

# Systemhandbok för bedömning





Systemhandbok  
för bedömning



*Köpare av tunga vägtransporter ställs inför en rad utmaningar. Samtidigt som transporterna fyller en viktig funktion i Sveriges ekonomi uppvisar de brister som ger återverkningar i hela samhället. De allra flesta transportköpare vill ha bra transporter med hög kvalitet, men tror ofta att det blir dyrt. Det kan också vara svårt att veta vilka kvalitetskrav man kan ställa, hur kraven ska formuleras och vilka krav som ger bäst utdelning. Därför har QIII tagit fram praktiska verktyg som hjälper transportköpare att ställa relevanta krav som får stor effekt. Och som ger bättre transportekonomi. QIIIs verktyg, som beskrivs i handboken, är kostnadsfria. Använd dem!*

**LASSE HOLM**

*Verksamhetschef QIII*

# Innehållsförteckning

1. Inledning .....	6
2. Om QIII .....	7
Tre kvaliteter .....	7
Organisation .....	7
3. Bortom Sverige .....	8
EU .....	8
Internationellt .....	8
Röster om QIII .....	9
Principer och system .....	10
Principer .....	10
Systembeskrivning .....	10
Bedömningar .....	10
QIII-godkänd .....	10
Bedömningssystemet – QIII-systemet .....	11
0. Baskrav .....	11
1. Arbetsmiljö .....	14
2. Trafiksäkerhet .....	17
3. Miljö .....	21
Röster om QIII .....	26
4. Förkortningar som används inom QIII .....	27
Uppföljning .....	32



# 1. Inledning

Tunga vägtransporter utgör en betydande del av trafikarbetet på våra vägar. De allra flesta transporter utförs för någons räkning, de är upphandlade av en organisation, speditör eller ett företag för att genomföra en transport från en tillverkare eller ett lager till en kund.

Ansvaret för transporten har tidigare nästan helt legat på föraren, vilket delvis beror på trafiklagstiftningen. Under senare år har ansvaret förskjutits och involverar nu även åkerier, där främst ledningen kan hållas ansvarig för utförandet av en transport. Inom ramen för sina ledningssystem har flera åkerier i Sverige utvecklat riktlinjer och rutiner för arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö kopplade till vägtransporter. Därmed har åkerierna anammat synsättet att även utförandet av transporter är en ledningsfråga. Den allmänna uppfattningen har blivit att det krävs samverkan mellan ledning och förare för att transporten ska hålla hög kvalitet.

Den tredje parten som kan påverka transporten är transportköparen. Köparen ger förutsättningarna för transporten, och avgör genom sina krav hur miljövänlig, trafiksäker och arbetsmiljövänlig transporten blir. Därmed har köpare stort ansvar för transporten.

## Verksamhetsidé

QIII ska bistå, granska och bedöma transportköpare så att de i sin upphandling har kriterier som ger bättre arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö vid tunga vägtransporter och persontransporter.



# 2. Om QIII

QIII är en icke-kommersiell organisation vars mål är att öka kvaliteten vid tunga vägtransporter. Därför hjälper vi transportköpare, som har nyckeln till förändring i sina händer, att ställa högre krav på arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö vid transportererna.

Vi tillhandahåller bland annat ett upphandlingsverktyg som tydligt visar vilka krav som ger hög kvalitet och god transportekonomi. Upphandlingsverktyget är utformat som en avtalsmall som kan användas i sin helhet eller till delar. Utöver detta bedömer vi transportavtal utifrån deras krav på arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö vid transportererna. Höga krav belönas med QIII's Kvalitetsbevis. Vi arrangerar även seminarier och deltar i debatten kring tunga vägtransporter. QIII's tjänster är kostnadsfria för transportköpare.

*Vår strategi är att erbjuda praktiska och vardagsnära lösningar samt att lyfta fram välfungerande metoder och positiva exempel.*

QIII bildades den 17 maj 2005 och ägs av LO och NTF.

## Tre Kvaliteter

### Arbetsmiljö

Arbetsplatsolyckor är vanligare i vägtransportbranschen än i de flesta andra branscher. Lastbilsförare drabbas av ungefär dubbelt så många arbetsplatsolyckor som genomsnittsyret. Varje år dödas omkring 10 lastbilsförare och omkring 1 000 skadas allvarligt på deras arbetsplats: vägen. Förarnas stress och arbetsgivarnas ofta otillräckliga kunskaper om arbetsmiljöfrågor är två av anledningarna till att just vägtransportbranschen är så hårt drabbad.

### Trafiksäkerhet

Trafikskador orsakar stort mänskligt lidande och betydande kostnader för samhället. Årligen dör 500-600 personer i trafiken och 24 000 skadas, varav omkring 4 000 allvarligt med ofta livslånga men som följd. Det innebär att 10 personer per dag får så svåra skador att de inte kan återgå till ett normalt arbetsliv. Tung vägtransporter står för cirka 8 procent av vägtrafiken och utgör omkring 18 procent av trafikskadorna. Samtidigt visar mätningar att åtta av tio lastbilar kör fortare än skyltad hastighet oavsett hastighetsbegränsning.

### Miljö

Tung vägtrafik orsakar utsläpp som allvarligt skadar miljön och vår hälsa. Många utsläpp går inte att rena bort utan kan bara minska genom att bränsleförbrukningen minskar. Sambandet mellan bränsleförbrukning och utsläpp är linjärt: för varje liter diesel som ett fordon förbrukar bildas exempelvis mer än två kilo koldioxid, som påverkar klimatet. Utöver klimatpåverkan, orsakar utsläppen exempelvis övergödning och tilltäppta klyvöppningar i naturen och cancer och luftvägsbesvär hos människor. Transporter står för omkring hälften av koldioxidutsläppen i Sverige, och andelen ökar.

### Organisation

QIII's organisation är uppbyggd kring en styrelse och ett kansli, externa revisorer genomför bedömningarna. Styrelsen består av representanter för ägarna. Kansliet består av en verksamhetschef som också är föredragande i styrelsen, samt av administrativ personal som tas in vid behov. De externa revisorerna är specialister på ledningssystem, kvalitet, juridik, arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö.

Styrelsen beslutar om verksamhetens inriktning och mål samt om QIII-systemets omfattning och innehåll. Ytterst är det också styrelsen som avgör resultatet för en bedömd organisation. Kansliet arbetar med marknadsföring och administration av QIII's upphandlingsverktyg, bedömningar och organisation.

