

Fastställd av kommunfullmäktige 2003-11-25, § 50, med ändring 2007-05-29, § 57.

I Kommunen som köpare

Klippans kommuns inköpsverksamhet, d v s flödet av material, produkter och tjänster från leverantör till slutlig förbrukning och eventuell destruktion, skall präglas av **effektivitet, miljöhänsyn, kompetens** och **samverkan**, där en god totalekonomi för kommunen skall vara målet. Kommunens storlek som köpare skall utnyttjas genom att ramavtal i så stor utsträckning som möjligt tecknas med lämpliga leverantörer.

Med **effektivitet** avses dels den interna effektiviteten att använda kommunens resurser på bästa sätt, såsom E-handel samt att rutiner och hjälpmedel är ändamålsenliga och att valet av produkter och tjänster baseras på en riktig behovsanalys, dels den externa effektiviteten vid valet av leverantör samt utformningen av de kommersiella villkoren.

Med **miljöhänsyn** avses att vid lika val prioriteras den högst miljövänliga produkten.

Med **kompetens** avses kommunens förutsättningar att uppnå ovannämnda effektivitet. Detta ställer krav inom en mängd områden såväl med anknytning till verksamheten som till kommersiella frågor.

Med **samverkan** avses de åtgärder, som innebär att kommunen bättre kan utnyttja den samlade kompetens som finns tillgänglig, kan tillvarata de fördelar som en stor sammanlagd volym kan ge, t ex vid prissättning, service, distribution och utveckling, samt kan begränsa de inköpsadministrativa kostnaderna genom att undvika dubblering av handläggningen.

Upphandling/Inköp ska ske genom en samverkan mellan den enskilde inköps/-avropsansvarige och den kommersiella kompetens som kommunen tillhandahåller i form av inköpssamordnare. Detta tryggar att upphandlingen/inköpet kan genomföras på ett affärsmässigt och för kommunen ekonomiskt fördelaktigt sätt.

Med beaktande av ovanstående utforma anbudsunderlag, som möjliggör både för mindre och större företag att lämna anbud. Syftet skall vara att vårda konkurrenssituationen på den aktuella marknaden.

Särskild ansträngning ska göras för att uppmärksamma det lokala näringslivet om pågående upphandling via lokal annonsering, informationsmöte eller liknande.

För att tillgodose målet om lägsta möjliga totalkostnad krävs följande förhållningssätt av organisationen:

att upphandlingsärenden/inköp avgörs med utgångspunkt från vad som långsiktigt är förmånligt för kommunen som köpare,

att krav på kvalitet och prestanda inte ställs högre än vad som i varje särskilt fall behövs,

att tillse att leverantörerna är anpassningsbara till de krav som kan ställas för att ge en effektivare administration av beställningar och fakturor,

att den mest miljövänliga produkten/leverantören bör ges en fördel genom utvärderingskriterier,

att samverkan sker så långt det är möjligt såväl inom kommunen som med andra för, att uppnå samordningsvinster,

att upphandlingen/inköpet planeras så att förmånligaste pris kan erhållas,

att upphandlingen/inköp görs med utnyttjande av teknisk, juridisk och kommersiell kompetens,

att de leverantörer som anlitas är kompetenta och kan fullgöra åtaganden och skyldigheter, att beställningar och avtal skall vara skriftliga om inget annat sägs,

att respektive nämnd svarar för att rutiner fastställs för upphandlings- och inköpsverksamheten inom respektive verksamhetsområde utifrån kommunens inköspolicy.

II Affärsetik

Klippans kommuns inköps- och avropsansvariga skall som företrädare för kommunen uppträda på ett affärsetiskt korrekt sätt gentemot kommunens leverantörer vad avser t ex konfidentiell information, intressekonflikter och gåvor. Ställningen som kommunens inköps- eller avropsansvarig får inte utnyttjas för personliga inköp på andra förmånligare villkor än vad som gäller för andra konsumenter. **Kommunen ska vara och uppfattas som en kompetent och opartisk köpare.**

III Standardiserade bestämmelser, lagar m m

Vid affärstransaktioner mellan kommun och dess leverantör skall standardiserade bestämmelser i möjligaste mån användas. Exempel på viktiga sådana är:

- **LOU**, lagen om offentlig upphandling, gäller för all upphandling som görs inom Klippans kommun, dess bolag, stiftelser m fl som står under kommunal tillsyn,
- **LIU**, lagen om otillbörligt beteende avseende offentlig upphandling,
- **ALOS 81**, allmänna bestämmelser för leverans av gods (utan montage) till den offentliga sektorn,
- **MONTAGE 85**, allmänna bestämmelser för leverans av gods (innefattande montage) till den offentliga sektorn,

- **TEKAB 83**, allmänna bestämmelser för transport- och entreprenadmaskintjänster för kommuner och närstående företag,
- **AB 92**, allmänna bestämmelser för byggnads-, anläggnings- och installationsentreprenader.

Även köplagen, avtalslagen, räntelagen samt flera andra lagar kan ibland vara tillämpliga. Brottsbalkens 20 Kap 2 § som avser muta och bestickning skall naturligtvis alltid beaktas.

IV Samordning

Kommunens inköpsamordnare har kommunstyrelsens uppdrag att verka för en avvägd kombination av centrala och decentrala inköp samt utnyttjande av skilda kompetenser ge bästa slutresultat utan att inskränka på respektive förvaltning och nämnds ansvar.

Vid upphandlingar som berör flera förvaltningar/avdelningar eller dylikt skall samordning ske för att utnyttja de fördelar som en sammanlagd inköpsvolym kan ge vid prissättning, distribution, service och produktutveckling, samt för att undvika dubbelarbete och höga administrativa kostnader. Det vill säga att vid köp av varor och tjänster skall målet vara en för kommunen god totalekonomi. Motsvarande bedömningsgrunder ska gälla för samordning med andra kommuner och organisationer.

Inköpsenheten svarar för förvaltningsövergripande upphandlingar samt erbjuder förvaltningar och kommunala bolag följande tjänster;

1. Ge råd och stöd i upphandlingsfrågor, ”konsult”
2. Hålla i den administrativa delen av upphandlingar
3. Hålla i hela upphandlingen

V Upphandlande enhet

Kommunen

Klippans kommun är en upphandlande enhet enligt LOU.

Kommunala företag m m

Kommunala bolag, föreningar samfälligheter och stiftelser där kommunen, enligt kommunallagen, har ett avgörande inflytande skall följa LOU:s bestämmelser.

Det innebär att SIKAB och Treklöverns Bostads AB, är egna upphandlande enheter och skall följa LOU:s bestämmelser vid upphandling och inköp.

De måste inte anlita kommunen vid upphandling men kan med fördel göra det.

Författningssamling

För Klippans kommun

VI Miljöaspekter

Vid all upphandling gäller att leverantören skall uppfylla lagstadgade krav ur hälso- och miljösynpunkt och att kommunen skall normalt alltid handla upp produkter med "hög miljöprofil", och som kan bedömas vara minst skadlig för miljö och människor. Vidare skall ställas krav på upphandlingar att ställda miljökriterier är relevanta, enkelt kan kommuniceras och utvärderas.

Om miljöaspekter skall beaktas måste detta anges i kravspecifikationen.

Information om miljöanpassad kommunal upphandling finns på AB Svenska Miljöstyrningsrådets hemsida, www.eku.se

VII Ansvar

Respektive nämnd ansvarar för att upphandling sker enligt LOU:s bestämmelser. Det yttersta juridiska ansvaret ligger på Kommunstyrelsen.

Igångsättande av upphandlingar överstigande 2 basbelopp eller av principiell karaktär skall, efter samråd med inköpssamordnaren, beslutas av aktuell nämnd/styrelse. Igångsättande av upphandling inom 2-5 basbelopp bör nämnd/styrelse delegera till cheftstjänsteman. Denne skall till nämnd/styrelse rapportera alla sådana delegationsbeslut.

Kvalificeringskrav och utvärderingskriterier alternativt hela förfrågningsunderlaget, beslutas, enligt nedanstående beslutsramar, innan publicering och utskick. Ansvarig chef, i samråd med inköpssamordnaren, genomför upphandling, utvärdering, arbetar fram förslag till beslut och avtalsförslag. Upphandlingsbeslut tas enligt nedanstående beslutsramar. Undertecknande av avtal görs enligt delegationsplan eller av beslutsattestant. Motsvarande gäller för nämnd eller styrelse.

Beslutsramar

Om upphandlingen är budgeterad och håller sig inom budgeterade medel eller verkställighet eller delegation enligt nedanstående:

	Kravspec/Förfrågningsunderlag	Upphandlingsbeslut
Beslut i nämnd/styrelse	> 5 basbelopp	> 20 basbelopp
Delegationsbeslut	2-5 basbelopp	2-20 basbelopp
Ren verkställighet	< 2 basbelopp <3 basbelopp avseende konsult- /intellektuella tjänster	< 2 basbelopp <3 basbelopp avseende konsult-/intellektuella tjänster

VIII Inköp med ramavtal

Varor och tjänster som är gemensamma för flera förvaltningar upphandlas med ramavtal. Målsättningen är att huvuddelen av kommunens förbrukningsmaterial och löpande tjänsteköp skall

Författningssamling

För Klippans kommun

ske med ramavtal. Ramavtal innebär att kommunen har träffat ett avtal med leverantören om successiva avrop under avtalsperioden med reglerade priser och volymer. Ramavtalsprincipen innebär att den som är inköpsberättigad kan avropa sitt behov direkt hos leverantören.

