



Partnersamverkan
för en förbättrad
kollektivtrafik

Beställarmanual

MILJÖKRAV VID TRAFIKUPPHANDLING PERSONBIL

En bilaga till Avtalsprocessen inom Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik

2018

Användarmanual för beställare

Avtalsbilagan är en branschgemensam rekommendation från Svensk Kollektivtrafik, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Bussföretag, nedan benämnd "Partnersamverkan".

Manualen är en kopia av avtalsbilagan med instruerande text i orange rutor. Notera dock att sidnumreringen inte överensstämmer med kravbilagan!

Beställarmanual

MILJÖKRAV VID TRAFIKUPPHANDLING PERSONBIL

En målsättning med dokumentet är att det ska utgöra standard vid upphandlingar av kollektivtrafik i Sverige. Partnersamverkan rekommenderar därför starkt att Beställaren använder dokumentet i dess helhet. Att klippa valda delar innebär risk för felaktigheter och att de olika delarna inte längre korresponderar.

I den mån en beställare önskar avvika från rekommendationerna i detta dokument önskar Partnersamverkan att detta kommuniceras och motiveras. Motiveringen kan i sin tur användas för vidareutveckling av rekommendationerna. Sådana eventuella önskemål om avvikelser bör diskuteras i ett så tidigt skede som möjligt i en upphandlingsprocess med miljöansvarig inom den organisation som kommer att finnas för uppföljning av Avtalsprocessen inklusive modellavtal och bilagor (inklusive detta dokument). Se vidare avsnitt Uppföljning i Avtalsprocessens huvudtext.

Uppföljning och Utveckling

Användare av miljökravsbilagan uppmanas rapportera förbättringsförslag till respektive branschorganisation för vidare befordran till Partnersamverkans avtalsgrupp som ansvarar för de branschgemensamma modellavtalen.

BESTÄLLNINGSFOMULÄR

- Krav i denna bilaga inkluderas i det avtal som tecknas.
- Kryss i vita rutor markerar att kravet ingår i aktuell upphandling/avtal.
- Vita rutor som inte är kryssade utgör inte krav i aktuellt avtal eller upphandling
- Uppföljning och beräkningsanvisningar gäller alltid för de avsnitt som är ett krav i avtalet

Observera att utöver kraven i nedanstående tabell kan det även finnas obligatoriska krav. Tabellen berör endast avsnitt som är valbara för Beställaren.

Min = Minimikrav, Bas = Baskrav, U = Utökade krav, Best = beställarens krav för respektive avsnitt

Område:	Min	Bas	U	Best	Uppföljning avsnitt
Uppgifter i anbud	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
1 Utsläppsklass	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.1
2 Miljöbilstillhörighet	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.2
3 Fordonsteknik	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	9.3
4 Drivmedel och el	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9.4
5 Fordon som körs på etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9.5
8 Aktivt miljöarbete	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	9.8
Fordonsrapportering senast	<input type="checkbox"/>	<i>Datum ifylls av Beställaren</i>			9
Årlig miljöredovisning	<input type="checkbox"/>	<i>Datum ifylls av Beställaren</i>			9.8

Innehåll

Innehåll	4
Uppgifter i anbud	5
Förklaringar och definitioner	6
Trafik som omfattas av EU-krav	7
1. Utsläppsklass	7
2. Miljöbilstillhörighet	8
3. Fordonsteknik.....	9
4. Drivmedel och el.....	11
5. Fordon som körs på etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100	12
6. Undantag för tillfälliga fordon	12
7. Ledningssystem	13
8. Aktivt miljöarbete	13
9. Uppföljning	14
9.1. Utsläppsklass	14
9.2. Miljöbilstillhörighet	14
9.3. Fordonsteknik.....	15
9.4. Drivmedel och el	15
9.5. Fordon som körs på etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100	15
9.6. Undantag för tillfälliga fordon	15
9.7. Ledningssystem	16
9.8. Aktivt miljöarbete	16

Uppgifter i anbud

I anbudet ska Trafikföretaget lämna en beskrivning av hur Trafikföretaget planerar att uppfylla miljökraven för samtliga år avtalet avser.

Detta innebär att anbudet ska för varje trafikeringsår innehålla en lista över vilka fordonstyper och drivmedel som anbudslämnaren planerat att använda.

