

Våga Välja



Frågor och krav

för att främja klimatsmarta
godstransporter på väg
i avtalade transporttjänster.

Innehåll

Våga välja 3

Följ upp 5

Logistik 6

Fordon 8

Körsätt 12

System 13

Noter 14

Egna anteckningar 15

Bilaga till Vägledning för transportköpare

Utgiven av Länsstyrelsen Västmanland april 2021

Text: Maria Losman/Ecoplan in Medio

Redigering och layout: JG Media 21

Våga välja

I den här bilagan till Vägledning för transportköpare förtydligas frågor och krav som kan ställas i samband med en upphandling. Tydliga frågor, höga krav och att som köpare av transporter våga välja är viktiga delar av att främja klimatsmarta godstransporter.

Frågorna som presenteras i bilagan kan användas som stöd i bedömningar av leverantörer för att ta fram vilka företag köparen vill förhandla med. De är också användbara i marknadssonderingar/Request for Information (RFI) innan transportköparen bestämmer sig för vilka krav som ska ställas i samband med upphandlingen.

Viktigt med förhandskontakter

För att hamna rätt i kravställandet är det nödvändigt att ha kontakt med potentiella anbudsgivare innan upphandlingen startar. Marknadskontakter under-

lättar de rimlighetsbedömningar som måste göras kring vad som är möjligt att ställa krav på inom olika delar av marknaden.

Krav, verifiering och uppföljning

Förslag på kravformuleringar kopplade till frågorna finns efter varje avsnitt i bilagan. Där presenteras också förslag på hur kraven ska verifieras när anbud har lämnats in och hur de kan följas upp. Innehållet är fritt att klippa och klistra från och göra till sitt eget. Om något är otydligt, titta i så fall gärna i huvudtexten i Vägledning för transportköpare.



FOTO: MOSTPHOTOS



FOTO: PLYNO QUANTZ/SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

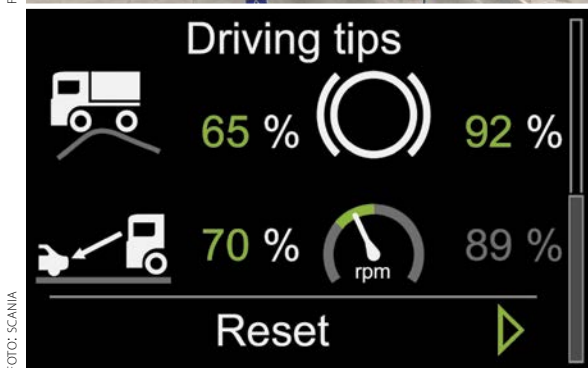


FOTO: SCANIA



FOTO: COLOURBOX

Fyra områden. Bilagan till Vägledning för transportköpare utgår från samma fyra huvudområden som vägledningen: logistik, fordon, körsätt och system. Förslag på kravformuleringar finns efter varje avsnitt.

Våga välja

Ambitioner och betalningsvilja

Att ställa frågor och bearbeta svar kräver arbetstid och skapar förväntningar hos potentiella leverantörer. Därför är det viktigt att ha tänkt igenom sina egna ambitioner och sin betalningsvilja för att bidra till minskad klimatpåverkan.

Det finns krav som inte kräver så mycket av gods-transportköpare (nivå 1), andra som kräver lite mer (nivå 2) och ännu mer ambitiösa krav (nivå 3).

Område	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
Logistik			
Digital ruttplanering	●		
Dialog leveranstider		●	
Samordnade uppdrag		●	
Val av transportsätt			●
Fordon			
Val av bränsle			●
Aerodynamik	●		
Körsätt			
Sparsam körning	●		
Förarstöd	●		
System			
Hållbarhetsarbete	●		

Krav och effekt. Tabellen är ett stöd till transportköpare att bena ut olika slags krav och vad de kan få för effekt när det gäller klimatpåverkan.

Nivå 1 – Den enkla vägen

■ Den lägsta kravnivån handlar mer om vad som händer hos transportören än hos kunden. Det kan gälla krav på att transportören ska använda digital ruttplanering, förbättra aerodynamiken för att minska fordonens bränsleförbrukning, utbilda och följa upp att förare kör sparsamt och att det finns ett systematiskt hållbarhetsarbete.