Inköps- och avropsansvariga är skyldiga att göra sig underrättade om vilka ramavtal som finns. Har ramavtal träffats skall dessa utnyttjas.

Det skall i detta sammanhang erinras om att ingångna ramavtal är civilrättsligt bindande för kommunen som helhet och därmed också för de olika förvaltningarna och resultatenheter.

Huvuddelen av ramavtalen bör träffas på tvåårsperioder. Om annan tidsperiod väljs skall detta göras på affärsmässiga grunder samt följa LOU. Syftet är att genom att nyttja den tekniska, juridiska och kommersiella kompetens som finns, nå en upphandling till lägsta möjliga totalkostnad för kommunen. I arbetet ingår att utarbeta, sammanställa och utsända anbudsunderlag, infordra och utvärdera anbud, förhandla med anbudsgivare, utarbeta förslag till avtal, informera om tecknade avtal, följa upp ingångna avtal samt att bevaka marknadens utbud av varor och tjänster.

Inför varje ramavtalsupphandling är det inköpssamordnarens ansvar att på bästa sätt tillse att förvaltningarnas behov tillgodoses. Förvaltningarna biträder inköpsenheten med anbudsunderlag, t ex genom att ta fram volymuppgifter och varuartiklar.

Kommunstyrelsen är samordningsansvarig och ansvarig för samtliga träffade ramavtal. Ramavtalen är baserade på kommunen som en inköpare och med kommunens totala inköpsvolym. Ramavtalen gäller således för samtliga förvaltningar. Eventuella avsteg kan beviljas efter saklig motivering och endast då synnerliga skäl föreligger, t ex att leverans kan ske på avtalad tid, att likvärdigt gods/tjänst/funktion inte kan levereras, eller att det affärsmässigt är motiverat att upphandlingen sker i annan ordning. Observera att vid avsteg från träffade ramavtal skall inköpet ske i enlighet med Lagen om offentlig upphandling och kommunens inköpspolicy. ***Avsteg får endast göras efter samråd med inköpssamordnaren.***

IX Inköp utan ramavtal

De flesta varor och tjänster täcks av ramavtal. Vissa inköpsbehov är dock alltför speciella och sällan förekommande för att kunna omfattas av ramavtal. Andra leveranser är mer eller mindre monopolistiska och saknar därför direkta avtal.

För inköp utan ramavtal gäller följande policy:

- huvudprincipen när det gäller betalningsvillkor är 30 dagar,
- huvudprincipen när det gäller fakturerings- och expeditiionsavgifter är att de icke accepteras,
- försök att planera inköpen och om möjligt samordna dem med någon annan,
- utgångspunkten bör vara fasta inköpstidpunkter,

5:07:6

Författningssamling

För Klippans kommun

- utnyttja i första hand inköpsenhetens kompetens vid upphandling,
- huvudprincipen vid all upphandling är **affärsmässighet, konkurrens och objektivitet**,
- alla anbudsgivare som vill och kan måste få vara med i upphandlingen,
- vid upphandlingar över LOU:s tröskelvärden måste särskilda anbudsformer tillämpas,
- vid upphandlingar under LOU:s tröskelvärden, men överstigande **två basbelopp måste förenklad upphandling tillämpas**,
- vid upphandling under LOU:s tröskelvärden och understigande **två basbelopp kan direkt upphandling tillämpas**.

X Övrigt

Val av anbud

Vid inköp utan ramavtal gäller att man i anbudsunderlaget anger hur man kommer att bedöma anbudet och eventuellt rangordna bedömningskriterierna. Antagande av anbud skall ske antingen utifrån **lägsta pris** eller det anbud som är det **ekonomiskt mest fördelaktiga** med hänsyn till samtliga omständigheter och det måste framgå redan vid anbudsförfrågan vilka dessa är, t ex pris, driftkostnader, funktion, miljöpåverkan o s v och hur de inbördes rangordnas vid en anbudsgenomgång. Onormalt **låga** anbud skall kontrolleras.

Uteslutande av anbudsgivare

Uteslutande av anbudsgivare kan ske om anbudsgivaren:

- är konkursmässig
- visar otillbörligt yrkesmässigt beteende,
- ej betalt föreskrivna skatter/avgifter.

En upphandlande enhet får begära upplysningar om leverantörs tekniska förmåga och kapacitet och finansiella ställning. I anbudsunderlaget skall anges vilka upplysningar som önskas.

Ur anbudsförfrågan skall framgå hur denna kontroll kommer att ske.

Mottagande och öppnande av anbud

Anbud skall öppnas så snart som möjligt efter anbudstidens utgång. Minst två personer skall närvara vid öppningen som skriftligen, där anbudet noteras, skall bestyrka sin närvaro. Anbudsgivare får ej närvara vid öppningen. Om det i ett anbud föreligger uppenbar felskrivning, felräkning eller annat uppenbart fel kan medges att rättelse får ske. På motsvarande sätt får och bör man medge att anbud förtydligas och kompletteras i syfte att göra anbudet sinsemellan jämförbara och detta kan ske utan risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:7

Teknisk standard

Om anbudsunderlaget innehåller en teknisk beskrivning av föremålet för upphandlingen skall beskrivningen göras med hänvisning till europeiska tekniska specifikationer, om sådan finns. I annat fall skall beskrivningen göras med tillämpning av svensk standard, som överensstämmer med godtagen internationell standard. Finns inte heller denna skall annan svensk standard eller, om även sådan saknas, annan standard tillämpas.

En upphandlande enhet får varken i anbudsunderlaget eller i annat underlag för upphandlingen beskriva föremålet för upphandlingen på ett sådant sätt att blott en vara eller process kan komma ifråga. Hänvisning till visst märke eller fabrikat får ske om det finns särskilda skäl och bara om anbudsunderlaget utformas så att även likvärdiga varor eller processer kan komma ifråga.

Dokumentation

Genom kraven på rapportering till EU understryks ytterligare att det krävs god dokumentation av upphandlingsärenden.

Upphandlingar med anbudsförfarande skall diarieföras, samlas aktvis och innehålla alla dokument som berör upphandlingen.

Kopior av dokumenten skall lämnas till inköpsamordnaren.

Tiden för bevarande av dessa dokument då det gäller försörjningssektorn är fyra år enligt LOU. I övrigt gäller att dokumenten skall bevaras under avtalstiden. Om upphandlingen diarieförs gäller arkivlagen.

Sekretess

Anbuden är ovillkorligen hemliga (sekretess) tills dess avtal har träffats eller upphandlingen avslutas på annat sätt, t ex avbrutits, eller på annat sätt blivit offentliggjort, t ex beslut tagits i nämnd eller arbetsutskott.

När avtal har träffats, det vill säga när beslut om leverantör fattats, är anbudet och avtalet som huvudregel offentliga, d v s allmänheten har rätt att få del av handlingarna.

Möjligheten finns genom med särskilt beslut sekretessbelägga anbud efter det att beslut om leverantör fattats.

Inköp över resp under tröskelvärden

Regler för denna typ av upphandling redovisas i bilaga 1 och 2.

Inköp över tröskelvärden

Inköp över tröskelvärden där upphandlingen uppgår till ett belopp som enligt lagstiftningen tvingar den att ske inom hela EES-området.

Följande tröskelvärden gäller, omräknade till svenska kronor, fr o m 1 april 2002:

- Bygg- och anläggningsarbeten 5 000 000 ECU = ca 43 534 000 Skr
- Varor/inköp 200 000 ECU = ca 1 741 000 Skr
- Tjänster 200 000 ECU = ca 1 741 000 Skr
- Tjänster inom försörjningssektorn (va, energi, transport, kommunikation) 400 000 ECU = ca 3 482 000 Skr
- Tjänster inom försörjningssektorn (telekommunikation) 600 000 ECU = ca 5 224 000 Skr

Utgångspunkten för inköpsvärdet är det **totala** inköpsvärdet oavsett hur upphandlingen eventuellt uppdelas i etapper under en längre tid.

Vid upphandlingar över tröskelvärden gäller speciella regler enligt LOU - framförallt gäller detta **hur** anbudsfrågan skall gå ut.

Upphandlingen enligt LOU innebär; köp, leasing, hyra eller hyrköp. Upphandlingen skall vara tillgänglig för hela EES-området, vilket innebär en obligatorisk plikt att annonsera upphandlingen i **Official journal** på ett officiellt EU-språk. Anbudstiden är längre än vid traditionell upphandling och kräver dessutom betydligt mera i förberedelser avseende anbudsunderlag och tider. En normal upphandling över tröskelvärden innefattar en anbudstid på ca 10-15 veckor, varför upphandlingarna således kräver en god tidsplanering och framförhållning.