Om vagnparkens sammansättning och fördelningen av drivmedel är samma under flera år, räcker det att ange vilka år varje sammanställning avser, dvs. varje år behöver inte redovisas.

Om det under avtalets gång framkommer andra lösningar än de Trafikföretaget planerat för kan de efter godkännande av Beställaren användas om miljökraven uppfylls.

Förklaringar och definitioner

Beställare	Den organisation som upphandlar och tecknar avtal om kollektivtrafik.
Trafikföretag	Den organisation som tecknar avtal om att utföra uppdraget.

KRAVNIVÅER	
Minimikrav	Kravnivå som för utsläppskrav rekommenderas i glest befolkade områden och för miljöarbete en nivå som rekommenderas i upphandlingar där anbudslämnare kan vara mindre företag som inte har resurser eller kunskap att bygga ett miljöledningssystem.
Baskrav	Kravnivå som rekommenderas för normal trafik.
Utökade krav	Kravnivå som rekommenderas där extra stränga krav önskas.
Beställarens krav	Kravnivå som specificeras av Beställaren.

Fordonstyper

Denna bilaga omfattar miljökrav på fordon som klassas som personbil och lätt buss med maximal totalvikt upp till 3.5 ton. Fordons klassificering framgår i vägtrafikregistret. De allra flesta fordon som omfattas av denna typ av upphandlingar är registrerade som personbilar men enstaka kan vara registrerade som lätt buss. Lätt lastbil används normalt inte för personbefordran och därför ingår inte sådana krav.

Bussar över 3.5 tons totalvikt klassificeras i normalfallet som tunga bussar och behandlas i bussbilagan.

Trafik som omfattas av EU-krav

I EU-direktivet om rena och energieffektiva fordon ställs vissa krav på kollektivtrafik. Dessa krav finns i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG och nyare versioner. Om någon del av trafikupphandlingen omfattas av obligatoriska EU-krav får dessa krav tillämpas.

För den del av trafikupphandlingen som inte omfattas av direktivet om rena och energieffektiva fordon kan krav ställas enligt nedan.

Det finns ett EU-direktiv om rena och energieffektiva fordon som reglerar offentliga myndigheters upphandling av vissa transporttjänster. EU genomför en uppdatering av direktivet under 2018. Enligt förslag från EU-kommissionen ska 35 procent av personbilar och lätta bussar i upphandlingar från år 2025 tillåtas släppa ut högst 25 g CO₂ per km. Det skulle innebära att endast elbilar och laddhybrider godkänns för den delen av upphandlingen.

Vi har i denna bilaga utgått från att en del av upphandlingarna kan komma att styras av ett framtida direktiv i EU, och att denna del av trafiken i så fall inte kan påverkas med andra miljökrav.

1. Utsläppsklass

Uppföljning, se avsnitt 9.1.

Dessa krav gäller för personbilar och lätta bussar upp till 3.5 ton totalvikt.

Minimikrav

Alla bilar ska tillhöra utsläppsklass Euro 6 eller högre.

Baskrav

Krav från avtalsstart

Alla bilar ska tillhöra utsläppsklass Euro 6 eller högre.

Krav från 2025

Från 1 januari 2025 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 september 2019 eller senare.

Krav från 2026

Från 1 januari 2026 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 januari 2021 eller senare.

Utökade krav

Krav från avtalsstart

Alla bilar ska tillhöra utsläppsklass Euro 6 eller högre.

Krav från 2024

Från 1 januari 2024 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 september 2019 eller senare.

Krav från 2025

Från 1 januari 2025 ska alla bilar som används i avtalet vara tillverkade 1 januari 2021 eller senare.

Utsläppsklass

Avgaskraven Euro 6 blev obligatoriskt inom EU för nya fordonstyper i sept 2014 och för samtliga nya bilar i sept 2015. Utsläppen vid verklig trafik från personbilar är lägre från Euro 6 än från äldre motortyper.

Minimikrav: Om krav ställs på Euro 6 i avtal som träder i kraft från andra halvan av 2018 skulle kravet betyda att trafikbolagen får använda högst 3-4 år gamla bilar. Många taxiägare byter ungefär vart tredje-fjärde år så kravet i nivå med hur många företag i branschen agerar. Efterhand som avtal löper tillåts äldre bilar, men fortfarande tillhör de Euro 6 och har samma utsläppsnivå även om fordonen är äldre.