Bedömningarna genomförs i regel av två revisorer i samverkan med verksamhetschefen. Revisorerna måste följa de etiska regler och sekretess som omgärdar varje bedömning. I bedömningarna ingår avtalsgranskning och intervjuer med berörda parter. Varje bedömning utmynnar i ett bedömningsprotokoll som lämnas till styrelsen med ett förslag till resultat för den bedömda organisationen. Styrelsen fattar det avgörande beslutet om resultat för den bedömda organisationen.

## 3. Bortom Sverige

### EU

Arbetsmiljö-, trafiksäkerhets- och miljökrav ställs av företag, organisationer och myndigheter inom hela EU. Kraven varierar dock påtagligt mellan olika medlemsländer. Trafiksäkerhet är ett prioriterat område i exempelvis Sverige men eftersatt i många andra länder, vilket också bekräftas i olycksstatistiken. Arbetsmiljö, där Sverige också har en framträdande roll, varierar starkt mellan olika länder medan miljö är ett prioriterat område för många.

EUs syn på vägtransporter kan sammanfattas utifrån EUs transportpolicy (vitbok) från 2001. Vitboken innehåller bland annat åtgärder för att flytta över vägtransporter till järnväg och fartyg. Trots dessa åtgärder beräknas vägtransporterna öka med 40 procent till 2010.

Bakgrunden till EUs syn är att vägtransporterna står för den mest negativa utvecklingen av koldioxidutsläpp. En viktig målsättning för EU är därför att på sikt minska antalet lastbilstransporter på de europeiska vägarna.

Reglerna för vägtransporter inom EU varierar. Exempelvis tillåter Sverige, på grund av bland annat skogs- och stålindustrin, längre fordon och högre maxvikt än de flesta andra medlemsländer. Den grundläggande principen för EU är att medlemsländerna får göra undantag om de kan garantera att transportörer från andra länder konkurrerar på lika villkor.

### Internationellt

Det finns inga internationella lagar eller regler som omgärdar arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö kopade till vägtransporter. Däremot har transportköpare alla möjligheter att ställa krav på att transporterna de köper ska uppfylla kriterier som ger hög kvalitet. Idag är det vanligt att transportköpare ställer krav på att en transportör ska ha ledningssystem som bygger på de internationella standarderna för kvalitet eller miljö, till exempel ISO 14000 eller EMAS.

Nedan följer en sammanfattning av några av de vanligaste internationella regler och rekommendationer som omgärdar tunga vägtransporter.

TIR, Transports Internationaux Routiers, är en gränsöverskridande vägtransport i enlighet med de bestämmelser som anges i TIR-konventionen. TIR-systemet marknadsförs under FNs beskydd.

CMR-konventionen, Convention Relative aux Contract de Transport International de Merchandise par Route, finns inkorporerad i svensk lagstiftning om fraktavtal vid internationell godsfordran på väg. Konventionen har utarbetats inom FNs ekonomiska konvention för Europa och är ett regelverk för materiellt skadestånd.

IRU är en internationell vägtransportorganisation för gods- och passagerartrafik. På IRUs hemsida kan man få information om väntetider vid gränsövergångar, om det är några problem med trafiken över alperna och hitta statistik med mera.

**Sista Kapitlet:** QIIIs webbsida, [www.q3.se](http://www.q3.se), innehåller mycket praktisk information såsom exempelvis en nerladdningsbar avtalsmall och leverantörsförfrågningsunderlag (LFU).

## Röster om QIII



### Ralf Hansson, Sand & Grus AB Jehander:

*I vår bransch, som påverkar miljön genom exempelvis krossning och transporter av grus och bergmaterial, är det viktigt att bedriva verksamheten på ett så skonsamt sätt som möjligt. QIII-systemet är ett hjälpmedel för oss att bli bättre transportköpare och utföra tunga vägtransporter med ett minimum av miljöpåverkan. Det har även lett till ökat fokus på dessa frågor internt och till utökad dialog med våra transportörer som redan ligger på en hög nivå. Vi har haft ett positivt samarbete med QIII, som kunde anpassa systemet till förutsättningarna i vår bransch. Mitt tips till transportköpare som vill höja transportkvaliteten är att ha en levande dialog mellan alla inblandade i leveransprocessen och skapa gemensamma realistiska mål som alla är delaktiga i.*



### Göran Hallström, Tarkett AB:

*Vi sände QIIIs frågeformulär till våra transportörer och utifrån svaren jobbade vi fram stegvis ökande kvalitet i avtalen. Att öka transportkvaliteten är krävande, det är inget att hymla med. Men arbetet har lett till att vi har fått större anseende hos kunder och medarbetare, som värdesätter att vi jobbar professionellt med kvalitet även beträffande transporter. Det har också varit stimulerande och lärorikt för oss som är direkt inblandade i transportupphandling att arbeta med QIII-systemet. Mitt tips till transportköpare som vill höja transportkvaliteten är att börja arbeta med QIII. Eftersom QIII vinner alltmer terräng börjar transportörerna anpassa sig efter QIIIs normer vilket gör det smidigare för köpare som efterfrågar detta.*

# Principer och system

## Principer

QIII bedömer upphandlingar av vägtransporter inom såväl den privata som den offentliga sektorn. Bedömningarna genomförs utifrån ett bedömningssystem som uppdateras kontinuerligt. I denna handbok beskrivs versionen från 2008.

En utgångspunkt för bedömningssystemet är att kraven ska vara tydliga och lätta att styrka samt att alla delar i systemet ska vara transparenta. Det är också viktigt för en organisation som bedömer andra organisationer att upplevas som trovärdig, neutral och opåverkbar. Därför har QIII en tydlig policy och klara riktlinjer för verksamheten.

## Systembeskrivning

Bedömningssystemet, som också benämns QIII-systemet, innehåller två delar, baskrav och bedömningsområden. Baskraven måste uppfyllas innan en bedömning kan påbörjas. De tre bedömningsområdena är arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö. Varje bedömningsområde innehåller tre så kallade kravområden som i sin tur har tre avsnitt som kallas bedömningskrav och under varje bedömningskrav finns det ett antal delkrav.

## Bedömningar

En bedömning genomförs i två steg, en förgranskning och en fullskalig bedömning. Förgranskningen omfattar en genomgång av de dokument som är väsentliga för upphandlingen; vanligtvis avtalet med bilagor och i vissa fall även anbudsfrågan. Syftet med förgranskningen är att ta reda på om den aktuella upphandlingen har förutsättningar att nå den nivå som krävs för att kunna få ett kvalitetsbevis. Om denna gräns uppnås genomförs en fullskalig bedömning.