Anbudsförfarandet kan vara;

- **öppen upphandling** (öppet för alla som vill lämna anbud)
- **sektiv upphandling** (intresseanmälan begärs in och därefter selekterar man och väljer ut dem man bedömer kan lämna anbud)
- **förhandlingsupphandling** (kan endast ske i vissa angivna fall och är inte jämförbart med den förhandlingsupphandling som gällt tidigare)

Huvuddelen av upphandlingar över tröskelvärden avses ske såsom öppen upphandling enligt lagstiftningens direktiv. Den öppna upphandlingen syftar på att det är öppet för alla att lämna anbud, vilket är ett av målen med de nya reglerna enligt EU:s procedurdirektiv.

Författningssamling

För Klippans kommun

Inköp under tröskelvärden

Upphandling av varor, byggnadsentreprenader och inom vatten-, energi-, transport- och kommunikationsområdena där värdet understiger fastställda tröskelvärden, liksom när det gäller upphandlingar av tjänster, där värdet understiger tröskelvärden kan ske genom;

- **förenklad upphandling**
- **direkt upphandling**

Förenklad upphandling

Förenklad upphandling förutsätter ett skriftligt och formellt förfarande som innefattar krav på hur anbudsunderlaget skall se ut och hur anbudet skall prövas.

Förenklad upphandling **skall ske** när anbudssumman överstiger **två basbelopp**.

Vid förenklad upphandling gäller;

- att det av anbudsunderlaget skall framgå om ett anbud kan komma att antas utan föregående förhandling
- att anbud skall lämnas skriftligt

Anbudsfrågan skall ske genom annons i en allmänt tillgänglig databas, ex vis Anbuds Journalen. Utöver detta ska tillses att konkurrens uppnås, ex vis genom riktad skrivelse.

I annonsen eller skrivelsen skall alltid anges den dag, då anbudet senast skall vara inkommet för att kunna prövas. Dagen bör fastställas med utgångspunkt från att anbudsgivare ges skälig tid att lämna anbud

Direktupphandling

Direktupphandling får göras om anbudssumman **understiger två basbelopp** eller om det finns **synnerliga skäl**, såsom brådska orsakad av omständigheter som inte kunnat förutses och inte heller beror på den upphandlande enheten.

Direktupphandlingen avser ett informellt förfarande som således inte behöver vara skriftligt. Dock gäller även här kraven på affärsmässighet, konkurrens och objektivitet. Det mest fördelaktiga anbud i förhållande till pris, driftskostnader, funktion, miljöpåverkan m m bör eftersträvas. Prisjämförelser och andra undersökningar är lämpliga åtgärder att genomföra före beslut om antagande av leverantör.

INKÖPOLICY FÖR FORDON I KLIPPANS KOMMUN

Fastställd av kommunfullmäktige 2008-12-16, § 103.

Omfattning och syfte

Denna policy gäller vid samtliga inköp och leasing av bilar som får framföras med B-körkort (under 3,5 ton) i kommunen. För personbilar gäller att alla krav ska uppfyllas. För övriga fordon gäller att kraven ska uppfyllas så långt det är möjligt. Varje avsteg från krav i en specifik upphandling eller avrop mot upphandling ska först godkännas av den bilansvarige i kommunen, se nedan. Policyn omfattar bruksbilar, poolbilar samt tjänste- och förmånsbilar. Policyns syfte är att säkra att kommunen köper in fordon som bidrar till minskad miljöpåverkan, ökad energieffektivitet och ökad trafiksäkerhet. Policyn ska inte bifogas vid upphandling, utan relevanta krav ska väljas ut.

Bilstorlek

Bilstorlek ska väljas utifrån användningsområdet. Då man är få i bilen, har små lastbehov och främst kör i tätortstrafik bör en liten bil väljas. Mellanstor bil får användas då man regelmässigt är fler än två personer i bilen och/eller har behov av större lastutrymmen alternativt kör mycket utanför tätorten. Stora bilar, familjebussar och servicefordon väljs efter lastbehov.

Krav på trafiksäkerhet, miljö och arbetsmiljö

Nedan listas ett antal krav. Vissa av kraven står med fet stil. Dessa krav är obligatoriska för alla personbilar och ska uppfyllas så långt det är möjligt för övriga fordon. Hälften av de nyinkaffade fordonen skall vara försedda med godkända alkolås. Därefter följer ett antal övriga krav. Bland dessa ska man vid varje upphandling sträva efter att ta med fler än vid föregående upphandling. Val av övriga krav i prioriteringslistan kan göras i samråd med bilansvarig.

Trafiksäkerhet

- **Bilar ska ha minst 4 stjärnor enligt Euro NCAP:s krocktest, småbilar ska ha minst 5 stjärnor. Om inte bilen är testad med alternativt bränsle kan resultat från bensinbil tillämpas.**
- **Bilar ska ha trepunktsbälte på alla platser.**
- **Bältespåminnare ska finnas för förare och passagerare fram.**
- **Antisladdsystem (ESC) ska finnas.**
- **ABS-bromsar ska finnas.**
- **Lastförskjutningsskydd ska finnas i kombi- och transportfordon.**
- **Backsensorer ska finnas (minskar risken för backskador på fordon såväl som omgivning).**
- Av vägverket godkända alkolås ska finnas, uttryckningsfordon undantagna.
- System för hastighetsövervakning (ISA) ska finnas som företrädesvis är kopplat till NVDB (Nationell VägData Basen).

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:2

- Fordon ska ha minst sex krockkuddar.
- Pisksnärtskydd ska finnas som minst är klassat som acceptabelt (gult) i Folksams test, eller klassat som acceptabelt i likvärdigt test.
- Bilar ska ha minst 2 stjärnor enligt Euro NCAP när det gäller krocksäkerhet för oskyddad trafikant.

Miljö

- **Samtliga bilar som köps in måste klara Miljöklass 2005, 2005 PM, Hybrid eller El.**
- **Däck ska innehålla mindre än 3 % HA-olja.**
- **System för hastighetsövervakning (ISA) företrädesvis kopplat till NVDB ska finnas (påverkar förare att hålla rätt hastighet och minskar bränsleförbrukningen).**
- **Alla fordon som kan köras på diesel eller etanol (E85) ska ha motorvärmare. Övriga rekommenderas att ha det.**
- Stödsystem för att följa upp bränsleförbrukning ska finnas.
- GPS ska finnas.

Övriga miljökrav som kan ställas på fordonens däck, t.ex. för rullmotstånd kan hittas i kriterierna för olika miljömärkningar, t.ex. Svanen.

Arbetsmiljö

- **Luftkonditionering ska finnas.**
- Kupévärmare

Övriga arbetsmiljökrav ska behandlas utifrån fordonets användning.

Övrigt

Bilen ska vara utrustad med 1:a hjälpen utrustning och varselväst. Fyrhjulsdraft ska undvikas och val motiveras. Exempelvis kan det finnas motiv för fyrhjulsdraft på vissa bilar som nattpatrullen inom hemvården använder. När fordon köps av Klippans kommun ska ett så gott rostskydd som möjligt eftersträvas.

Val av fordon

Fordon ska väljas enligt prioriteringsordningen nedan, baserat på drivmedlens miljöpåverkan:

1. gasbilar med förbrukning som ej överstiger 9,7 m³ gas/100 km
2. elbilar med förbrukning som ej överstiger 37 kWh/100 km
3. etanolbilar med förbrukning som ej överstiger motsvarande 9,2 liter bensin/100 km
4. hybridbilar där utsläppen av fossil koldioxid är max 120 g/km motsvarande 5,0 liter bensin/100 km alt. 4,5 liter diesel/100 km
5. snåla dieseldrivna fordon där utsläppen av fossil koldioxid är max 120 g/km, motsvarande 4,5 liter diesel/100 km
6. snåla bensindrivna fordon där utsläppen av fossil koldioxid är max 120 g/km, motsvarande 5,0 liter bensin/100 km

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:3

Förbrukningsgränserna är hämtade från den statliga miljöbilsdefinitionen i SFS 2004:1364.

Många dieslbilar kan köras med biodiesel (Rapsmetylester (RME) eller syntetisk diesel), som är ett förnyelsebart bränsle. Vid inköp av dieselbil bör möjligheten att välja en modell som kan köras med biodiesel beaktas.

Energieffektivitet

För samtliga fordon, oavsett drivmedel, ska en så hög energieffektivitet som möjligt eftersträvas. Om miljöbil *inte kan väljas* ska kriterierna i tabellen nedan uppfyllas vid nyinköp för att främja energieffektivitet. Definitionerna av de olika bilklasserna är hämtade från Konsumentverket och bränsleförbrukning kommer från Gröna bilister och avser blandad körning. För transportfordon har ingen relevant officiell nivå identifierats. Det resurseffektivaste motoralternativet som är anpassat för uppgiften ska väljas.