Baskrav: Inom Euro 6-systemet skärps avgaskraven gradvis för bensen- och dieslbilar i två omgångar från 2017 till 2019 respektive 2020-2021. Kväveoxidutsläppen från dieslbilar och partikelutsläppen från direktinsprutade bensinbilar blir sannolikt betydligt lägre med dessa krav. Därför finns motiv att införa ålderskrav för att kunna dra nytta av dessa miljöfördelar. Fordon som uppfyller de skärpta kraven får dock ingen särskild utsläppsklass i vägtrafikregistret och därför är de föreslagna kraven baserade på datum som fordonet registreras. Kraven som föreslås vid denna punkt skulle betyda att trafikbolagen får använda högst 4 år gamla bilar.

Utökade krav: De föreslagna utökade kraven innebär att nya och utsläppsnåla bilar ska användas ett år tidigare än baskraven och betyder att trafikbolagen får använda högst 3 år gamla bilar. Det kan vara ett alternativ för trafik i storstäder och andra områden som har problem med miljö kvalitetsnormer och luftkvalitet.

2. Miljöbilstillhörighet

Uppföljning, se avsnitt 9.2.

Dessa krav tillämpas endast för personbilar som har maximalt fem sittplatser.

Minimikrav

Inga krav på miljöbilstillhörighet.

Baskrav

Alla bilar ska vara miljöbilar enligt den nationella definition av miljöbil som gäller vid den tidpunkt som fordonet registreras första gången. Kravet gäller förutsatt att det finns en nationell miljöbilsdefinition vid den tidpunkt som fordonet registreras.

Miljöbilstillhörighet

En definition av miljöbil har använts från januari 2013 till juni 2018. Upp till 18 procent av nysålda personbilar har uppfyllt kraven på miljöbil. Kraven innebar att fordonet ska vara bränslesnålt eller kunna köras på etanol E85, fordonsgas/biogas eller el. Kraven tar hänsyn till att stora och tunga fordon behöver mer energi än lätta och små bilar och omfattar därför energieffektiva modeller i alla storleksklasser. Krav på miljöbilar är ett effektivt sätt att få energieffektiva modeller i alla storleksklasser.

När denna bilaga tas fram (2018) är det oklart om det kommer tas fram en ny nationell definition av miljöbil. Kraven under denna punkt är därför formulerade allmänt så att det ska vara möjligt att använda en framtida miljöbilsdefinition utan att veta hur den kan komma att utformas.

Minimikraven innehåller inga krav på miljöbilstillhörighet. Den nivån kan användas om reglerna kring miljöbilsdefinition är osäkra när upphandlingen görs, eller om det råder osäkerhet kring vilken typ av modeller som uppfyller en ny definition och om de är lämpliga till den typ av transporter som upphandlas.

3. Fordonsteknik

Uppföljning, se avsnitt 9.3.

Dessa krav gäller för personbilar och lätta bussar upp till 3.5 ton totalvikt.

Minimikrav

Inga krav på särskilda drivmedel.

Baskrav

Minst 50 procent av transportarbetet ska utföras med fordon som drivs med fordonsgas/biogas, etanol E85, HVO 100, RME/FAME 100, eller som drivs enbart med el.

Fordon som går på fordonsgas/biogas, etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100 ska till minst 90 procent köras på detta drivmedel.

Elbil ska endast drivas med elmotor. Den får inte vara laddhybrid, d.v.s. utöver elmotor ska den inte ha en förbränningsmotor som går på diesel eller bensin och som kan driva hjulen. Däremot får bilen ha en så kallad räckviddsförlängare, d v s ha en förbränningsmotor som levererar el till batteriet.

Observera att det även ställs krav på drivmedelsanvändning, se **Drivmedel och el** under avsnitt 4.

Utökade krav

Allt transportarbete ska utföras med fordon som körs på fordonsgas/biogas eller som drivs enbart med el.

Fordon som går på fordonsgas/biogas ska till minst 90 procent köras på detta drivmedel.

Elbil ska endast drivas med elmotor. Den får inte vara laddhybrid, d.v.s. utöver elmotor ska den inte ha en förbränningsmotor som går på diesel eller bensin och som kan driva hjulen. Däremot får bilen ha en så kallad räckviddsförlängare, d.v.s. ha en förbränningsmotor som levererar el till batteriet.