Den fullskaliga bedömningen genomförs enligt följande:

- En dokumentgranskning
- Intervjuer med personer som ansvarar för den aktuella upphandlingen
- Verifiering av uppgifterna genom kontakter med en eller flera avtalsslutande transportörer

Vid bedömningen tas även hänsyn till rådande praxis och muntliga överenskommelser mellan parterna. Med överenskommelser avses muntliga uppgörelser som kan styrkas av båda parter.

## QIII-godkänd

Poängberäkningssystemet utgår från att tilldela poäng inom varje delkriterium som uppfylls, samtliga poäng adderas och ger det slutgiltiga resultatet. Totalt delas 33 poäng ut inom varje bedömningsområde, vilket medför att en upphandling högst kan tilldelas 99 poäng. För att tilldelas QIIIs Kvalitetsbevis och bli QIII-godkänd ska upphandlingen först infria samtliga baskrav och därutöver uppfylla minst 33 poäng varav inget bedömningsområde får ha färre än 7 poäng. Poängen offentliggörs inte av QIII men kan användas internt inom den upphandlande organisationen för att kunna analysera var förbättringsåtgärder bör sättas in. QIII offentliggör endast vilka upphandlingar/organisationer som har erhållit QIIIs Kvalitetsbevis och är QIII-godkända.

Uppdateringen av systemet (version 2008) har medfört att såväl baskraven som kraven inom de tre bedömningsområdena har höjts. En annan skillnad jämfört med tidigare versioner är att nu används endast begreppen QIIIs Kvalitetsbevis och QIII-godkänd, vilka har ersatt det tidigare stjärngraderingssystemet.



## Bedömningsystemet – QIII-systemet

QIII-systemet kan liknas vid ett facit som är utformat som ett frågeformulär och som innehåller ett antal krav som ska uppfyllas. Kraven ska återfinnas i de avtal som finns mellan den som upphandlar transporttjänsten och den som utför densamma. Bedömningen rör de avtalade kraven i den upphandlande transporten. Till de avtalade kraven räknas all dokumentation och muntliga överenskommelser som reglerar transporterens utförande.

Bedömningsystemet är indelat i en kvalificeringsfas och tre bedömningsområden enligt följande: 0 Baskraven, 1 Arbetsmiljöområdet, 2 Trafiksäkerhetsområdet och 3 Miljöområdet.

Samtliga delkrav inom områdets baskrav måste uppfyllas för att en fullskalig bedömning ska genomföras och den aktuella upphandlingen värderas enligt QIII-systemet.

Baskraven innehåller krav som utgör grunden för den affärsmässiga uppgörelsen mellan parterna, den upphandlande organisationen och utföraren av transporterna.

Baskraven är uppdelade i följande tre områden: 0.1 Formella förutsättningar, 0.2 Ekonomiska förutsättningar och 0.3 Allmänna förutsättningar.

Inom varje bedömningsområde finns tre kravområden och inom varje kravområde finns tre bedömningskrav som består av ett varierande antal delkrav som är utformade som frågor. Det finns alltså fyra nivåer i QIII-systemet dessa är:

- Bedömningsområden
- Kravområden
- Bedömningskrav
- Delkrav

Under varje delkrav finns ett förtydligande samt att det anges ifall kravet måste vara dokumenterat eller inte. I de fall delkravet måste vara dokumenterat för att det ska kunna godkännas står det i texten att ”Kravet ska vara dokumenterat”. I vissa delkrav krävs det att ”Kravet bör vara dokumenterat”. Med detta menas att beställaren ska bevisa att denne har säkerställt att kravet är uppfyllt. Detta kan göras antingen genom skriftliga verifikat eller muntligt och ska då bekräftas av utföraren.

I systemet finns krav som både omfattar person- och godstransporter. Till övervägande del är kraven desamma. I några fall är dock kraven specifika för person- respektive godstransporter. I dessa fall framgår detta genom att kraven är märkta med P för persontransporter och G för godstransporter.

## 0. Baskrav

### 0.1 Formella förutsättningar

Kraven som utgör de formella förutsättningarna utgår till stor del från de lagar och förordningar som finns för offentlig upphandling. Vid internationella upphandlingar måste kraven anpassas.

#### Har Beställaren kontrollerat att:

##### 0.1.1 *Trafiktillstånd finns?*

Samtliga organisationer som kör yrkesmässig trafik måste ha trafiktillstånd i de fall de utför transporter enligt Yrkes trafiklagen SFS 1998:490 ”Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik”. Undantag görs för vissa transporter, exempelvis sop- och avfallstransporter och intransporter av mjölk eller liknande transporter. Det är Länsstyrelsen som utfärdar och drar in trafiktillstånden.

Kravet om att trafiktillstånd ska finnas behöver inte vara dokumenterat. Det är inte ovanligt att den upphandlande organisationen själv tar reda på om trafiktillstånd finns i samband med att upphandlingen genomförs. Det är dock av vikt att under kontraktstiden kontrollera så att trafiktillståndet upprätthålls av Utföraren. Se punkt 0.3.3 Avtalsuppföljning.

##### 0.1.2 *Organisationen är registrerad och har FA/F-skattebevis?*

Ett grundläggande krav för att upprätta ett kontrakt med en juridisk person är att denna är registrerad i förenings- eller bolagsregistret och därmed har fått ett FA- eller F-skattebevis.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

##### 0.1.3 *Tillstånd för internationell trafik finns (vid behov)?*

Alla yrkesmässiga transporter som körs utanför de nationella gränserna måste ha tillstånd för internationell trafik enligt Vägverkets föreskrifter om yrkeskunnande för yrkesmässig trafik, VVFS 2001:51.

Kravet bör vara dokumenterat och gäller endast vid upphandlingar som avser transporter som genomförs i andra länder.