Storlek	Diesel, maxvärde (liter/100 km)	Bensin, maxvärde (liter/100 km)
Småbil (under 1100 kg)	4,6	5,0
Mindre mellanklass (1101-1250 kg)	5,3	6,2
Större mellanklass (1251-1400 kg)	5,5	6,3
Mindre storbilsklass (1401-1600 kg)	5,6	6,4
Större storbilsklass (över 1600 kg)	5,6	6,4
Familjebuss (minst 6 sittplatser)	7,2	8,4

Utbyte av befintliga fordon

Följande bilar ska tas ur bruk så snart det är möjligt:

- Alla fordon äldre än 12 år
- Personbilar som inte uppfyller minst 3 stjärnor i Euro NCAP:s krockprov.
- Personbilar som släpper ut mer än 200 g CO₂/km enligt fordonsdata för blandad körning (motsvarar ca 8,5 liter/100 km bensin och 7,6 liter/100 km diesel)
- Transportfordon som saknar huvudstöd, krockkudde eller trepunktsbälte på de platser som används.
- Transportfordon som släpper ut mer än 220 g CO₂/km enligt fordonsdata för blandad körning (motsvarar ca 9,3 liter/100 km bensin och 8,3 liter/100 km diesel)

Inventering ska ske av vilka bilar kommunen äger och leasar och som inte klarar kraven ovan. Handlingsplan för utbyte ska tas fram och antas senast 1 år efter policyns antagande.

Uppföljning

I kommunen ska en bilansvarig finnas, dit samliga fordons inköp eller försäljning ska anmälas av utsedd kontaktperson på respektive förvaltning. Den bilansvarige har därmed en komplett sammanställning av kommunens fordonspark. Tillsammans med kontaktpersonerna i förvaltningarna utarbetas rutiner för uppdatering, sammanställning och utvärdering av policyns

efterlevnad. Uppföljningssystem ska finnas för att säkerställa och kontinuerlig följa upp att fordon med alternativa drivmedel körs på dessa.

Vägledning till: Inköspolicy för fordon i kommuner

Detta är en vägledning kopplad till framtagen inköspolicy. Ambitionen är att här motivera och ge bakgrunden till de kriterier som finns i policyn för att underlätta införsäljningen och förståelsen. Policyn är framtagen under hösten 2007 i samverkan mellan Hållbar Mobilitet Skåne, Vägverket Skåne, Stiftelsen TEM vid Lunds Universitet och en projektgrupp med representanter från ett 15-tal av Skånes kommuner.

Policyns skrivningar finns med indraget och i kursiv stil.

Lagtexter och hänvisningar är aktuella i januari 2008 men bör givetvis kontrolleras innan varje användning av policyn. Uppdaterad version läggs på HMSkånes hemsida.

Inköpspolicy för fordon i kommuner

Omfattning och syfte

Denna policy gäller vid samliga inköp och leasing av bilar som får framföras med B-körkort (under 3,5 ton) i kommunen. Policyn omfattar bruksbilar, poolbilar samt tjänste- och förmånsbilar. Policyns syfte är att säkra att kommunen köper in fordon som bidrar till minskad miljöpåverkan och ökad energieffektivitet.

Samtliga kriterier nedan är att betrakta som krav. Varje avsteg från dem i en specifik upphandling eller avrop mot upphandling ska först godkännas av den bilansvarige i kommunen. I det fall det står "bör" är kravet inte bindande men uppfylls kriteriet bör det premieras i upphandlingen.

Bör-krav kan utformas så att de ger poäng i upphandlingen medan skallkrav är kvalificerande. Vilken vikt bör-kraven ges och om alla tillämpas eller ej är något som bör beaktas inför varje upphandling utifrån förutsättningarna. I det fall det står 'bör' måste inte kravet tas med i förfrågningsunderlaget utan det avgörs i respektive upphandling, då man dessutom avgör hur uppfyllandet av kraven ska premieras.

Miljö och trafiksäkerhet

Följande krav ska tillämpas på samtliga fordon:

- *Bilar ska ha minst 4 stjärnor enligt Euro NCAP krocktest, småbilar ska ha minst 5 stjärnor. Om inte bilen är testad med alternativt bränsle kan resultat från bensinbil tillämpas.*

Det europeiska konsortiet Euro NCAP gör krocktester av nya bilar. Resultaten kan användas som en vägledning för hur säkra nya bilmodeller är.

Euro NCAP-konsortiet (The European New Car Assessment Programme) har gjort krocktester sedan 1997. Konsortiet gör krocktester av nya bilar och dessa tester kan användas som en anvisning om hur säker resp ny modell är. Fem europeiska regeringar stödjer konsortiet och den svenska är en av dessa. Vägverket har varit med i samarbetet sedan starten.

Hastigheten i frontalkrockprovet hos Euro NCAP är 64 km/tim. En ganska tuff krock som främst ställer höga krav på att kupéutrymmet inte skadas. I verkliga olyckor har detta stor betydelse för hur svåra skadorna blir.

I krockproven ingår följande tester:

- Ett frontalkrockprov i 64 km/tim mot en deformierbar barriär.
- Ett sidokrockprov, där en deformierbar barriär körs in i förarsidan på bilen i 50 km/tim.
- Ett stolpkrockprov där bilen körs in i en stolpe i 29 km/tim.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:6

Testerna som Euro NCAP utför ger upplysning på hur bilen fungerar i bestämda situationer och i bestämda hastigheter, vi får inget absolut svar om hur bilen fungerar i andra situationer. Generellt gäller att de bilar som uppnår ett högt betyg i testerna bedöms ge ett bra skydd även i situationer som ej testats.

Anledningen till att småbilar ska ha minst 5 stjärnor är att en lätt bil får genomgå ett lite för snällt prov i förhållande till verkligheten. Däremot får en tung bil genomgå ett något för tufft prov. Det här kan innebära att värdet för en lätt bil upplevs som lika bra eller till och med bättre än värdet för en stor bil. I en verklig krock mellan den lätta och tunga bilen skulle dock påfrestningarna bli större i den lätta bilen. Därför ska inte jämförelser göras mellan olika storleksklasser på bilmodellerna. Det går alltså bara att jämföra resultaten inom en klass, inte mellan klasser.

Barnsäkerhet

Sedan slutet av 2003 har EuroNCAP även en separat stjärnrating för barnsäkerhet, med maximalt fem stjärnor. Hittills har ett 40-tal bilmodeller testats ur barnsäkerhetssynpunkt. Ingen av dessa har uppnått högsta betyget.

Testet görs med dockor motsvarande ett 18 månader och ett 3 år gammalt barn. Bedömningen gäller bilens egenskaper i kombination med den barnsäkerhetsutrustning som tillverkaren rekommenderar.



Child occupant protection (Max 5 blå stjärnor)

Fotgängartest

I EuroNCAP testas även hur aggressiva olika bilmodeller är då de kolliderar med en oskyddad trafikant. Detta görs genom att undersöka de skador som en påkörning vid 40 km/tim skulle tillfoga en fotgängare. Resultatet från fotgängarprovet redovisas separat och kan högst uppgå till fyra stjärnor.



Pedestrian protection (Max 4 gröna stjärnor)

Mer information finns på Vägverkets hemsida och Euro NCAP's hemsida

http://www.vv.se/templates/page3_____2731.aspx

<http://www.euroncap.com/home.aspx>

Det svenska försäkringsbolaget Folksam undersöker säkerheten sedan bilen kommit ut i trafiken, www.folksam.se

- *Bilar ska ha trepunktsbälte på alla platser.*

Bilbältet är den absolut viktigaste säkerhetsdetaljen i bilen - både i framsätet och i baksätet. Om alla använde bälte skulle minst 60 liv sparas varje år i den svenska trafiken.

- *Bältespåminnare ska finnas för förare och passagerare fram.*

Undersökningar har visat att bältespåminnare med ljud och ljussignal är det effektivaste sättet att öka bältesanvändningen

- *Fordon ska ha minst sex krockkuddar*

Den största risken vid en frontalkrock är att huvudet eller bröstet slår i bilens inredning, exempelvis ratten, instrumentbrädan, vindrutan eller främre sidostolparna. Genom att använda bilbältet minskar risken för skador betydligt. Med krockkudde minskar risken ytterligare.

- *Antisladdsystem (ESC) ska finnas*

All forskning visar på betydande säkerhetsvinster med ESC- system. Utbudet nya bilar med ESC är stort.

- *Alla fordon som kan köras på diesel eller etanol (E85) ska ha motorvärmare*

Motorvärmare drar energi men rätt använt minskar den totala miljöpåverkan beroende på att de skadliga utsläppen vid kallstart minskas drastiskt. Bilar som drivs på etanol kan vara svårstartade vid kallare än cirka 15 minusgrader. Alla personbilar tänkta för etanoldrift som finns på svenska markanden för tillfället har motorvärmare som standardutrustning. Många nya dieslbilar har dieseldriven motorvärmare som förvärmer motorn.

Följande finns att läsa på Konsumentverkets hemsida:

”Rätt använd sänker en motorvärmare bilens utsläpp av kolväten och partiklar markant. Miljöfördelarna med motorvärmare är störst i tätorter. En annan positiv effekt av motorvärmareanvändning är också att bilen blir mer lättstartad, vilket minskar slitaget på motorn. Du hjälper alltså både miljön och din egen ekonomi.

Tips för motorvärmare:

- Använd en timer för att reglera inkopplingstiden.
- Vid sträng kyla (-15° C) bör motorvärmaren vara inkopplad ungefär en och en halv timme.
- Vid en temperatur kring 0° C räcker det med en timme.
- Vid temperaturer över +10° C skall motorvärmare inte användas.