Observera att det ställs krav på drivmedelsanvändning, se **Drivmedel och el** under avsnitt 4.

Fordonsteknik

Upphandlaren behöver ha kunskap om tillgången på fordon och drivmedel med olika tekniker innan lämplig kravnivå väljs.

För närvarande (2018) finns ett begränsat men stabilt utbud av modeller som kan köras på fordonsgas/biogas. Det finns några enstaka nytillverkade E85-modeller men det är osäkert hur länge de finns kvar på marknaden. Det är ont om eldrivna bilmodeller med tillräcklig räckvidd för att fungera i transporttjänstbranschen lämpliga för kollektivtrafik, färdtjänst och liknande men utbudet växer.

Så som marknaden utvecklas för närvarande är det mest sannolikt med ett stabilt eller ökande utbud av personbilar som kan köras på fordonsgas/biogas, och ett ökande antal elbilsmodeller. Antalet gastankställen är långsamt ökande med stora regionala variationer. Laddinfrastruktur byggs ut.

Vissa tillverkare kan godkänna modeller för HVO, ungefär som gjordes när E85-bilar först introducerades i Sverige. Det är osäkert om hur tillgången på HVO 100 som drivmedel kan komma att utvecklas under avtalsperioderna. Det beror på internationell efterfrågan, EU-regler om drivmedel och priseffekter av den svenska reduktionsplikten.

Baskrav: Kravet är utformat så att transportföretagen kan använda en hög andel miljöanpassade fordon som exempelvis går på fordonsgas/biogas eller el i delar av trafiken, samtidigt som konventionella fordon kan användas i områden med dålig tillgång på gas eller laddställen eller vid långa körningar. Alla höginblandade drivmedel på marknaden behandlas i denna kravnivå som likvärdiga alternativ när de används i personbilar eftersom de alla ger påtaglig minskning av växthuspåverkan.

Utökat krav: Det utökade kravet är anpassat för regioner med god tillgång på gastankställen och/eller snabbladdställen. I denna kravnivå godkänns endast elbilar och biogasfordon eftersom de bedöms vara de mest miljöanpassade fordonen på marknaden för närvarande.

Laddhybrider

Laddhybrider är personbilar med laddbara batterier och en kombination av elmotor och diesel- eller bensinmotor. De flesta har ett batteri som räcker till 3-7 mils eödrift. Batteriet tar slut inom en timme och det tar c:a 10 minuter att återladda batteriet vid snabbladdare. Det finns ingen officiell deklARATION som visar drivmedelsförbrukningen hos laddhybrider när de körs med förbränningsmotorn. Många modeller konsumerar lika mycket drivmedel vid drift med förbränningsmotorn som motsvarande konventionella modell.

Den typ av personbilar som är aktuella för kollektivtrafik körs i regel långa sträckor. I sådan verksamhet skulle laddhybrider troligen komma att köras på bensin eller diesel till mycket stor del. Denna bilaga har därför så långt möjligt exkluderat laddhybrider.

4. Drivmedel och el

Uppföljning, se avsnitt 9.4.

Fordonsgas/biogas

Den fordonsgas (metan) som används ska vara av förnybart ursprung (biogas) och uppfylla kraven i hållbarhetslagen enligt Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, 2 kap Hållbarhetskriterier.

Kravet på att använda förnybar fordonsgas kan uppfyllas på två sätt. Fordonen kan antingen tankas uteslutande med biogas. Det kan också tankas helt eller delvis med fossil gas, men då ska Trafikföretaget ha avtal om tillförsel av motsvarande mängd biogas i annan del av gasnätet. Om fordonen tankas med fossil gas måste Trafikföretaget ha avtal med drivmedelsleverantör om leverans av förnybar gas som motsvarar den volym som Trafikföretaget använder. Sådana avtal kan kallas biogas 100, grön 100 eller liknande. Avtalet ska innebära att leverantören av drivmedel på massbalansnivå garanterar att fordonsgasnätet tillförs en mängd förnybar gas som motsvarar kundens användning i sina fordon, och att denna leverans inte dubbelräknas med annan användning.

Etanol E85, HVO 100, RME/FAME 100

Den etanol, HVO 100 och RME/FAME 100 som används ska vara av förnybart ursprung och uppfylla kraven i hållbarhetslagen enligt Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen, 2 kap Hållbarhetskriterier.