Den här typen av krav innebär för det mesta besparingar hos transportören utöver minskad klimatpåverkan. Det kan ändå behövas kundkrav för att åtgärder ska bli genomförda hos en leverantör.

Nivå 2 – Mer krävande och givande

■ Krav på samordning av transporter och justering av leveranstider påverkar den egna organisation i större utsträckning. Mer tid behöver till exempel läggas på att öka förståelsen för vad snäva tidsramar innebär för fyllnadsgrader och förarens möjlighet att hålla sig inom hastighetsgränserna.

Ett utökat samarbete mellan transportköpare och leverantör kring logistiken kan också bidra till minskad klimatpåverkan.

Nivå 3 – Rejåla tag med stora resultat

■ Krav behöver inte kosta mer, men om gods ska fraktas på järnväg och genom sjöfart kan det innebära omlastningar som kostar pengar. För oftast gör sig delar av transportkedjan bäst på lastbil. Även krav på förnybara drivmedel eller eldrift kan öka kostnaden, inte minst om det innebär stora nyinvesteringar.

Det behöver dock inte bli dyrare. Leverantören kanske redan har biogasfordon. Eller så vill andra uppdragsgivare också ha elektrifierade fordon och då blir nyinvesteringen lönsam.

Kombitransporter med högre andel sjöfart och järnväg än väg är ett av de bästa sätten att minska transportens klimatpåverkan. Det gäller också krav på drift med förnybar energi. Tänk bara på att inte kräva ett bränsle som i praktiken innebär att fordon måste köra omvägar för att tanka.

Långa avtalstider, där transportören kan sprida kostnaderna för investeringar över flera år, underlättar möjligheten att tillsammans minska klimatpåverkan från år till år. Med långa avtalstider går det bättre att hitta klimatsmarta logistiklösningar och dela riskerna för investeringar i laddstationer och tankställen.

Följ upp

Uppföljning viktigare än kraven

Ställ bara krav som organisationen har tid att följa upp, även om inte all uppföljning sker vid samma tillfälle. Allt behöver inte heller göras av en person, det kan vara en fördel att flera kollegor har ansvar för olika delar.

Ställ öppna frågor

Det systematiska hållbarhetsarbetet (sidan 21 i vägledningen) kan fungera som en ram på möten för avtalsuppföljning. Utgå från de delar som avtalats under Logistik, Fordon och Körsätt. Undvik att ställa ja- eller nej-frågor. Fråga istället till exempel: Hur gör ni när...? Berätta om... Hur vet du att...? På vilket sätt...? Vad hände förra gången detta inträffade...? Hur skulle ni vilja göra istället...?

Gemensam uppföljning

Skriftliga underlag är bra att begära in, men missa inte möjligheten att gå längre i avtalsuppföljningen. Redovisningar som leverantören tar fram kan vara en utgångspunkt för att tillsammans ta ytterligare steg i klimatarbetet.

Särskilt om krav har ställts på miljöfordon eller andel drivmedel i tjänster där leverantören har flera kunder med liknande krav är det bra att betrakta själva uppföljningen som ett krav i sig. Det är långt ifrån självklart hur sådana krav ska redovisas och det kan bli nödvändigt att trycka på för att få veta om kunden får det som efterfrågats.

Exempel på uppföljningskrav

- En utgångspunkt är avstämningar av hur det går med klimatkraven en gång per halvår, oftare om det behövs.
- De fordon och drivmedel som används ska kunna redovisas och styrkas med fakturor.
- Dokumentationens utformning tas fram i samråd mellan beställare och leverantör.
- Mätmetoder ska vara transparenta.



FOTO: ISTOCK

Uppföljning. Det räcker inte med att sluta avtal, de måste också löpande följas upp och verifieras.

Precisera förväntningar

Det går förstås att redan från början precisera mer noggrant så att anbudsgivaren vet vad som förväntas av redovisningar och dokumentation.