Det är viktigt att inkopplingstiden är optimal och att motorvärmaren inte används vid för varma temperaturer, eftersom miljöfördelarna då äts upp av den miljöbelastning som själva uppvärmningen medför.”

Kupévärmare

I samband med diskussionen kring motorvärmare eller ej är det även relevant att utvärdera behovet av kupévärmare. Detta kan vara en viktig parameter vintertid för komforten i kupén men all energiförbrukning innebär en miljöpåverkan. Även här förutsätts därför att inkopplingstiden är begränsad till en stund innan fordonet ska användas. Kupévärmare finns i olika utföranden, såväl de enkla som bara styr på effekt och mer avancerade som har termostat och som man kan ställa på en viss temperatur. Transportfordon har ibland behov av att vara frostfri förvaring för målarfärg och annat som lagras i bilen. I de fall detta inte kan lösas på annat sätt (garage eller att frostkänsliga produkter tas ut) är det viktigt att en energieffektiv kupévärmare används som frostvakt.

- *Däck ska innehålla mindre än 3 % HA-olja och rullmotståndet ska redovisas*

Miljöpåverkan från däck kan påverkas av däcken i sig själva via de partiklar de avger samt indirekt beroende på hur de påverkar bränsleförbrukningen. För att minimera rullmotståndet är givetvis rätt lufttryck en annan viktig parameter men det är mer en fråga kring bilens användning.

HA-olja

HA-oljor är en restprodukt som bildas vid tillverkningen av smörjoljor och den innehåller stora mängder polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Flera av dessa är cancerframkallande och svåra att bryta ner i naturen. Oljan tillsätts i bildäck för att göra dem mjukare och mer lättarbetade, därmed sprids stora mängder HA-oljor i naturen i form av däckslitage.

Från och med 2010 är det förbjudet med HA-oljor i nytillverkade däck i hela EU varför detta krav ej är så kontroversiellt, frågan håller på att lösa sig själv i takt med att allt fler tillverkare ställer om till andra tillsatsoljor utan dessa problem. HA-fria däck är inte dyrare än de med HA-olja.

Tidiga versioner HA-oljefria däck hade i vissa fall kvalitetsproblem med ökat slitage som följd. Dessa problem är idag åtgärdade. Det förekommer även uppgifter om att våtgreppet är sämre på däck utan HA-olja, men enligt uppgift från däcktillverkare är detta endast vid hastigheter över 180 km/h. Enligt samma källa har HA-fria däck ett bättre grepp i vinterväglag eftersom oljan som ersatt HA-oljan inte fryser lika lätt och det gör att däcken är mjukare. Regummerade däck är redan idag fria från HA-oljor på grund av arbetsmiljöskäl.

Sammantaget kan man konstatera att däck utan HA-oljor idag uppfyller de krav man kan ställa och eftersom däck med HA-olja blir förbjudna redan 2010, finns det ingen anledning att använda dessa.

Rullmotstånd

Välj ett däck med lägre rullmotstånd. Ett däck med högt rullmotstånd innebär att fordonet förbrukar mer bränsle och därmed släpper ut mer koldioxid. Det låga rullmotståndet får dock inte inverka negativt på däckets torr- och våtgrepp. I policyn har vi inte satt fasta kriterier för vilket rullmotstånd som ska krävas. I respektive utvärdering är lämpligt att ta ställning till om man ska lägga till dessa krav eller vid utvärderingen premiera lågt rullmotstånd. Svanenkriterierna anger en relevant nivå som kan användas. Där anges att rullmotståndet som procent av hjullasten inte får överskrida de värden som anges i tabell 1.

Tabell 1 Gränsvärden för rullmotståndet hos personbilsdäck.

Belastningsindex-klass	Rullmotstånd Nya däck	Rullmotstånd Regummerade däck
< 80	1.20	1.25
80-90	1.10	1.15
> 90	1.00	1.05

I svanenkriterierna anges även hur detta krav kan dokumenteras och ytterligare krav kring t.ex. HA-olja som kan ställas kring däck. [Svanens kriterier för däck](#)

Dubbdäck eller friktionsdäck

Dubbdäck har inte beaktats i policyn då det oftast är en fråga som inte ingår i upphandlingen utan kommer i en driftsfas. Det finns många miljö- och hälsoproblem med dubbdäck varför det är viktigt att tänka på miljöaspekten om det är aktuellt.

Dubbdäck river upp partiklar ur asfalten som människor andas in och det orsakar enligt vissa uppgifter flera hundra dödsfall om året i Sverige. Dubbdäck ökar även bullernivån från bilar och ökar bränsleförbrukningen. Värt att notera är att för lågt lufttryck i däcken kan öka bränsleförbrukningen mer än dubbdäck.

Tidigare har det varit så att dubbdäck varit bättre än friktionsdäck på ren blankis, medan friktionsdäck varit bättre på alla andra underlag. Moderna friktionsdäck (tex Gislaved) har i nyare undersökningar (Motorföraren 2007) till och med visat sig bättre än dubbdäck även på blankis. Sammantaget kan man dra slutsatsen att det finns både bra och dåliga dubbdäck och bra och dåliga friktionsdäck.

Vägverket har ett uppdrag från Regeringen att minska partikelutsläppen i städer. Deras rekommendation är därför att dubbdäck endast bör användas på fordon som till övervägande del går på landsväg. Friktionsdäck rekommenderas på bilar som till övervägande del går i tätort. Naturligtvis måste man göra en bedömning i varje enskilt fall. Värt att ta med i övervägandet är att Danmark och Tyskland har ett förbud mot dubbdäck och att Skånes klimat är mer jämförbart med dessa länder än med Svealand och Norrland.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:10

All-round däck, året-runt däck och liknande rekommenderas inte, då vinter respektive sommardäck kräver olika gummiblandningar för att få bästa möjliga grepp.

- ***ABS-bromsar ska finnas***

ABS (på [tyska](#) *Antiblockiersystem*, [engelska](#) *anti-lock braking system*) är ett tekniskt system på motorfordon som förhindrar att hjulen låser sig när man [bromsar](#). Syftet och fördelarna med detta är dels att styrförmågan bibehålles vid hårda inbromsningar samt att bromssträckan förkortas på de flesta underlag

- ***Luftkonditionering ska finnas***

Luftkonditionering är negativt för miljön då det ökar bränsleförbrukningen. Att det ändå ingår i policyn är beroende på att det har ansetts vara ett viktigt arbetsmiljökrav. Luftkonditionering i form av AC kan vara ett bättre miljöalternativ då man sätter på den när man upplever behov, en ACC sätter man på en fast temperatur och den riskerar då att användas mer vid relativt måttliga behov.

Från Konsumentverkets hemsida:

”När luftkonditioneringen (AC) används ökar belastningen på motorn, vilket i sin tur ökar bränsleförbrukningen. Vid användning av luftkonditionering en varm sommardag kan bränsleförbrukningen öka med närmare 10 procent. Vid användning under vintern, främst för att avfukta passagerarutrymmet, ökar bränsleförbrukningen med ungefär 5 procent. Klimatanläggningar i bilar kan innehålla freon, som tunnar ut ozonskiktet i stratosfären och därmed minskar jordens skydd mot farlig UV-strålning. Kontrollera vilka garantier biltillverkaren har för klimatanläggningens hållbarhet, så att läckaget av köldmediet är så litet som möjligt.”

- ***Pisksnärtskydd ska finnas som minst är klassat som acceptabelt (gult) i Folksams test***

Varje år får 20 000 svenskar pisksnärtskador (whiplash). Var tionde drabbad får kroniska besvär och cirka 150 personer förtidspensioneras årligen.

Den i särklass vanligaste orsaken till pisksnärtskador är att bilar blir påkörda bakifrån. Skadorna kan också uppstå vid frontalkrockar, singelolyckor och ibland även utanför trafikmiljön.

Pisksnärtskadorna står för 70 procent av personskadorna i bil.

Sverige är ledande inom forskningen om pisksnärtskador och när det gäller att testa skydd mot skadorna. Ambitionen är att testerna av pisksnärtskydd på sikt ska ingå i Euro NCAP-testerna.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:11

***- Av vägverket godkända alkolås ska finnas, utryckningsfordon undantagna..
Drogpolicy med handlingsplan för rehabiliteringsåtgärder ska finnas i
kommunen.***

Det görs i genomsnitt minst 15 000 bilresor varje dag i Sverige med förare som är så påverkade att de skulle dömas för rattfylleri om de upptäcktes. 30% av alla som dör i trafiken är alkoholpåverkade, i singelolyckor så många som 50%. Trots informationskampanjer är andelen alkoholpåverkade i dödolyckor konstant. Alkolås är ett effektivt verktyg för att säkerställa att alkoholpåverkade förare inte kommer ut i trafiken.

Före installation av alkolås är det viktigt att ha en antagen alkohol- och drogpolicy med handlingsplan i kommunen. Handlingsplanen skall ange vilket rehabiliteringsansvar arbetsgivare respektive anställd har om problem uppdragas.