Elektricitet

Den el som används i eldrivna bilar ska vara av förnybart ursprung. Med förnybar elektricitet avses sådan el som framställs med bioenergi, solkraft, vindkraft och vattenkraft.

Kravet gäller alla platser där fordonen laddas regelbundet, exempelvis hos trafikföretagen, där förare bor eller vistas varaktigt samt på publika och enskilda laddställen.

Kravet gäller inte om fordon laddas tillfälligt hos eloperatör där trafikföretagen inte har avtal, eller om Trafikföretaget av andra skäl inte har rimlig möjlighet att påverka elleveransen.

Körsträcka med biodrivmedel

För fordon som kan köras med fordonsgas/biogas, etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100 krävs att minst 90 procent av den sammanlagda körsträckan, körtiden eller motsvarande inom avtalet ska köras med biodrivmedel.

Drivmedel av miljöklass 1

I denna bilaga ställs inget krav på drivmedel av miljöklass 1. I praktiken är allt drivmedel för publik tankning av miljöklass 1. Enstaka volymer med annan kvalitet kan förekomma vid produktionsstörningar, men då finns inte miljöklass 1 att tillgå.

Regler för miljöklassning av drivmedel kan komma att ändras så att miljöklass 1 inte längre gynnas skattemässigt. I så fall görs förändringen troligen för att de miljömässiga skillnaderna inte längre motiverar en differentiering eftersom nya fordon har betydligt bättre rening än gamla, och miljöklass 1-drivmedel då inte längre behövs för att få bra rening.

Låginblandade förnybara komponenter

Diesel och bensin på svenska marknaden innehåller låginblandade komponenter som framställs från förnybara råvaror. Bensin innehåller vanligen en viss andel etanol, medan diesel innehåller en viss andel RME (rapsmetylester) eller andra FAME (fettmetylestrar). Både bensin och diesel kan även framställas med en viss andel förnybara råvaror som ersätter fossila produkter i raffinaderiet. Det vanligaste är att HVO (hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor) används vid produktion av diesel.

Höginblandade biodrivmedel

Det finns också höginblandade eller rena biodrivmedel. På marknaden förekommer fordonsgas, etanol E85, RME/FAME 100 och HVO 100. Andra kvaliteter kan förekomma. Om ett trafikföretag vill använda något annat alternativ till diesel och bensin än de ovan nämnda krävs en separat överenskommelse med Beställaren.

5. Fordon som körs på etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100

Uppföljning, se avsnitt 9.5.

Fordon som körs på etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100 ska vara godkända att köras på sådant drivmedel av fordonstillverkaren eller dess nationella representant (importör eller motsvarande).

6. Undantag för tillfälliga fordon

Trafikföretaget får göra undantag från kraven under **1 Utsläppsklass**, **2 Miljöbilstillhörighet** och **3 Fordonsteknik** för ersättningsbilar som används då ordinarie bilar servas eller repareras.

Undantagen får endast göras tillfälligt under kortare tid och ska rapporteras till upphandlande enhet.

7. Ledningssystem

Uppföljning, se avsnitt 9.7.

Trafikföretaget ska ha ledningssystem i form av policyer och rutiner eller motsvarande som säkerställer att kraven under **avsnitt 1-6** kommer att uppfyllas.

Företaget ska kunna styrka att man uppfyller kraven oavsett om transporttjänsterna redovisas som körda km, antal timmar, antal sålda tjänster eller på annat sätt.

Kraven gäller även underentreprenörer och fordon som ägs av annan än Trafikföretaget och dess utförare.

8. Aktivt miljöarbete

Uppföljning, se avsnitt 9.8.

Beställaren vill att Trafikföretaget ska arbeta med miljöförbättringar. Beställaren ställer därför krav på miljöarbete hos Trafikföretaget.

Miljöarbetet syftar till att Trafikföretaget ska påbörja eller fortsätta med ett förhållningssätt, där verksamhetens miljöpåverkan alltid är en faktor när beslut fattas, eller investeringar genomförs.

Minimikrav

Trafikföretaget väljer självt om det vill använda de standardsystem för miljöarbete som finns t ex miljöledningssystem enligt ISO 14001, eller ett miljöprogram efter branschanpassade manualer – eller motsvarande.