Har krav ställts på digital ruttplanering kommer det väl till pass för att följa upp klimatpåverkan. Digitala lösningar underlättar att hålla ordning på vilka fordon som körs på olika drivmedel och deras drivmedelsförbrukning.

Om krav har ställts i trappsteg för att de ska uppfyllas under avtalsperioden behöver säkert påminnelser göras. Tänk på att det ofta blir en fördröjning av data på utsläpp från leverantören.

Skapa breda relationer

Begär gärna in namn och kontaktuppgifter till ansvarig för hållbarhetsfrågor hos leverantören i samband med att anbudet lämnas. Att ha ett namn som ingång underlättar fortsatta kontakter. Det räcker ofta inte att enbart följa upp avtal tillsammans med ansvarig säljare eller operativ personal. Det kan vara nödvändigt att ha kontakt med såväl leverantörens centrala miljöavdelning och ledningsnivå som enskilda förare när kraven följs upp.

Det är värdefullt om verksamhet, inköp och miljöansvarig deltar tillsammans i avtalsuppföljningen, kanske vid startmötet. Avtalsuppföljningen är en del av relationsskapandet med leverantören, vilket gynnar kvaliteten. Uppföljningar ger också värdefull information att ta med sig in i nästa upphandling.

Logistik

Krav på logistiklösningar som påverkar energi och klimat är beskrivna på sidorna 8-15 i Vägledning för transportköpare.



FOTO: MARTIN OLSON



FOTO: ISTOCK

Frågor och krav om logistiklösningar kan bland annat handla om samlastningscentraler och möjligheten att kombinera godstransporter på vägar med sjöfart och järnväg.

Frågor före upphandling

- Hur kan vi minska klimatpåverkan genom justeringar av leveranstider och tidsfönster samt framförhållning i beställningar? Hur kan ni mäta detta så att vi ser att det går åt rätt håll? Beskriv kortfattat vilka metoder ni använder för att mäta klimatpåverkan.
- Går det att köra mer gods på järnväg och sjö? Vad skulle det innebära för oss och er?
- Vad skulle det innebära för oss om ni blir vår samlastningscentral med c/o-adress? Kan ni distribuera alla typer av gods som vi har, nämligen...?
- Hur arbetar ni med ruttplanering för att optimera utifrån bland annat spridda uppdrag i geografien och olika mängder gods från olika uppdragsgivare olika dagar? Digitalt eller på annat sätt? Om ni har digital ruttplanering, beskriv vilket system ni använder.

Krav och uppföljning

Krav kopplade till logistik

■ Löpande förbättringar

Det går att tydligt skriva in att köparen förväntar sig att leverantören aktivt föreslår bättre generella lösningar. Till exempel så här:

Leverantören ska under avtalstiden föreslå åtgärder som kan minska klimatpåverkan från våra transporter.

■ Dialog om tider

Se upp med slentrianmässiga krav på snabba leveranstider och korta tidsfönster. I många sammanhang är det tidskritiskt med leveranser, men inte alltid. Ju längre tidsfönster som kan accepteras, desto bättre blir förutsättningarna för leverantören att göra ett effektivt transportupplägg. Precision är oftast mer relevant än att kräva tidsfönster.

Logistik

Exakt vilka tider som ska gälla går inte att säga generellt. Men skriv in en klausul i avtalet att detta ska diskuteras. Till exempel så här:

Vi ser gärna att våra transporter samordnas med andra uppdragsgivares. Vi är öppna för att leverantören föreslår justeringar i leveranstider och tidsfönster för att bidra till minskad klimatpåverkan och bättre arbetsförhållande för förarna genom minskad stress. Detta ska vara en fast punkt på dagordningen vid uppföljningsmöten.

■ Mer järnväg och sjöfart

Krav när det kan vara aktuellt med mer järnväg och sjöfart:

Vi ser gärna att våra transporter utförs med låg klimatpåverkan och är öppna för att leverantören föreslår ökad andel frakt med järnväg och/eller sjötransport i de fall sådana lösningar kan bidra till lägre klimatpåverkan. Detta ska vara en fast punkt på dagordningen vid uppföljningsmöten.