##### 0.1.4 *Trafikförsäkringar finns?*

Samtliga fordon som åsyftas ska vara trafikförsäkrade enligt Trafikskadelagen SFS 1975:1410. Det är viktigt att det framgår att det är en relevant trafikförsäkring som avser de transportslag som upphandlas.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### 0.1.5 *Ansvarsförsäkringar finns?*

Någon lag som föreskriver att ansvarsförsäkring generellt måste finnas inom området för transporter finns inte. Det är dock viktigt att alla som genomför transporter på uppdrag lämnar en heltäckande garanti eller försäkring som täcker in skador som inte regleras i trafikförsäkringen.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### 0.1.6 *Lagar och avtal på arbetsmarknaden tillämpas?*

För att eftersträva en rättvis konkurrenssituation ska de lagar och avtal som finns på arbetsmarknaden tillämpas. Med avtal avses kollektivavtalsliknande villkor. En upphandling ska inte utgå från att konkurrensfördelar uppkommer genom att försämla de villkor som avtalats eller de lagar som gäller.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### 0.1.7 *Lagar och förordningar inom det specifika området som upphandlingen avser tillämpas?*

Inom transportområdet finns flera olika lagar, förordningar och föreskrifter som måste tillämpas exempelvis inom skolskjutsar, färdtjänst, ADR- och livsmedelstransporter m.fl.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

Ett generellt krav på att tillämpliga lagar används räcker inte som krav.

### 0.2 Ekonomiska förutsättningar

Kraven som utgör de ekonomiska förutsättningarna utgår från att Utföraren inte är på obestånd, i likvidation eller i konkurs.

#### Har Beställaren kontrollerat att:

##### 0.2.1 *Utföraren inte är föremål för konkurs, likvidation, ackord eller tvångsförvaltning?*

Det är viktigt att undvika att kontrakt upprättas med utförare som är i konkurs, likvidation, ackord eller har tvångsförvaltning.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### 0.2.2 *Skatter och sociala avgifter är betalda eller att en betalningsplan finns?*

Det är viktigt att undvika kommande ekonomiska svårigheter samtidigt som den upphandlande organisationen i upphandlingsfasen får kontroll över om skatter och sociala avgifter är betalda.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### 0.2.3 *Utföraren inte har gjort sig skyldig till allvarligt fel i sin yrkesutövning eller blivit dömd enligt lagakraftvunnen dom för någon form av brott som kan knytas till yrkesutövningen?*

Det är viktigt att eliminera förekomsten av utförare som inte är seriösa i sin yrkesutövning eller som gjort sig skyldig till allvarligt fel i sin yrkesutövning.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

### 0.3 Allmänna förutsättningar

Kraven som utgör allmänna förutsättningar anger vilka formella kontrollkrav på förare som ska finnas samt att uppföljning av upphandlade transporter ska genomföras.

#### Har Beställaren krävt att:

##### 0.3.1 *Utföraren ska förvissa sig om att aktuella förare innehar tillämpliga behörighetsbevis?*

Utföraren ska kunna visa eller har rutiner för att kontinuerligt kontrollera att aktuella förare innehar körkort med rätt behörighet och andra behörighetsbevis exempelvis yrkeskompetensbevis, taxiförläggning, ADR-intyg och liknande behörighetsbevis som krävs för det aktuella uppdraget.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

#### Har Beställaren klargjort att:

##### 0.3.2 *Avtalsuppföljning av upphandlade transporter genomförs under avtalsperioden?*

En förutsättning för att säkerställa att ställda krav efterlevs är att genomföra uppföljning av upphandlade transporter. Avtalsuppföljningen ska utföras på initiativ av Beställaren. Minst en uppföljning ska genomföras under avtalsperioden. Om avtalsperioden är längre än fyra år ska avtalsuppföljningar genomföras minst vartannat år. Om Beställaren ställer krav som inte kommer att följas upp innebär det att Utförare som inte uppfyller dessa krav skulle kunna lämna in anbud som antas.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

## I. Arbetsmiljö

Inom Arbetsmiljöområdet finns tre Kravområden.

**I.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete, I.2 Säkerhet samt**

**I.3 Ergonomi och förebyggande åtgärder.** De bedömningskrav som finns inom de tre områdena är poängsatta, vilket framgår efter respektive rubrik. Poängen är olika inom respektive område beroende på hur bedömningskravet har värderats.

I de fall den upphandlande organisationen kräver att Utföraren ska arbeta enligt AFS 2001:1 Systematiskt Arbetsmiljöarbete uppfylls vissa av de bedömningskrav som finns inom de tre områdena automatiskt. Dessa är i den nedanstående texten markerade med\*.

### I.1 Systematiskt arbetsmiljöarbete

Organisationer under tio anställda behöver inte ha ett dokumenterat system enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter AFS 2001:1, föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete. De ska dock arbeta enligt de intentioner som finns i föreskriften. För att säkerställa att kraven blir likvärdiga i alla organisationer som utför transporter har kraven som ingår i AFS 2001:1 fördelats på de tre bedömningskrav som ingår i kriterieområdet Systematiskt arbetsmiljöarbete.

#### I.1.1 Arbetsmiljöpolicy (1 p)

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:**

##### I.1.1.1 *En implementerad arbetsmiljöpolicy?\**

Grunden för ett systematiskt arbetsmiljöarbete är att det finns en arbetsmiljöpolicy som utgör basen för organisationens arbetsmiljöarbete. Policyn ska överensstämma med de krav som på en arbetsmiljöpolicy enligt AFS 2001:1. Med implementerad avses i detta sammanhang att policyn är väl känd och förankrad i hela Utförarens organisation. Utföraren ska kunna redogöra för implementeringsprocessen.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

#### I.1.2 Riskbedömningar, åtgärder och handlingsplaner (2 p)

En förutsättning för att förebygga skador är att organisationen genomför regelbundna undersökningar och dokumenterade riskbedömningar samt vidtar åtgärder och tar fram handlingsplaner.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

##### I.1.2.1 *Genomföra riskbedömningar av arbetsmiljön?\**

Som ett led i det förebyggande arbetsmiljöarbetet är riskbedömningar av de mest frekventa och farliga miljöerna en förutsättning för ett förebyggande skyddsarbete.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.1.2.2 *Utarbeta handlingsplaner för att förbättra arbetsmiljön?\**

Långsiktiga och kortsiktiga åtgärder för att förbättra arbetsmiljön är en förutsättning för att säkerställa en god utveckling av arbetsmiljön och därmed också en leveranssäkerhet till uppdragsgivaren. Åtgärds- och handlingsplaner är ofta synonymt. Det kan därför räcka om den upphandlande organisationen antingen kräver åtgärds- eller handlingsplaner för att vidta åtgärder för att säkerställa en god arbetsmiljö.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.1.2.3 *Ha rutiner för att rapportera tillbud och olyckor till Beställaren?\**