Miljöarbete hos Trafikföretaget ska innefatta miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att följa gällande lagstiftning. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda. Miljöarbetet ska också innefatta arbete med, och redovisning av företagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga förare samt övrig personal som arbetar med trafikuppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Miljöarbetet ska vara i drift senast 9 månader efter trafikstart.

Baskrav

Trafikföretaget ska, för den verksamhet som berör avtalet, ha ett miljöledningssystem som uppfyller kraven i ISO 14001, EMAS eller motsvarande.

Trafikföretaget ska ha en miljöpolicy som relaterar till företagets miljöpåverkan och innehåller ett åtagande om att följa gällande lagstiftning. Policyn ska också innefatta ett åtagande om ständig förbättring av företagets miljöprestanda.

Miljöarbetet ska också innefatta arbete med, och redovisning av företagets miljöaspekter, samt mål och mått för dessa. Samtliga förare samt övrig personal som arbetar med trafikuppdraget ska involveras i miljöarbetet.

Miljöledningssystemet ska, utöver Beställarens övriga krav, innehålla ett program för att kontinuerligt minska utsläppen av klimatpåverkande gaser och arbete med drivmedelsbesparing eller energieffektivisering i de fordon som omfattas av uppdraget.

Miljöledningssystemet ska vara i drift senast 9 månader efter trafikstart eller 21 (9+12) månader efter avtalets tecknande.

Utökade krav

Trafikföretaget ska uppfylla Baskrav enligt avsnitt 4.2. Utöver detta ska Trafikföretaget för den verksamhet som berör avtalet ha ett miljöledningssystem som uppfyller kraven i ISO 14001 eller EMAS eller motsvarande, och som är certifierat av oberoende tredje part ackrediterat för certifiering enligt ISO14001 och/eller EMAS eller motsvarande.

Miljöledningssystemet ska vara i drift senast 9 månader efter trafikstart eller 21 (9+12) månader efter avtalets tecknande och vara certifierat senast 15 månader efter trafikstart eller 27 (15+12) månader efter avtalets tecknande.

9. Uppföljning

Rapportering ska ske enligt Beställarens instruktioner.

Sammansättning av fordonsparken redovisas i fordonsdatabas som Beställaren föreskriver. Rapporteringen ska omfatta de fordon som ingår i Trafikföretagets avtal med Beställaren. Trafikföretaget ska kontinuerligt rapportera förändringar i fordonsparken.

Produktionsdata ska redovisas i fordonsdatabasen **senast datum enligt Beställningsformuläret**. Rapporteringen gäller närmast föregående period.

9.1. Utsläppsklass

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering om utsläppsklass med uppgifter från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Utländska uppgifter ska översättas till svenska.

För fordon som är tillverkade 1 september 2019 eller senare anges i vägtrafikregistret tillverkningsmånad 201909 eller senare. För fordon som är tillverkade 1 januari 2021 eller senare anges i vägtrafikregistret tillverkningsmånad 202101 eller senare.

9.2. Miljöbilstillhörighet

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering om miljöbilstillhörighet med uppgifter från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Utländska uppgifter ska översättas till svenska.

9.3. Fordonsteknik

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering av fordonsteknik med uppgifter från vägtrafikregistret eller motsvarande utländska register. Utländska uppgifter ska översättas till svenska.

9.4. Drivmedel och el

Fordonsgas/biogas

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering med underlag från drivmedelsleverantör.

Etanol E85, HVO 100, RME/FAME 100

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering med underlag från drivmedelsleverantör.

Elektricitet

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering med underlag från leverantörer av el.

Körsträcka med biodrivmedel

Trafikföretaget ska på begäran styrka inrapportering av körsträckan med biodrivmedel genom underlag som styrker att man gjort inköp av en tillräcklig mängd drivmedel och el för att det ska motsvara en realistisk förbrukning i de fordon som använts.

Redovisningen ska göras i enlighet som rapportering av utfört uppdrag. Om Trafikföretaget exempelvis redovisar uppdraget som antal körda timmar ska drivmedelsanvändningen presenteras som drivmedelsanvändning per tidsenhet samt vilken andel av total tidsåtgång som biodrivmedel har använts. Om redovisningen baseras på körsträcka ska drivmedelsåtgången anges per körsträcka samt hur stor andel av total körsträcka som biodrivmedel har använts.