Dräger, Alkolås Scandinavien och Foxguard har alkolås som uppfyller de krav som Vägverket ställer vid egna upphandlingar. Kostnad 8000 – 16000 kronor, vid större upphandlingar kan rabatter erhållas.

***Utöver ovanstående krav bör man i det enskilda fallet beakta behovet av:
- Backsensorer (minskar risken för backskador på fordon såväl som omgivning)***

Backsensorer har visat sig ge betydande besparingar när det gäller plåtskador, de har även stor trafiksäkerhetspotential.

(Gott exempel. Hemtjänsten Kristianstad/Lilian Erlandsson)

- System för hastighetsövervakning (ISA)

Hastigheten är en av de faktorer som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Men nu finns effektiva verktyg och stöd för att hålla hastigheten. Ett sådant är ISA som står för "intelligent stöd för anpassning av hastighet". De två största tillverkarna av ISA (Gabria och Sepab) har utrustning som kostar 6000-8000 kronor, beroende på hur sofistikerad loggning man önskar.

Kostnad för service och uppdatering tillkommer. För tunga fordon finns ofta ISAfunktionen integrerad i förarstödssystemen

- Stödsystem för att följa upp bränsleförbrukning

Stödsystem kan finnas av många olika slag, allt från en enkel färddator till eftermonterad utrustning för att mäta många olika parametrar kring körstil, hastighet, bränsleförbrukning mm. Skälet att efterfråga denna information är de erfarenheter som finns av att förarens motivation att köra sparsamt och beteende påverkas kraftigt av möjligheten att få snabb och riktad återkoppling. Varje satsning på sparsam körning bör ha föregåtts av en strategi för hur man ska samla in, utvärdera och återkoppla utfallet på så detaljerad nivå som är möjligt. Genom att

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:12

prioritera att stödsystem finns i inköpta fordon underlättas framtida satsningar på sparsam körning.

Från Konsumentverkets hemsida:

”Olika förare som kör samma bil vid körning på väg kan få skillnader i bränsleförbrukningen på 5-15 procent. Ett planerat körsätt resulterar i en lägre förbrukning. Om du kör på så hög växel som möjligt, undviker häftiga inbromsningar och motorbromsar i stället, blir bränsleförbrukningen mindre. De flesta bilar kan köras på högsta växeln redan vid 50 km/tim på plan väg. Ett sådant körsätt resulterar, förutom i lägre bränsleförbrukning, också i minskat slitage på bilen samt en lägre bullernivå. Du kan spara tusenlappar varje år i minskade bränsle-, reparations- och servicekostnader.”

-GPS

GPS kan vara motiverat om det minskar risken för att man kör fel. För yrkesgrupper som regelbundet kör till nya adresser kan det vara motiverat då det kan spara tid och bränsle. Då teknikutvecklingen går fort på området kan det finnas fördelar med att köpa lös utrustning framför en lösning som är integrerad i bilen.

- Lastförskjutningsskydd (kombi och transportfordon)

Lastförskjutningsskydd kombinerat med lastförsäkringsöglor är viktiga säkerhetsdetaljer i kombi och transportfordon. Lösa föremål kan ge mycket allvarliga skador även vid mindre olyckor.

- Krocksäkerhet för oskyddad trafikant enligt Euro NCAP (minst 2 stjärnor)

Sedan 1 januari 2002 testar Euro NCAP om bilarna är utformade så att de skyddar fotgängare från att få svåra skador om de skulle bli påkörda. Proven görs i 40 km/tim som är en vanlig hastighet i tätorter. Hur svåra skador fotgängarna får i en olycka, beror till stor del på hur bilen är konstruerad där den påkörde brukar slå i bilen. Skyddet för fotgängare testas genom en rad krockprov som liknar påkörningar av barn och vuxna i 40 km/tim. Proven är utformade enligt riktlinjer från European Enhanced Vehicle Safety Committee (EEVC).

När en person blir påkörd är det vanligt att underbenen slår i kofångaren och att övre delen av benen träffas av bilen ungefär i höjd med strålkastarna. Vuxna slår i huvudet högt upp på motorhuvud nära vindrutan, medan barn slår i huvudet mitt på motorhuvud. De punkter där dockdelarna slår i studeras och bedöms. Om materialet ger efter blir skadorna mindre än om materialet är stelt. Konstruktionen under motorhuvud är också viktig. Om det finns hårda delar direkt under plåten, blir skadorna på den påkörde svårare än om det finns utrymme för plåten att böjas inåt. Fotgängarproven redovisas separat när Euro NCAP presenterar resultatet av krockproverna. Bästa betyg är fyra stjärnor.

- *Behov av motorvärmare och möjlighet att använda dessa rationellt*

Resonemangen kring motorvärmare återfinns under tidigare obligatoriska krav och är i princip tillämplig på alla fordon oavsett bränsle. Skälet till att vi inte valt att ha motorvärmare som obligatoriskt krav på alla bilar är att det ut miljösynpunkt är mest angeläget på etanol- och dieslbilar och även mest utbrett i praktiken på dessa bilar.

Motorvärmare medför en stor miljövinst även för bensinbilar om den används rätt och bilarna körs korta sträckor. Viktigt vid beslutet för vilken kravnivå som ska tillämpas i den enskilda upphandlingen är att beakta hur det kommer att fungera i praktiken. Finns möjlighet att använda motorvärmare på ett effektivt sätt? Kommer möjligheten att enkelt kunna skapas framöver?

- *Fyrhjulsdrift ska undvikas och val motiveras.*

Fyrhjulsdrift medför en ökad trygghet enstaka dagar på året då vinterväder gör vissa vägar svårframkomliga. Samtidigt ska beaktas att bränsleförbrukningen vanligtvis är högre och att denna nackdel finns med under hela året. Inköpet av fyrhjulsdrivna fordon bör begränsas men givetvis krävs här en individuell bedömning och upphandlas dessa fordon är vår rekommendation att de inte får väljas fritt utan enbart i samråd med bilansvarig i kommunen där användaren får motivera behovet.

Bilval

I första hand ska miljöbil väljas. Med miljöbil menas fordon som klarar den statliga definitionen i SFS 2004:1364 eller dess efterföljare.

Skulle den statliga definitionen förändras är det alltid den nyaste versionen som ska tillämpas och ersätta nedan beskrivet.

Det har funnit många olika definitioner av vad som är en miljöbil men under hösten 2007 skedde en samordning mellan Stockholm, Göteborg och Malmö som medför att de ansluter sig till den statliga definitionen. Detta medför att oredan minskar och det blir den statliga definitionen som blir vägledande. Det kan nämnas att kommunerna har valt att ha olika tilläggskrav på hur man ska bevisa att man kör sin miljöbil på alternativt bränsle och vilken andel som krävs för att på parkeringsförmåner men det påverkar inte själva definitionen. Definitioner som avviker är fortfarande den för trängselavgift i Stockholm och Skatteverkets definition för sänkt förmånsvärde. Miljöbilspremien för privatpersoner följer däremot den statliga definitionen. För den som vill fördjupa sig i detaljerna kring detta rekommenderas läsning på www.miljofordon.se/fordon.

Ska man konkretisera lagkraven på den statliga definitionen av miljöbil så innebär det lite förenklat att alla bensin- och dieslbilar som släpper ut mindre än 120 g CO₂/km klassas som miljöbilar med den reservationen att dieslbilar även måste ha partikelfilter. För fordon som kan

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:14

drivas av alternativa bränslen (gas och etanol) krävs att förbrukningen inte överstiger motsvarande 9,2 liter bensin, 8,4 liter diesel eller 9,7 kubikmeter gas. Lagtexten bifogas nedan för den intresserade.

Klipp från SFS 2004:1364 Förordning om myndigheters inköp och leasing av miljöbilar

”Utsläppskrav

3 § Om en personbil är utrustad med teknik för drift endast med bensin, eller är utrustad med teknik för drift endast med diesel, får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, utsläppet av koldioxid vid blandad körning inte överstiga 120 gram per kilometer.

4 § Om en personbil är utrustad med en kompressionstän motor skall, enligt uppgift i vägtrafikregistret eller enligt uppgift som avses i [5 § andra stycket](#), utsläppet av partiklar vara lägre än 5 milligram per kilometer.

5 § Om en personbil är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med annat bränsle än bensin eller diesel (alternativt bränsle), får, enligt uppgift i vägtrafikregistret, bränsleförbrukningen per 100 kilometer vid blandad körning inte överstiga 9,2 liter bensin, 8,4 liter diesel eller 9,7 kubikmeter gas. Om det i vägtrafikregistret finns uppgift om att personbilen kan drivas med två olika bränslen, gäller det för personbilen mest fördelaktiga värdet.

Om fordonet inte är typgodkänt för det alternativa bränslet skall det genom uppgifter från tillverkaren eller generalagenten säkerställas att fordonet vid drift även med sådant bränsle motsvarar kraven enligt miljöklass 2005 och, om fordonet har en kompressionstän motor, att utsläppet av partiklar är lägre än 5 milligram per kilometer.