■ Om digital ruttplanering finns

Krav om marknadssonderingen visar att digital ruttplanering finns:

Digitalt planeringsverktyg med ruttoptimering ska finnas och tillämpas så att klimatpåverkan och energiåtgång minskar. Anbudsgivaren ska redogöra för sitt system och hur det fungerar i praktiken.

■ Om digital ruttplanering inte finns

Krav om marknadssonderingen visar att det är tveksamt om det finns tillräckligt många företag som kan vara intresserade att lämna anbud om krav på digital ruttplanering ställs:

Anbudsgivaren ska under första avtalsåret, senast 20xx-xx-xx, införa digitalt planeringsverktyg med ruttoptimering för att klimatpåverkan och energiåtgång ska minska. En kort beskrivning av hur det ska gå till ska bifogas anbudet.



FOTO: RYNO QUANTZ/SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Samverkan. För att logistiken ska fungera på ett bra sätt krävs samverkan och kommunikation.

Verifikat/uppföljning – logistik

Logistik handlar om samarbete. Därför är det viktigt att transportköpare tar ansvar för att åtgärder för minskad klimatpåverkan verkligen diskuteras på uppföljningsmöten. Och att eventuella förändringar eller information i den egna organisation fungerar.

■ Två exempel

- Alla beställare hos transportköparen måste känna till att de ska beställa med leveransadress c/o om en sådan lösning har valts.
- Informera berörda i den egna organisationen att beställningar ska samlas ihop så att de inte genererar många små leveranser.

Detta kan läggas på *beställarna* att sköta och fungerar oftast bäst om det blir synligt att expressleveranser är dyrare.

Det kan också läggas på *leverantören* som kan få rätt att samla ihop beställningar och till exempel leverera en gång per vecka. Om en sådan lösning väljs måste kunden informera sin beställare.

Fordon

Krav på fordon som påverkar energi och klimat är beskrivna på sidorna 16-18 i Vägledning för transportköpare.



FOTO: ISTOCK



FOTO: SVENSK BIOGAS

Olika utgångspunkter. Krav som handlar om hur fordonen påverkar energi och klimat handlar ofta om val av drivmedel. En annan väg att gå är att uttrycka sina krav så att de utgår från fordonen istället för bränslet.

Frågor före upphandling

● Hur stor andel transporter som drivs med förnybara drivmedel kan ni erbjuda?

Med förnybart menar vi

- Drivmedel som huvudsakligen innehåller förnybart, såsom HVO, FAME och etanol.
- Fordonsgas.¹
- El som är förnybar på de laddställen där ni kan säkerställa förnybarhet genom grön el-avtal eller liknande.
- Vätgas producerad med förnybara energikällor.

● Beskriv hur ni räknar andelar förnybart med en transparent mätmetod till exempel i antal fordon, energimängd som tankas/laddas per år, tonkilometer

eller något annat sätt. Det behöver framgå om ni räknar in reduktionsplikten för drivmedel eller inte i den metod ni använder. Om ni använder omräkningsfaktorer för olika typer av förnybara drivmedel vill vi att ni beskriver dem.

● Det går också att fråga mer detaljerat för att få en uppfattning om hur mycket som kan köras på olika drivmedel. Då går det lättare att träffa rätt i krav på elektrifiering, gas och/eller etanol så att HVO och FAME kan användas till transporter där det är svårast att hitta andra förnybara lösningar.

Fordon

Krav och uppföljning

Krav kan uttryckas på flera sätt

- Kravformuleringar utifrån olika ambitionsnivåer finns i Upphandlingsmyndighetens kriteriebibliotek.²
- BioDriv Öst³ har också vägledning och exempel på olika sätt att ställa krav.

Upphandlingsmyndigheten har krav anpassade både för situationer när det går att veta vilka fordon som utför transporttjänsten och när transporttjänsten utförs i nätverk. Där finns också förslag till verifierkat.

Tänk på att gamla upphandlingsunderlag kan vara framtagna när styrmedel såg annorlunda ut, till exempel innan reduktionsplikt för drivmedel infördes eller innan det fanns en nationell definition av tunga miljöfordon. Ett annat exempel är statens miljöbilsdefinitionen för lätta fordon⁴ som utvecklats flera gånger, och kommer fortsätta göra det. Vägledning på det här området är färskvara.

