koldioxid motsvarar ca 9,4 liter bensin per 100 kilometer och ca 8,4 liter diesel per 100 kilometer.

D.6. BRÄNSLE

Svensk MK1-diesel har bättre hälsoegenskaper jämfört med MK3-diesel vilken motsvaras av EU-dieselkvaliteten främst beroende på att MK 1-diesln har lägre halt av polycykliska aromatiska kolväten (PAH).

D.7. PAH I DÄCK

Högaromatiska oljor innehåller polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Det är en stor grupp av föreningar, varav många ger hälso- och miljöskadliga effekter. De flesta PAH som ingår i oljan är långlivade, bioackumulerande och cancerframkallande. Högaromatiska oljor används bland annat som mjukgörare i gummi.

Från och med den 1 januari 2010 får däck och oljor som används vid tillverkning av däck inte säljas om de innehåller mer än 10 mg/kg av åtta listade PAH:er och mer än 1 mg/kg av bens(a)pyren. Dessutom får däck och slitbanor för regummering som tillverkas efter den 1 januari 2010 inte släppas ut på marknaden om de innehåller oljor i mängder som överstiger ovanstående gränsvärden.³

D.8. LUFTRYCK DÄCK

Kontroll av luftrycket i däcken är mycket kostnadseffektiv åtgärd för att minska klimatpåverkan. Det är därför bra om den upphandlande myndigheten lyfter fram denna åtgärd lite extra. Leverantören kan med fördel i en redovisning inkludera ett protokoll eller liknande från en intern revision eller liknande, som tydliggör hur man kontrollerar att rutinen följs. Kontroll av luftryck bör göras i storleksordningen en gång i månaden.

D.9. DUBBFRIA FRIKTIONSDÄCK

Slitagepartiklar i luften är ett problem i många svenska tätorter. De uppkommer när dubbdäcken nöter mot asfalt och river loss partiklar ur beläggningen. Partiklar i utomhusluften påverkar vår hälsa negativt. De irriterar luftvägarna och bidrar till att försämra olika lungsjukdomar som astma och KOL (kroniskt obstruktiv lungsjukdom).⁴ Kravet i kriteriedokumentet måste anpassas till rådande omständigheter men där det går ska dubbfria friktionsdäck användas.

³ bilaga XVII till Reach (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006).

⁴ Vägverket *Vinterdäck och partiklar*

	MILJÖSTYRNINGSRÅDET	DATUM	2009-12-18	SIDOR	4 (4)
	MOTIV	TAXITJÄNSTER			

D.10. UNDERHÅLL

Bra underhåll av fordonet ökar livslängden samt minskar bränsleförbrukningen och utsläppen.

D.11. HYDRAULOLJOR/SMÖRJMEDEL

Hydraulvätskor är viktiga inte minst som energi- och materialsparare och används för att överföra kraft i hydraulsystem. Stora mängder olja läcker emellertid oavsiktligt ut från olika hydraulsystem vilket kan påverka miljön på olika sätt. Därför har en svensk standard utarbetats som bl a ställer miljökrav på hydraulvätskor.

Miljödelen av standarden bygger på de kriterier som utarbetats inom projektet "Ren Smörja", som påbörjades av Göteborgs Stad i samråd med Kemikalieinspektionen. I ett internationellt perspektiv är dessa krav stränga och innebär att hydraulvätska bl a skall vara biologiskt nedbrytbar och ge minimerad vattentoxicitet. Kraven innebär bl a också en kontroll av allergiframkallande ämnen samt ämnen med särskilt hälso- och miljöfarliga egenskaper, exempelvis cancerogena, mutagena eller långlivade ämnen. För mer information samt en lista över produkter som uppfyller standardens miljökrav se Svergies Tekniska Forskningsinstitut, www.sp.se/km/hydraul.

D.12. BILVÅRDSPRODUKTER

Bilvårdsprodukter kommer efter användning att ledas ut i vattenmiljön. Egenskaper som biologisk nedbrytbarhet, både aerob och anaerob, bioackumulerbarhet och giftighet för vattenlevande organismer är därför viktiga miljöparametrar för alla innehållsämnen. Ett Svanenmärkt bil- eller båtårsmedel innehåller ämnen som har så liten påverkan på miljön som möjligt och det ställs hälso- och miljökrav på de kemikalier som ingår i produkterna.

D.13. TVÄTTHALL

Undersökningar som gjorts på avloppsvatten från fordonstvättar visar att utsläppshalter och utsläppsmängder kan variera kraftigt. De stora variationerna beror till stor del på val av tvättkemikalier, skötsel av slam- och oljeavskiljare och andra reningsanläggningar, provtagningsmetodik, förekomst av andra anslutna verksamheter såsom verkstadsavlopp mm⁵. Det är därmed viktigt att tvätt av fordon sker i tvätthallar som är anpassade för sådan verksamhet så att de ämnen som används vid tvätten tas om hand på rätt sätt. På spjutspetsnivå kan man efterfråga att tvätten ska uppfylla kriterierna för Svanenmärkning av fordonstvättar, observera dock att det finns relativt få sådana, för mer information se Svanens kriterier för fordonstvättar finns på www.svanen.nu.

⁵ Naturvårdsverket Branschfakta fordonstvättar 2005.