Trafikföretaget ska på begäran styrka uppgifterna med dokumentation om inköp av drivmedel med uppgifter om köpare, volym och drivmedelskvalitet samt egna beräkningar av drivmedelsåtgång.

9.5. Fordon som körs på etanol E85, HVO 100 eller RME/FAME 100

Trafikföretaget ska på begäran uppvisa underlag från fordonstillverkare eller dess nationella representant (importör eller motsvarande) att fordonet är godkänt för de drivmedel som används. Utländska intyg ska vara översatta till svenska.

9.6. Undantag för tillfälliga fordon

Eventuella avvikelser från krav ska rapporteras till upphandlande enhet på sådant sätt som Beställaren föreskriver.

9.7. Ledningssystem

Trafikföretaget ska på begäran styrka kraven på ledningssystem med dokumentation som visar att det finns rutiner som säkerställer att kraven kan uppfyllas.

9.8. Aktivt miljöarbete

Uppföljning av aktivt miljöarbete ska göras genom att Trafikföretaget för varje enskilt avtal lämnar miljöredovisning till Beställaren.

Trafikföretagets årliga miljöredovisning redovisas **efterföljande år till Beställaren senast datum enligt Beställningsformuläret.**

Miljöredovisningen är det dokument som redovisar resultatet av Trafikföretagets miljöarbete och verkligt utfall för avtalet och vid behov kompletteras miljöredovisningen tills den är godkänd av Beställaren.

Redovisningen ska vara offentlig samt förankrad och godkänd av VD eller motsvarande och ska innehålla följande:

Miljöarbete – Minimikrav

- Trafikföretagets miljöpolicy, som ska relatera till företagets miljöpåverkan och innehålla åtagande om att driva arbetet mot ständig förbättring samt minst följa gällande lagstiftning.
- Förteckning över Trafikföretagets betydande miljöaspekter och verksamhetsstyrning för dessa.
- Trafikföretagets miljömål ska redovisas, målen ska vara mätbara och tidsbestämda och verkligt utfall ska ingå. Miljömål som endast syftar till att följa lagstiftning eller krav i trafikavtal accepteras ej.
- Trafikföretaget ska uppge vilken typ av miljöarbete eller miljöledningssystem som verksamheten omfattas av.
- Trafikföretagets arbete för att minska förbrukning av såväl fossil- som biodrivmedel samt el ska redovisas.
- Dokumentation som visar att eventuell elleverans till fordon är produktionsspecificerad som 100 % från förnybar källa enligt krav i avsnitt 4.

Miljöarbete – Baskrav och Utökade krav

(gäller utöver kraven ovan under Miljöarbete – Minimikrav)

- Trafikföretaget ska ha identifierat och redovisa vilka lagkrav och andra krav (t.ex. lokala föreskrifter och avtalskrav) verksamheten berörs av.
- Trafikföretaget ska bifoga dokumentation som visar utfall och vidtagna åtgärder (miljörevisionsrapport inklusive observationsrapporter) från senast genomförd extern miljörevision.

Verksamhetsrutiner

- Trafikföretaget ska upprätta, införa och underhålla rutiner för att regelbundet utvärdera att tillämpliga lagkrav och andra krav (t.ex. lokala föreskrifter och avtalskrav) följs.

- Hur Trafikföretaget hanterar avvikelser, korrigerande och förebyggande åtgärder.
- Hur Trafikföretaget kontinuerligt utbildar och informerar personalen i frågor som rör miljöpåverkan.

Granskning av miljöarbetet

Beställaren har rätt att själv utföra, alternativt utse en miljörevisor att granska Trafikföretagets miljöarbete med avseende på Beställarens miljökrav och vad som utlovats i anbudet. Trafikföretaget ska utan kostnad medverka till genomförandet av en sådan revision.

Beställaren kommer bland annat att använda sig av inlämnad miljöredovisning som dokumentation vid revision på plats hos Trafikföretaget.

Trafikföretaget ska efter anmodan, 2 veckor före miljörevision sända följande dokumentation (relaterat till aktuellt avtal) till Beställaren:

- Miljörelaterad dokumentation från tillsynsmyndighet t.ex. dokumentation från tillsynsbesök.
- Trafikföretagets samtliga miljörelaterade tillstånd.
- Resultat (miljörevisionsrapport inklusive observationsrapporter) från externrevisioner och internrevisioner.