Om en personbil inte kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del, räknat på bränslets energiinnehåll, består av alternativt bränsle, gäller i stället för gränsvärdena i [första stycket](#) det gränsvärde som anges i [3 §](#)

6 § Om en personbil tillhör miljöklass E1 får, enligt uppgifter från tillverkaren eller generalagenten, elenergiförbrukningen per 100 kilometer inte överstiga 37 kilowattimmar.

7 § En automatväxlad personbil skall anses uppfylla de gränsvärden som anges i [5 § första stycket](#), om den i övrigt är identisk med en manuellt växlad personbil som uppfyller tillämpligt gränsvärde.”

Bilstorlek ska väljas utifrån användningsområdet. Då man är få i bilen, har små lastbehov och främst kör i tätortstrafik bör en liten bil väljas. Mellanstor bil får användas då man regelmässigt är fler än två personer i bilen och/eller har behov av större lastutrymmen alternativt kör mycket utanför tätorten. Stora bilar, familjebussar och servicefordon väljs efter lastbehov.

Detta krav finns med för att ett av de bästa sätten att miljöanpassa transporter är att använda rätt fordon för uppgiften. I Sverige har vi av tradition stora bilar och det är av miljövärde att detta beteende förändras när så är möjligt. Givetvis ska trafiksäkerhet och användbarhet inte påverkas orimligt negativt varför även trafiksäkerhetskrav har inkluderats i policyn.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:15

I upphandlingen ska alla relevanta fordonstyper upphandlas och sen är det en uppgift i den enskilda situationen att styra upp valet av fordon i det enskilda avropet. Det kan vara värt att fundera på hur detta val ska ske i kommunen. Ska bilansvarig inkluderas, är det avdelningschefen som gör avstämningen eller den enskilde medarbetaren som väljer bil?

Samtliga bilar som köps in måste klara Miljöklass 2005, 2005 PM, Hybrid eller El.

Detta krav är mest en helgardering så att inte begagnade bilar, direktimporter eller annat är aktuella. De miljöklasser som nämns är samtliga som finns på svenska marknaden och alla nya bilar ska klara dessa krav. Enligt nybilsguiden på Konsumentverkets hemsida finns totalt 10 modeller kvar på svenska marknaden i MK 2000 i januari 2008.

Drivmedel

Inom den fordonstyp och storlek som valts ska följande prioriteringsordning användas baserat på drivmedlens miljöpåverkan. Någon inbördes prioritering inom grupperna finns inte.

1. Biogas

Förnybar el

2. Etanol (E85)

Rapsmetylester (RME)

Syntetisk diesel från förnybart ursprung

Fordonsgas50 (blandning 50 % biogas och 50% naturgas)

El

3. Naturgas

Diesel(Koldioxidutsläpp från 0,93 l diesel motsvarar koldioxidutsläpp från 1 l bensin. Ref. Vägverket)

Syntetisk diesel från fossilt ursprung

4. Bensin

Utöver denna ordning ska de aktuella lokala förutsättningarna beaktas så att det alternativa bränslet kan nyttjas.

Att gradera olika drivmedels miljöpåverkan är givetvis en omöjlig uppgift om man ska göra det helt vetenskapligt korrekt. Detta beroende på att ny kunskap tillkommer hela tiden och att olika värderingar och avgränsningar kan tillämpas i olika studier. Miljöpåverkan är komplex, allt från markanvändning och arbetsförhållanden till energieffektivitet i hela framställningen och givetvis avgasernas utsläpp. Trots detta är den grova bilden relativt oomtvistad, att miljöpåverkan från de fossila bränslena generellt sett är större än från de förnybara.

Graderingen ovan är en förenkling av tillgänglig kunskap och listan kan tyckas vara lång.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:16

I det enskilda fallet är dock listan betydligt kortare beroende på praktiska avgränsningar. Vi har i listan tagit med bränslen som idag inte är ett reellt alternativ men som kan vara det inom kort. Syntetisk diesel finns idag bara från fossilt ursprung men fabriker för framställning från biomassa är under uppstart i Tyskland. Ingen bil finns idag som klarar kombinationen RME och partikelfilter men där pågår utveckling och bilden kan förändras. Elbilen har idag begränsningar men på sikt kan detta segment komma att utökas. Plug-in-hybriden som kombinerar hybridteknik (typ Toyota Prius) men med en möjlighet att ladda el via sladd nattetid är dock några år bort än så länge men här är flera tillverkare väldigt hemliga. För att läsa mer om miljöpåverkan av el beroende på ursprung rekommenderas [Konsumentverkets hemsida om el och miljö](#). Antalet bilar som drivs av gas och etanol ökar kraftigt och för många är det i dagsläget mellan dessa bränslen valet står när man ska gå ifrån bensin och diesel.

De lokala förutsättningarna gällande transportbehov och vilka bränslen som finns tillgängliga är givetvis avgörande för hur man prioriterar i den enskilda upphandlingssituationen. En kommunal upphandling kan även vara startskottet för att införa ett nytt alternativt bränsle på den lokala marknaden så utvärdera gärna möjligheten att starta igång t.ex. en gasmack i samband med att gasbilar handlas upp. Detta finns erfarenheter ifrån i t.ex. Trelleborg och Ystads kommuner.

Energieffektivitet

Om miljöbil inte kan väljas ska följande kriterier ska uppfyllas vid nyinköp för att främja energieffektivitet. Fordon som körs på alternativt drivmedel får förbrukas så länge de klarar miljöbilsdefinitionen. För transportfordon har ingen relevant officiell nivå identifierats. Resurseffektivaste motoralternativet som är anpassat för uppgiften ska väljas.

<i>Storlek</i>	<i>Diesel, maxvärde (liter/10 mil)</i>	<i>Bensin, maxvärde (liter/10 mil)</i>
<i>Småbil (under 1100 kg)</i>	<i>4,6</i>	<i>5,0</i>
<i>Mindre mellanklass (1101-1250 kg)</i>	<i>5,3</i>	<i>6,2</i>
<i>Större mellanklass (1251-1400 kg)</i>	<i>5,5</i>	<i>6,3</i>
<i>Mindre storbilsklass (1401-1600 kg)</i>	<i>5,6</i>	<i>6,4</i>
<i>Större storbilsklass (över 1600 kg)</i>	<i>5,6</i>	<i>6,4</i>
<i>Familjebuss (minst 6 sittplatser)</i>	<i>7,2</i>	<i>8,4</i>

Angivna förbrukningsvärden avser förbrukning vid blandad körning enligt standardiserad körcykel.

Alternativt bränsle eller ej, energieffektiviteten är alltid central när transporter ska miljöanpassas. För samtliga fordon, oavsett drivmedel, ska en så hög energieffektivitet som möjligt eftersträvas. Förstahandsvalet enligt policyn är att välja bilar som klarar miljökraven. Skulle det av något skäl inte vara möjligt för ett specifikt behov har ovanstående tabell lagts till i fordonspolicyn för att begränsa valda fordons bränsleförbrukning. Definitioner till viktclasser kommer från Konsumentverket och förslag till bränsleförbrukning kommer från Gröna Bilister. Kriterierna är inte helt kompatibla då Gröna bilister inte avgränsar utifrån vikt utan på maxlast och axelavstånd. Läs mer om gröna bilisters klassning i ["Miljöbästa bilar 2007"](#). Lista med

effekterna av dessa krav har spridits i gruppen för bedömning och funnits rimlig, det finns bilar att välja på även om de är få i de större klasserna.

För transportfordon finns ingen officiell källa till rekommenderade nivåer. Vi har valt att inte skapa en egen tabell här utan manar till att man vid upphandlingstillfället gör en marknadsanalys. Tillgången på modeller är begränsad och behoven för brukaren ofta specifika vilket gör att det i praktiken ofta blir ett begränsat antal fordon kvar att välja på. Ambitionen bör givetvis även här vara att välja en bränslesnål variant utifrån förutsättningarna.

Utbyte av befintliga fordon

Följande bilar ska tas ur bruk så snart det är möjligt:

- *Alla fordon äldre än 12 år*
- *Personbilar som inte uppfyller minst 3 stjärnor i Euro NCAPs krockprov.*
- *Personbilar som släpper ut mer än 200 g CO₂/km enligt fordonsdata för blandad körning (motsvarar ca 8,5 liter/10 mil bensin och 7,6 liter/10 mil diesel)*
- *Transportfordon som saknar huvudstöd, krockkudde eller trepunktsbälte på de platser som används.*
- *Transportfordon som släpper ut mer än 220 g CO₂/km enligt fordonsdata för blandad körning (motsvarar ca 9,3 liter/10 mil bensin och 8,3 liter/10 mil diesel)*

Inventering ska ske av vilka bilar kommunen äger och leasar och som inte klarar kraven ovan. Handlingsplan för utbyte ska tas fram och antas senast 1 år efter policyns antagande.

Denna del berör ej direkt upphandlingssituationen men har tagits med för att bidra till att policyn ska tillämpas på ett entydigt sätt och de sämsta bilarna ska rensas ut. Takten som utbytet ska med har vi valt att inte styra upp då det beror av den kommunala ekonomin, utgångsläget mm. Vi har däremot valt att ställa direkta krav på att handlingsplan ska tas fram för att tvinga fram en inventering och ett ställningstagande.