Krav som utgår från drivmedlen

Reduktionsplikten för drivmedel innebär att en ökande genomsnittlig andel förnybart enligt lag måste blandas in i vanlig bensen och diesel.

År 2021 förväntas låginblandad (vanlig) diesel innehålla cirka 30 procent förnybar diesel och år 2030 öka till cirka 70 procent förnybart.

Reduktionsplikten gäller för genomsnittet av alla sålda drivmedelsprodukter med en förnybar andel på upp till 98 procent. Det innebär att även om en aktör köper diesel med 98 procent förnybart innehåll kommer det att balanseras genom försäljning av motsvarande mängd diesel med lågt förnybart innehåll (exempelvis 5 procent) på någon annan plats och till en annan kund som inte ställer krav på klimatnytta. Detta för att genomsnittet för drivmedelsleverantören blir på den nivå som är lagstadgad för det året.



FOTO: COLOURBOX

Kravnivå. Vilka krav som kan ställas på bränslet beror bland annat på utbudet av förnybara bränslen i det område där transporter ska utföras.

Reduktionsplikten för drivmedel innebär att HVO-bränsle som tidigare såldes till samma pris som fossil diesel hamnar i drivmedelsleverantörernas massbalansuträkningar för att de ska klara lagkravet på en allt högre inblandning av förnybart.

Formulera krav utanför reduktionsplikten

Ska ett kundkrav på förnybart ha betydelse på marknaden behöver det formuleras så att det ligger utanför reduktionsplikten. Det enklaste är att ställa krav så att bara drivmedel som inte omfattas av reduktionsplikten räknas med. Sådana drivmedel är el, vätgas, biogas, HVO100, B100 (RME/FAME), ED95 och E85.

Lokala förhållanden avgör kravnivå

Hur långt det går att komma i kravnivåer beror på vad som är möjligt att tanka eller ladda i det område där transporter ska utföras. Det går att lägga sig från 30-40 procent och upp till 100 procent.

Fordon

Verifikat/uppföljning – drivmedel

Krav på förnybara drivmedel i transporttjänster kan verifieras på många sätt. Gemensamt för dem alla är att de inte är exakta utan bygger på schabloner, antaganden och uppskattningar av godsets andel av en transporttjänst. Det går inte att jämföra olika anbudsberäkningar av andel förnybara drivmedel om inte samma metod har använts, vilket är ovanligt.

Det är väsentligt att transportköparen är överens med leverantören om uträkning och användning av siffrorna för att minska energiåtgång och klimatpåverkan. Ett vanligt sätt för åkerier att redovisa är att använda SÅ Klimat Calc. För speditörer med internationella transporter är NTM Calc vanligt.

Utgå från verkligheten

Tänk på att de förvalda värdena för drivmedelsförbrukning baseras på låga siffror från fordonstillverkare. Det är stor skillnad på förbrukning med tung last och om det är många start och stopp som i distributionstrafik jämfört med landsvägskörning.

Ska kalkylerna kunna användas för förbättringsarbete behöver de ligga så nära verklig drivmedelsförbrukning som möjligt. En transportör som redovisar höga utsläppsvärden behöver nödvändigtvis inte ha högre klimatpåverkan än en med låga värden. Skillnaden kan mycket väl bero på en mer exakt redovisning.

Transparent redovisning

Upphandlingsmyndigheten har krav på transparent redovisning. Lägg till att energianvändning ska redovisas för att täcka upp den frågan från Vägledning för transportköpare så här:

- *Leverantören ska årligen, med start ett år efter uppdragsstart, redovisa totalt nettoutsläpp av koldioxid och energiåtgång som den aktuella tjänsten har förorsakat med tydligt angivande av vilken metod för beräkningen som används.*
- *Beräkningen ska baseras på verklig drivmedelsförbrukning till minst 80 procent.*

- *Redovisningen ska utgöra underlag för samtal mellan beställare och leverantör hur man tillsammans kontinuerligt kan minska utsläppen. Beställaren ansvarar för att kalla till samtal.*

Om det inte tydligt framgår av avtalade krav om förnybara drivmedel ska räknas in i reduktionsplikten eller inte, behöver detta tydliggöras i avtalsuppföljningen.