För att Beställaren ska kunna få en fullständig bild av den verksamhet som upphandlats är det av stor vikt att allt av betydelse rapporteras. Tillbuds- och olycksfallsrapporter är en del som är av betydelse för uppdragets genomförande och som ska rapporteras till den upphandlande organisationen.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

#### I.1.3 Fortlöpande förbättring av arbetsmiljön (6 p)

Utföraren ska genomföra fortlöpande förbättringar av arbetsmiljön. Arbetsmiljökonsekvensanalys ska genomföras vid beslut och förändringar som påverkar arbetsmiljön.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

##### I.1.3.1 *Ha ett dokumenterat arbete för att följa upp åtgärder och fortlöpande förbättra arbetsmiljön?\**

En viktig del i att förbättra arbetsmiljön är att följa upp beslutade åtgärder och kontinuerligt rapportera och dokumentera brister och förbättringar.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.1.3.2 *Genomföra riskbedömning vid beslut om och inför förändringar som kan påverka arbetsmiljön?\**

Inför alla förändringar som genomförs hos Utföraren och som påverkar arbetstagarna ska riskbedömningar genomföras i syfte att eliminera eventuella olycksfallsrisker och ge upphov till arbetsrelaterad ohälsa.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

#### I.2 Utbildning, arbetsbelastning och belastningsergonomi

Säkerhetsaspekterna för förargruppen kan ur ett arbetsmiljöperspektiv ses utifrån flera infallsvinklar. En trygg arbetsmiljö innebär att många olika delar ska uppfyllas. Trafiksäkerheten, säkra fordon, en god förarmiljö och en organisation som fortlöpande arbetar med att förbättra säkerheten är andra viktiga faktorer som måste uppfyllas för att skapa en god arbetsmiljö. Kravområdet Utbildning, arbetsbelastning och ergonomi är indelat i tre bedömningskrav.

##### I.2.1 Information och utbildning (2 p)

Utföraren ska kontinuerligt arbeta med att stärka personalens kompetens. Genom att först analysera problemområden och därefter upprätta mål och handlingsplaner som inkluderar personalens motivation och engagemang i säkerhetsfrågor skapas förutsättningar till säkra arbetsplatser.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

##### I.2.1.1 *Ha rutiner för kommunikation och information?\**

Det är viktigt att Utföraren har rutiner för hur kommunikationen och informationen till och från personalen ska genomföras på ett effektivt sätt. Där all berörd personal kan få viktig information och lämna viktig information inom en rimlig tidsram.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.2.1.2 *Genomföra utbildning i arbetsmiljöfrågor?\**

Personal som har utsatta arbeten ska ges nödvändig utbildning för att på ett säkert sätt kunna fullfölja arbetet utan att skadas eller allvarligt tillbud uppstår.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.2.2 Arbetsbelastning, hot och våld (4 p)

En förutsättning för att försöka förhindra en påfrestande arbetsbelastning är att Utföraren har rutiner för att säkerställa att vägarbetstidslagen upprätthålls, rutiner för att identifiera och åtgärda belastningsergonomiska problemområden. Det ska även finnas rutiner som förhindrar hot- och våldssituationer.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

##### I.2.2.1 *Ha rutiner för att säkerställa att vägarbetstidslagen alltid uppfylls?\**

Utföraren ska ha rutiner för att säkerställa att aktuella förare alltid uppfyller vägarbetstidslagen. Rutinerna ska vara dokumenterade och implementerade i Utförarens organisation. Med implementerade avses att de är väl kända i Utförarens organisation.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.2.2.2 *Ha rutiner för att identifiera och åtgärda belastningsergonomiska problem?\**

Utföraren ska ha rutiner för att specifikt identifiera och åtgärda ergonomiska problem som uppkommer i samband med körning, lastning och lossning

*Kravet bör vara dokumenterat.*

##### I.2.2.3 *Ha handlingsplan och rutiner för att förhindra eller möta hot och våld?\**

Utföraren ska ha en handlingsplan för att i möjligaste mån förhindra hot och våld i samband med transporterna och om det inträffar ska det finnas rutiner för hur en förare ska gå tillväga för att försöka undvika att skada uppstår.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

#### I.2.3 Nödlägesplaner och krishantering (6 p)

Utföraren ska ha en plan för hur personalen ska gå tillväga i samband med att en nödlägesituation uppstår i anslutning till att en olycka inträffat. Det ska också finnas en plan för krishantering och en krisorganisation som kan sättas in för att hjälpa den personal som varit med om en olycka eller annan allvarlig händelse som påverkat personalen.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

1.2.3.1 **Nödlägesplaner?**

Nödlägesplaner eller handlingsplaner vid olycka ska finnas hos Utföraren. Nödlägesplanen ger en praktisk beskrivning om vad som ska göras i samband med att en olycka inträffar.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

1.2.3.2 **Krishanteringsplan?**

Det är viktigt att Utföraren har planer för att hjälpa den personal som är med om en olycka. I samband med att en olycka inträffat eller annan allvarlig händelse som påverkat personalen ska dessa erbjudas saklig hjälp för att bearbeta sina upplevelser. En plan kan också inkludera en krisorganisation enligt punkt 1.2.3.3.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

1.2.3.3 **Tillgång till en krishanteringsorganisation?**

Utföraren ska ha tillgång till en organiserad form av krishantering exempelvis i samverkan med företagshälsovården eller liknande verksamheter.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

1.3 **Förebyggande åtgärder**

Utföraren ska granska och följa upp de arbetsmiljörelaterade förhållandena genom kontinuerliga skyddsronder eller motsvarande. Arbetsmoment som medför risk för belastningsbesvär/skada exempel tunga manuella lyft eller arbete i ogynnsamma arbetsställningar ska identifieras och åtgärdas. Med förebyggande åtgärder avses verksamheter som har till syfte att förebygga arbetsrelaterad ohälsa både på kort och lång sikt. Inom ramen för kravområdet finns tre bedömningskrav.