Uppföljning

I varje kommun ska finnas en bilansvarig dit samliga fordons inköp eller försäljning ska anmälas av utsedd kontaktperson på respektive förvaltning. Den bilansvarige har därmed en komplett sammanställning av kommunens fordonspark. Tillsammans med kontaktpersonerna i förvaltningarna utarbetas rutiner för uppdatering, sammanställning och utvärdering av policyns efterlevnad. Uppföljningssystem ska finnas för att säkerställa och kontinuerlig följa upp att fordon med alternativa drivmedel körs på dessa.

Denna del ligger egentligen utanför själva inköpet av fordon men är en central del för att säkra upp att policyn efterlevs och nå god kontroll av kommunens fordonsinnehav. Det borde vara i alla kommuners intresse att ha denna styrning av flera skäl. Dels har man ett arbetsgivaransvar för vilka fordon personalen färdas i. Antar man denna policy har man även tydligt angivit en

miljöambition som ska efterlevas för att ge nytta. Studier från t.ex. Marks och Orust kommuner visar även på stora besparingspotentialer när dessa frågor centraliseras. I dessa fall är det hemtjänstens körning som har optimerats gällande planering, bilval mm. Mer om detta finns att läsa på [Vägverkets hemsida](#) till exempel i rapporten "Handbok för bättre kommunala tjänsteresor"

På sikt är det inte orimligt att anta att kommunerna kommer att omfattas av lagkrav på att miljöbilsandelar ska ökas och rapporteras. För statliga myndigheter har dessa krav funnits några år och de kan de en föraning av hur man tänker från lagstiftarna inom området. Den offentliga upphandlingen är ett viktigt redskap för att miljöanpassa transportsektorn och frågan är aktuell varför man kan anta att liknande krav som finns i SFS 2004:1364 även kommer för kommuner. Några sådana krav är dock formellt ej presenterade från lagstadgande myndighet.

Klipp från SFS 2004:1364, [Notisums hemsida för lagtext i fulltext](#).

"Myndigheternas inköp och leasing av personbilar

8 § Minst 85 procent av det totala antalet personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår skall vara miljöbilar. Vid denna beräkning skall dock inte följande typer av bilar omfattas:

1. utryckningsfordon och fordon som används i spaningsverksamhet inom polisen, Tullverket eller Kustbevakningen,
2. personbilar med fler än fyra sittplatser utöver förarplatsen, och
3. personbilar som är särskilt anpassade för personskydd.

8 a § Minst 25 procent av det totala antalet personbilar som är utryckningsfordon som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om under ett kalenderår skall vara miljöbilar.

9 § En myndighet skall se till att myndighetens miljöbilar som är utrustade med teknik för drift helt eller delvis med alternativt bränsle i största möjliga utsträckning drivs med förnybara bränslen.

10 § En myndighet som under ett kalenderår köpt in eller leasat minst en personbil skall senast den 1 mars följande år till Vägverket lämna en redogörelse för sina inköp och sin leasing av personbilar under kalenderåret. Det skall framgå av redogörelsen hur många personbilar som köpts in och leasats under året samt hur stor andel av dessa som är miljöbilar. Vidare skall det framgå med vilken teknik för drift som miljöbilarna är utrustade samt hur myndigheten har uppfyllt kravet i [9 §](#).

11 § En myndighet som under ett kalenderår ägt eller leasat minst en miljöbil som är utrustad med teknik för drift helt eller delvis med alternativt bränsle skall senast den 1 mars följande år till Vägverket lämna en redogörelse för den sammanlagda volymen av förbrukat bränsle, fördelat på slag av bränslen, för sådana miljöbilar under kalenderåret.

12 § Vägverket skall göra en sammanställning av myndigheternas redogörelser enligt [10](#) och [11 §§](#) och i den inkludera en sådan redogörelse som avses i dessa paragrafer för verkets inköp och

leasing av personbilar och bruk av miljöbilar. Sammanställningen skall lämnas till regeringen senast den 1 april varje år.”

Sammanställning – synpunkter och svar.

(Svaren är skrivna med *kursiv text*.)

Kommentarer Tekniska Förvaltningen

1. Generellt är det viktigt att det framgår vad som är regel och **ska** tillämpas och vad som **bör** tillämpas, om det inte finns goda skäl att välja annan väg.

Svar: Är ett förslag på policy dokument och det bedöms att det framgår av texten.

2. Trafiksäkerhet

- Var kan underlaget finnas att just 4 eller 5 stjärnor ska gälla i förhållande till den anställdes övriga risker i arbetet?

Svar: Att 4 alternativt 5 stjärnor för olika bilstorlekar anges är att det är olika kriterier för små och större bilar och bedömningen är att man ska välja både miljövänliga och säkra bilar. Det ligger inte inom att göra en bedömning till övriga arbetsrisker för anställda.

- Bältespåminnare är onödigt

Svar: Bilar är normalt sett utrustade med bältespåminnare.

- Alkolås är faktiskt onödigt (vad säger förslaget till alkohol- och drogpolicyn?)

Svar: I drogpolicyn anges att bilar ska utrustas med alkolås. Av vikt är att det på markanden finns kombinatorisk utrustning (moduler) med bl.a. även ISA och man får då en smidigare installation.

På marknaden finns idag alkolås som omgående kan skicka meddelande till ex.vis mobiltelefon om alkolåset ger utslag, annars får man kontrollera detta i efterhand genom att gå igenom loggar.

- ISA är helt onödigt.

Svar: Tyvärr framförs kommunens bilar för fort vilket även driver på bränsleförbrukning och ökar risken för olyckor. Projekt med ecodriving har genomförts i mindre skala men bedöms inte ha haft den spridningseffekt som man hade hoppats på. Vägverket har gett kommunen ytterligare medel för ecodriving.

- Backsensor är onödigt, om inte bilföraren/-na bedöms vara mindre kompetenta.

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:20

Svar: Kostnaden av en backsensor är generellt mindre än en självrisk för en skada. Det sker en hel del mindre skador på bilarna och försäkringsmässigt gäller en självrisk per skada.

Miljö

- Motorvärmare onödigt (eftersom styrning av el-förbrukningen inte funkar praktiskt)
(GPS ska definitivt inte finnas)

Svar: Med motorvärmare minskar bensinförbrukning samt att de flesta bilarna står utomhus. Motorvärmare bedöms avsevärt förbättra arbetsmiljön, speciellt vintertid. Motorvärmare ska användas med omdöme och det går att kombinera med timerfunktion. Motorvärmare kan även kombineras med kupé värmare om ansvariga anser det finns behov.

GPS kan vara lämpligt för dem som ger sig ut till olika adresser utan att alltid ha full lokalkännedom. ISA systemen är kopplade till GPS som ska vara kopplade till Vägdatabasen för korrekt information.

Arbetsmiljö

- Luftkonditionering ska behövsprövas med tanke på bilanvändningen.

Svar: Luftkonditionering bedöms vara positivt ur arbetsmiljösynpunkt, minimerar kondens som kan störa sikten samt att bilar utan luftkonditionering har ett betydligt lägre andrahandsvärde.

Bilansvarig

- vad är nyttan av att det finns en bilansvarig?, för kommuninvånaren? Bilen är ett arbetsredskap som inte ska hanteras som en isolerad företeelse. Varför ska det regleras hur redskapet ska vara beskaffat när användningen sannolikt baseras på andra grunder än miljöpåverkan och trafiksäkerhet?

Svar: I dagsläget saknas någon med övergripande bilansvar, trots att bilar är en av de större kostnadsposterna i kommunen. I en bilansvarigs arbetsuppgifter ingår följande:

- *Inköp (förslag på fordonstyper, bevaka rabatter, tillse att säkerhetskrav, miljökrav arbetsmiljö krav efterlevs)*
- *Drift (Uppföljning av bränsle typer/förbrukning, information till förare, kontaktyta för klagomål från allmänheten, hantera administrationen av kort, svara för bilinstruktioner)*
- *Finansiering (göra bedömningar av leasingtid, restvärden, etc.)*
- *Avveckling (hantera försäljning genom auktion, ev återlämningar)*

Författningssamling

För Klippans kommun

5:07:B:21

Kommentarer Socialförvaltningen.

Det är en hel del ny utrustning bilarna ska utrustas med. Eftersom det är av miljöskäl respektive säkerhetsskäl så känns det motiverat.

En fråga förvaltningen har är vem bedömer när det är dags att sälja en bil för att den är för dålig eller för gammal? Är det kommunens bilansvarige tillsammans med förvaltningens kontaktperson utifrån de riktlinjer som ska tas fram?

Svar: Tanken är att den bilansvarige ska vara behjälplig i dessa frågor.

Det är positivt att det kommer att finnas en person på kommunnivå och en på varje förvaltning som är ansvariga för bilparken. Är det tänkt att man använda ansvarig på kommunnivå för råd vid upphandling vad gäller t ex lämpliga däck utifrån det ändamål bilen ska användas till?

Svar: Tanken är att det på kommunnivå ska finnas en person med tillräcklig kunskap och inblick ska kunna ge kompetenta råd.

För övrigt har förvaltningen inget att erinra mot presenterat förslag.