Krav som utgår från fordonen

En annan väg att gå är att uttrycka sina krav så att de utgår från fordonen istället för bränslet. Det är framförallt möjligt när det gäller affärer där det går att veta vilka fordon som utför tjänsten.

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

Precis som när man räknar drivmedel är det även här viktigt med transparens i avgränsningar och antaganden så att kund och säljare är överens om beräkningen utgår från länet, Sverige, Norden, Europa eller världen. Den enhet som används bör vara den som är mest praktiskt genomförbar, och det varierar mellan olika transportörer. Det kan vara antal paket, tonkilometer, fordonskilometer eller något annat.

Fordon

För att få med alla förnybara drivmedel går det att uttrycka sig så här:

- *X procent/X antal av fordonen ska drivas med förnybara drivmedel eller el eller vara hybrider med el som tankas med förnybart drivmedel.*

För att inte komplicera uppföljningen av krav med att räkna med eller utan den lagstadgade reduktionsplikten för drivmedel, kan du använda den miljölastbilsdefinition som klimatpremien för lastbilar och arbetsmaskiner vilar på.

- *X procent/X antal av fordonen ska drivas enbart av bioetanol, fordonsgas eller elektrisk energi från en bränslecell, ett batteri från en extern källa eller en kombination av dessa bränslen.*

Fossilfritt Sverige har en trappstegsmodell som de har tankar om att revidera för att komma längre än reduktionsplikten, så att kraven i trappstegen går längre än lagstiftningen.

Verifikat/uppföljning – fordonen

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

- Registreringsnummer
- Märke och modell
- Årsmodell
- Drivmedelstyp

I vägtrafikregistret står fordon som kan köras på HVO100 som dieselfordon. När det gäller fordon som körs på HVO100 är det extra relevant att också följa upp drivmedel de tankas på (inte bara fordonet) eftersom dieselbränsle kan vara både av fossilt och förnybart ursprung.



Krav som utgår från aerodynamik

Det är svårt att ställa detaljerade krav på hur fordonen ska vara utformade aerodynamiskt. Det är en del av transportörens arbete med att spara drivmedel. Som kund är det mest relevant att fråga efter hur det går.

För fjärrtransporter spelar fordonens aerodynamik störst roll och för sådana transporter är det extra viktigt att fråga mer specifikt.

● Frågor före upphandling

- Utförs transportererna med lastbilar som har automatiskt justerbar takluftriktare?
- Hur håller ni ordning på att det inte monteras onödig extrautrustning på dragbilarna som ökar luftmotståndet?

■ Krav

- *Vi förutsätter att onödig extrautrustning såsom extra strålkastare på taket, "Michelin-gubbar" och frontskydd (så kallat "älgstaket") inte finns på lastbilar som transporterar vårt gods. Detta för att vi inte vill bidra till ökat luftmotstånd, vilket ger onödig bränsleförbrukning och därmed ökad klimatpåverkan. Däremot vill vi att fordon som transporterar vårt gods har automatiskt justerbar takluftriktare.*

Körsätt

Krav på körsätt är beskrivna på sidorna 19-20 i Vägledning för transportköpare.



Energieffektivt körsätt. Förarstöd för sparsam körning och att fordonet framförs i lagstadgad hastighet är viktiga krav att ställa i samband med upphandlingar. Tidsfönster måste vara formulerade så att de är realistiska.

Frågor, krav och uppföljning

Fokusera kravställandet mer på hur det går att spara bränsle än att ange exakt system och metoder.

Fråga i avtalsuppföljningen hur det går med sparsam körning, hur det fungerar i praktiken att hålla laglig hastighet, vilket IT-stöd som finns, hur leverantören säkerställer att förarstöd i fordonen inte kopplas ur och hur uppföljning sker i praktiken hos leverantören. Detta kan vara ett inslag i uppföljningen av det systematiska hållbarhetsarbetet.

Detsamma gäller för aerodynamiska fordon, energieffektiva däck, att hålla nere motorstorleken på fordon och anpassa fordonsstorlek efter uppdrag. Visa gärna intresse för hur det går att spara energi hos leverantören.