1.3.1 **Aktiv skyddsverksamhet (2 p)**

Det är viktigt att Utföraren har kontroll över arbetsmiljön genom att granska och följa upp de arbetsmiljörelaterade förhållandena som råder genom kontinuerliga skyddsronder.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

1.3.1.1 **Genomföra kontinuerliga skyddsronder?\***

Utföraren ska genomföra kontinuerliga skyddsronder. Med kontinuerlig avses i detta fall att skyddsronder ska genomföras minst en gång per år samt vid behov.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

1.3.1.2 **Identifiera och dokumentera arbetsmoment som medför fysiska påfrestningar?\***

En viktig förutsättning i samband med att skyddsronder eller analyser av Utförarens verksamhet genomförs är att identifiera och dokumentera arbetsmoment som medför lyft eller andra fysiska ansträngningar.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

1.3.2 **Hälsovård (4 p)**

För att säkerställa en god hälsovård krävs att Utföraren är ansluten till en företagshälsovård eller jämförbar verksamhet som personalen har tillgång till.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

1.3.2.1 **Ha tillgång till företagshälsovård eller motsvarande verksamhet?**

Personalen hos Utföraren ska ha tillgång till en företagshälsovård eller jämförbar verksamhet.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

1.3.3 **Kontroll och hälsostatus (6 p)**

En viktig del i arbetsmiljöarbetet är att genom frivilliga kontroller följa upp personalens psykiska och fysiska välbefinnande för att i möjligaste mån förebygga ohälsa och olyckor.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

1.3.3.1 **Kontrollera förarnas hälsostatus?**

Kontroller av yrkesförarens hälsostatus (medicinska status) regleras i Körkortslagen SFS 1998:488. Utöver detta ska Utföraren ha rutiner för att minst var femte år kontrollera hälsostatusen för samtliga förare och minst vartannat år kontrollera hälsostatusen för förare över 65 år.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

1.3.3.2 **Ha ett friskvårdsprogram?**

Utföraren ska ha ett frivilligt friskvårdsprogram som samtliga förare har tillgång till och kan nyttja.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

2. **Trafiksäkerhet**

Inom Trafiksäkerhetsområdet finns tre kravområden.

**2.1** Hastigheter och körbeteenden. **2.2** Säkra fordon samt **2.3** Alkohol, droger och trötthet. De bedömningskrav som finns inom de tre områdena är poängsatta, vilket framgår efter respektive rubrik. Poängen är olika inom respektive bedömningskrav beroende av hur kravet har värderats.

I de fall den upphandlande organisationen kräver att Utföraren ska arbeta med ett ledningssystem för Trafiksäkra transporter uppfylls ett av de krav som finns inom det första området. Detta är i den nedanstående texten markerade med \*.

2.1 **Hastigheter och körbeteenden**

Hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn för att minska antalet olyckor och verkan av en olycka. Det är därför av stor betydelse för trafiksäkerheten att både Beställaren, den utförande organisationen och förarna är medvetna om detta och motiverade till att anpassa hastigheterna efter rådande förhållanden och de hastighetsgränser som finns.

2.1.1 **Trafiksäkerhetspolicy (2 p)**

Grundläggande för trafiksäkerhetsarbetet är att det finns en implementerad trafiksäkerhetspolicy i Utförarens organisation. Det ska också finnas dokumenterade riktlinjer för hastigheter. Dessa kan också vara integrerade i trafiksäkerhetspolicyn.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

2.1.1.1 **En implementerad trafiksäkerhetspolicy? \***

Utföraren ska ha en implementerad trafiksäkerhetspolicy som bland annat tar upp hastigheter, alkohol och droger samt bältesanvändning. Med implementerad avses i detta sammanhang att policyn är väl känd och förankrad i hela Utförarens organisation. Utföraren ska kunna redogöra för implementeringsprocessen. Om Beställaren kräver en separat alkohol- och drogpolicy behöver detta inte tas med i trafiksäkerhetspolicyn. Detsamma gäller bältesanvändningen.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.1.1.2 **Dokumenterade riktlinjer för hastigheter?**

Utföraren ska ha dokumenterade riktlinjer för att säkerställa att alla transporter utförs inom gällande, lagliga hastighetsgränser och att hastigheten alltid anpassa till rådande förhållanden.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

En förutsättning för att godkänna kravet är att det framgår i upphandlingsunderlagen eller i avtalet att Utföraren har någon form av trafiksäkerhetsprogram eller trafiksäkerhetsarbete även om kravet är generellt.

2.1.2 **Kontroll av hastigheter (5 p)**

Utföraren ska kunna kontrollera hastigheterna på fordonen. Det krävs också att dessa registreras och dokumenteras. För att eliminera hastighetsöverträdelser ska Utföraren ha riktlinjer, åtgärds- eller handlingsplaner som medför någon form av åtgärder i de fall detta förekommer.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

2.1.2.1 **Rutiner för att kontinuerligt, minst kvartalsvis, genomföra hastighetskontroller på minst 30 procent av aktuella fordon?**

Utföraren ska ha ett system för att kontinuerligt kontrollera minst 30 procent av de aktuella fordonens hastigheter. Det har ingen betydelse vilken typ eller form av mätningar (kontroller) som genomförs. Kravet är att mätningarna ska ge tillförlitliga resultat. Om minst 30 procent av de aktuella fordonen har tekniska stödsystem för att eliminera hastighetsöverträdelser uppfyller detta kravet.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.1.2.2 **Riktlinjer, åtgärds- eller handlingsplaner som syftar till att följa upp och eliminera hastighetsöverträdelser?**

Med riktlinjer, åtgärds- och handlingsplaner avses förfaranden som leder till att minska eller helt ta bort hastighetsöverträdelser. Utföraren ska ha förfaranden för att följa upp och eliminera överträdelser. Innehållet i dessa ska tydligt ange tillvägagångssättet när en hastighetsöverträdelse har gjorts samt åtgärder för att förhindra att detta återkommer. Överträdelsen ska kommuniceras mellan ledning och aktuell förare.

*Kravet ska vara dokumenterat*

2.1.3 **Stödfunktioner för hastighetsanpassning (9 p)**

Utföraren ska ha tekniska stödfunktioner i sina fordon typ ISA-utrustning eller liknande som kan lagra data. Det ska också finnas ett uppföljningssystem, riktlinjer, åtgärds- och handlingsplaner.

2.1.3.1 **Har Beställaren krävt att Utföraren ska: Utrusta alla fordon med stödsystem för att eliminera hastighetsöverträdelser?**  
Utföraren ska ha utrustat alla aktuella (avtalade) fordon med tekniska stödsystem som anger hastighetsbegränsningen på vägsträckan, typ ISA-system. Stödsystemen ska ha en funktion som larmar eller på annat sätt ger utslag om hastighetsgränsen överskrids. Stödsystemen ska kunna lagra data som kan avläsas, i minst tre månader.

*Kravet ska vara dokumenterat*

2.1.3.2 **Riktlinjer eller rutiner samt åtgärds- eller handlingsplaner som är kopplade till stödsystem för att eliminera hastighetsöverträdelser?**  
Med riktlinjer eller rutiner avses beskrivningar för handhavande och uppföljning av data från stödsystem (ISA). Med åtgärds- och handlingsplaner avses förfaranden som leder till att följa upp hastighetsöverträdelser och åtgärda överträdelser.

*Kravet ska vara dokumenterat*

2.2 **Säkra fordon**  
Säkra fordon tar i huvudsak upp de fysiska förutsättningarna; fordon och utrustning. Det finns dock några kriterier som avser handhavande och kompetens som är kopplat till säkerhetsarbetet.

2.2.1 **Fordon och utrustning (1 p)**  
Utföraren ska ha rutiner för att säkerställa att däck är gott skick och att godkända bilbälten finnas i samtliga fordon samt att överlast inte förekommer.

2.2.1.1 **Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha: Riktlinjer för att kontinuerligt säkerställa att däck har minst lagstadgat mönsterdjup, rätt lufttryck och inte är skadade?**  
Riktlinjer eller rutiner ska finnas för att säkerställa att fordonens däck kontrolleras. Med kontinuerligt avses löpande kontroll i samband med säkerhetstillsyn före köruppdrag. Även en mer omfattande kontroll som genomförs månads- eller veckovis utifrån en checklista ska anses som kontinuerlig kontroll.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

2.2.1.2 **Godkända trepunktsbälten på samtliga platser i alla fordon som nyttjas samt kontinuerlig kontroll av bälten?**  
Med godkända bilbälten avses att bilbälten antingen ska vara fabriksmonterade eller eftermonterade utifrån Vägverkets föreskrifter och rekommendationer. Utföraren ska dagligen kontrollera att bälten är i funktionsdugligt skick.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.1.3.G **Riktlinjer, information och stödsystem för att eliminera överlast**  
Med riktlinjer avses implementerade riktlinjer som beskriver att överlast inte får förekomma. Med information menas utbildning eller information till förarna avseende viktregler för last och överlast. Med tekniska stödsystem avses tekniska stödsystem i fordonet eller i anslutning till lastningen som mäter lastvikten och ger förarna en indikation/rapport om lastvikten.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

En förutsättning för att godkänna kravet är att två av de tre delarna i kravet ska uppfyllas.

2.2.2 **Handhavande, tillsyn och säkerhetsutrustning (2 p)**  
Utföraren ska säkerställa att fordon och utrustning är i så gott skick att transporterna inte äventyras på något sätt.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

2.2.2.1.G **Genomföra godkända bromskontroller var sjätte månad hos ASB eller ackrediterad verkstad för fordon över 3,5 ton?**  
Bromskontroller genomförs vid den ordinarie besiktningen och därutöver krävs att det ska genomföras en extra kontroll minst var sjätte månad.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.2.1.P **Genomföra godkända bromskontroller var sjätte månad hos ASB eller ackrediterad verkstad på alla specialfordon och fordon som tar mer än åtta passagerare (buss)?**  
Med specialfordon avses fordon för transporter av personer i rullstolar och bårtransporter.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.2.2 **Ha dokumenterade rutiner för och tillämpa kontinuerlig tillsyn, underhåll och service av fordon?**  
Med dokumenterad avses att tillsyn och underhåll ska dokumenteras eller genomföras utifrån en checklista eller motsvarande, där det framgår vad som kontrolleras, när kontrollen är genomförd och vilka åtgärder som vidtagits. Med kontinuerligt menas att tillsyn eller underhåll ska göras med en intervall om minst var 14:e dag och service ska genomföras enligt fordonstillverkarens rekommendationer.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.2.3 **Ha säkerhetsutrustning enligt följande: 1) Brandsläckare, 2) Reflekterande skyddsväst, 3) Handlampa, 4) Förbandsutrustning, 5) Bälteskniv?**  
Med säkerhetsutrustning avses all utrustning som bidrar till att öka säkerheten vid arbete i och utanför fordonet. Brandsläckare ska vara av godkänd typ, Klass B för brand i vätskor, bensin eller diesel. Bussar har lagkrav på att ha brandsläckare.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.2.4.G **Ha dokumenterade riktlinjer, tekniska stödsystem och utbildning för lastsäkring**  
Med riktlinjer avses implementerade riktlinjer som beskriver att lasten alltid ska säkras med beaktande av gällande regler. Med utbildning till förarna menas utbildning i de regler som gäller för lastsäkring. Med tekniska system avses tekniska system

*Kravet bör vara dokumenterat.*

En av de tre delarna i kravet ska uppfyllas för att det ska godkännas.

2.2.2.4.P **Ha fordonsutrustning enligt följande: 1) Huvudstöd (nackstöd) på samtliga platser, 2) ABS-bromsar, 3) Antisladdsystem enl. ESC, 4) Lastförskjutningskydd? 3) och 4) avser person- /kombibilar.**  
Huvudstöd och ABS-bromsar gäller samtliga fordon. Krav 3) gäller person- och kombibilar och krav 4) gäller så kallade kombibilar. Med kombibilar avses bilar som har ett med kupén integrerat bagageutrymme.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.3 **Kompetens och säkerhetsfunktioner (3 p)**  
Utföraren ska genomföra åtgärder för att säkerställa att transporterna sker på ett sådant sätt att de i möjligaste mån eliminerar tillbud och olyckor. Detta görs genom att skapa genomtänkta förutsättningar och tillvägagångssätt.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

2.2.3.1 **Genomföra kontinuerlig trafiksäkerhetsutbildning?**  
Med trafiksäkerhetsutbildning avses utbildningar som syftar till att öka säkerheten i trafiken och bland annat tar upp körbeteenden, hastigheter, bältesanvändningen, alkohol och droger. Med kontinuerlig avses att utbildningen ska genomföras minst en gång per år.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

2.2.3.2.G **Ha rutiner för att säkerställa att bilbälten används?**  
Med rutiner avses i detta fall att Utföraren ska ha minst ett tillvägagångssätt för att kontrollera så att bilbälte används. I de fall det finns krav på att fordon ska vara utrustade med bältespåminnare, se 2.2.3.4 anses kravet i denna punkt uppfyllt.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.3.2.P **Ha rutiner för att säkerställa att bilbälten används av förare och passagerare?**  
Med rutiner avses i detta fall att Utföraren ska ha ett eller flera tillvägagångssätt för att uppmana passagerare att använda bilbälten samt riktlinjer eller rutiner för att förare alltid ska använda bilbälte.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