■ För fjärrtransporter kan ett krav formuleras så här:

Vi förutsätter att det finns förarstöd för sparsam körning inkopplade i lastbilar som transporterar vårt gods och att transportören arbetar aktivt med bränsleuppföljning. Vi förutsätter också att transporterna sker i lagstadgad hastighet och att leverantören säger ifrån om tidsfönster och annat riskerar att uppdraget inte kan utföras lagligt.

System

Krav på systematiskt hållbarhetsarbete är beskrivna på sidan 21 i Vägledning för transportköpare.

Frågor före upphandling

● Hur arbetar ni med hållbarhet?

- Eget ledningssystem.
- Certifierat system, nämligen...

Bifoga maximalt en sida text som gärna får hänvisa till er hemsida och som beskriver hur ni arbetar med klimat- och andra hållbarhetsfrågor. Det kan till exempel vara i form av miljöpolicy, vilka mål ni satt och handlingsplan för hur ni ska nå målen.

Krav och uppföljning

Krav kopplade till ledningssystem

Det går bra att använda Upphandlingsmyndighetens krav för miljöledningssystem med ett par tillägg som fångar de aspekter som Vägledning för transportköpare tar upp.

■ Anbudsgivaren ska i anbudet redovisa rutiner för ett systematiskt miljöarbete för att minska miljöpåverkan från uppdraget. Arbetet ska omfatta den verksamhet som utför transporterna, inklusive underleverantörer.

Minimum är att följande delar inkluderas:

- En miljöpolicy som är antagen av ledningen och väl känd bland personal och eventuella underleverantörer.
- Rutiner för att identifiera betydande miljöaspekter i den verksamhet som omfattas av uppdraget: användning av energi, drivmedel och kemikalier, utsläpp av växthusgaser samt buller och vibrationer.

- Rutiner för att löpande följa upp satta mål kopplade till de betydande miljöaspekterna. Till exempel samverka med uppdragsgivare om logistikupplägg, övergång till förnybara drivmedel och elektrifiering samt val av aerodynamiska fordon.
- Rutiner som säkerställer efterlevnad av relevant miljölagstiftning samt rutin för återkommande uppdatering av ovanstående.
- Rutiner för kontinuerlig utbildning av personalen (även personal hos eventuella underleverantörer) i miljöfrågor med anknytning till uppdraget. Till exempel sparsam körning, körning i säker hastighet, val av energieffektiva däck och kontroll av däcktryck, tvätt av fordon i hallar med slam- och oljeavskiljning och med miljöanpassade metoder etcetera.
- Rutiner för hur avvikelser hanteras.

Verifikat/uppföljning – ledningssystem

■ Om certifierade system önskas, begär in certifikat. Annars räcker det med en beskrivning från anbudsgivaren. Det är inte självklart att det är bättre med certifierade ledningssystem än egen verksamhetsledning.

■ Visa intresse för innehållet i leverantörens system för att arbeta med hållbarhet, åtminstone vid ett årligt möte där avtalet följs upp. Det blir mest givande både för kund och leverantör och ökar möjligheten att minska klimatpåverkan från transporterna.

Noter

1. Det svenska genomsnittet för komprimerad gas är cirka 95 procent biogas, för flytande gas ungefär hälften biogas. Även för fordonsgas är det möjligt med grön gas-avtal på samma sätt som för el.
2. <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/kriterier/fordon-och-transport/godstransporter/>
3. <https://www.biodrivost.se/Publikationer/Rapporter/Details/1599>
4. På www.miljofordon.se går det att se olika fordonsmodeller som uppfyller olika definitioner.

Anteckningar

A series of 18 horizontal dotted lines for taking notes.



I den här bilagan till Vägledning för transportköpare förtydligas frågor och krav som kan ställas i samband med en upphandling. Tydliga frågor, höga krav och att som köpare av transporter våga välja är viktiga delar av att främja klimatsmarta godstransporter.

Kontakt Länsstyrelsen Västmanland

Jan van der Horst • 010-224 93 70

jan.vanderhorst@lansstyrelsen.se