2.2.3.2 **Ha regler för begränsning av mobiltelefonkommunikation under körning?**  
Utföraren ska ha regler för att begränsa kommunikation i mobiltelefon. Mobiltelefonkommunikation ska begränsas så att de helt undviks under körning med undantag för akuta situationer.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

2.2.3.3 **Bältespåminnare med ljud- och ljussignal på förarplatsen?**  
De fordon som används ska vara utrustade med bältespåminnare som har både ljud- och ljussignal på förarplatsen. Detta ersätter kravet i punkt 2.2.3.2.G

*Kravet bör vara dokumenterat.*

2.3 **Alkohol, droger och trötthet**  
Alkohol och även droger står för en betydande del av de riskfaktorer som finns i samband med yrkestrafiken. Olyckor som förorsakats av trötthet och sömn står också för en betydande del av vägtrafikolyckorna.

2.3.1 **Alkohol- och drogpolicy (2 p)**  
Utföraren ska ha en alkohol- och drogpolicy inklusive ett åtgärdsprogram och en rehabiliteringsplan.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

- 2.3.1.1 **En implementerad alkohol- och drogpolicy?\*** (AFS 2001:1)  
Utföraren ska ha en implementerad alkohol och drogpolicy. Med implementerad avses i detta sammanhang att policyn är väl känd och förankrad i hela Utförarens organisation. Utföraren ska kunna redogöra för implementeringsprocessen.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

- 2.3.1.2 **Ett åtgärdsprogram inklusive rehabiliteringsplan?\*** (AFS 2001:1)  
Utföraren ska ha ett åtgärdsprogram där det framgår vilka åtgärder som ska vidtas i samband med att en medarbetare är alkohol- eller drogpåverkad på arbetsplatsen inklusive formerna för rehabilitering.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

- 2.3.2 **Trötthetsrelaterade faktorer, kör och vilotider (3 p)**  
De trötthetsrelaterade (sömn) faktorerna påverkar trafik-säkerheten i en betydande utsträckning. Det är därför av stor vikt att Utföraren genom förläggning av kör- och vilotider på ett godtagbart sätt säkerställer att de lagar och regler som finns följs samt att information om trötthetsrelaterade faktorer som kan påverka trafiksäkerheten informeras till förarna.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

- 2.3.2.1 **Riktlinjer för att förhindra trötthetsrelaterade olyckor?**  
Utföraren ska ha riktlinjer för att informera aktuella förare om sömnens betydelse, sömnproblem och trötthet i samband med bilkörning.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

- 2.3.2.2 **Riktlinjer för att eliminera överträdelse av kör- och vilotidsregler?**  
Utföraren ska ha riktlinjer för att kontinuerligt kontrollera och eliminera överträdelse av kör- och vilotidsreglerna eller överträdelse av vägarbets-tidslagen. Med riktlinjer avses dokumenterade förhållningsregler. Med kontinuerligt avses i detta sammanhang att kontrollerna ska genomföras minst en gång varje halvår och omfatta minst 30 procent av aktuella förare vid varje tillfälle. Avvikelse ska dokumenteras.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

- 2.3.3 **Stödsystem - alkohol och drogtester (6 p)**  
Utförarens samtliga fordon som används ska ha ett tekniskt stödsystem, alkohol, som eliminerar förekomsten av alkohol vid företagets transporter.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

- 2.3.3.1 **Utrustat samliga fordon med alkohol, som kan lagra data samt riktlinjer eller rutiner för handhavande av alkohol och åtgärdsprogram.**  
Samtliga fordon som ingår i de avtalade transporterna ska vara utrustade med alkohol. Alkoholset ska uppfylla prEN-Standard 50436-2 eller motsvarande.

Utföraren ska ha rutiner för handhavande av alkohol och ett åtgärdsprogram eller liknande där det framgår vilka åtgärder som ska vidtas i samband med att förare är alkoholpåverkad.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

- 2.3.3.2 **Genomföra drogtester på personal som ska anställas?**  
Utföraren ska ha rutiner för att genomföra drogtester på de förare som nyanställs. Detta avser alla anställningar som är kopplade till uppdraget.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3. **Miljö**  
Inom Miljöområdet finns tre Kravområden. 3.1 Utförarens/organisationens miljöarbete, 3.2 Effektivare och alternativ drivmedelsanvändning samt 3.3 Hantering av kemikalier, avfall och fordonsunderhåll. De bedömningskrav som finns inom de tre områdena är poängsatta, vilket framgår efter respektive rubrik. Poängen är olika inom respektive bedömningskrav beroende av hur kriteriet har värderats.

I de fall den upphandlande organisationen kräver att Utföraren ska arbeta med miljöledningssystem som utgår från standarden ISO 14 000, EMAS eller liknande uppfylls vissa av de krav som finns inom bedömningsområdena automatiskt. Dessa är i den nedanstående texten markerade med \*.

- 3.1 **Utföraren/organisationens miljöarbete**  
Grunden för en effektiv förbättring av miljön är att Utföraren har ett organiserat systematiskt arbetet som baseras på kunskap och kompetens samt att det avsätts resurser för att genomföra ständiga förbättringar.

- 3.1.1 **Miljöpolicy och redovisning (2 p)**  
Grundläggande för miljöarbetet är att det finns en implementerad miljöpolicy i Utförarens organisation.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

- 3.1.1.1 **En implementerad miljöpolicy?\***  
Förutsättningen för ett systematiskt miljöarbete är att det finns en miljöpolicy som ligger till grund för organisationens miljöarbete. Policyn ska överensstämma med de krav som finns på en miljöpolicy enligt ISO 14 001. Med implementerad avses i detta sammanhang att policyn är väl känd och förankrad i hela Utförarens organisation. Utföraren ska kunna redogöra för implementeringsprocessen.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

En förutsättning för att godkänna kravet är att det framgår i upphandlingsunderlagen eller i avtalet att Utföraren ska bedriva ett aktivt miljöarbete eller ska ha ett miljöledningssystem.

- 3.1.1.2 **Redovisa miljömål och utfall årsvis?\***  
Syftet är att verksamheten ska ha ett systematiskt arbete med att uppnå ständig förbättring av miljöprestanda för verksamheten. Mål bör basera sig på miljöaspekter som är betydande för verksamheten. Mätningar av utfallet ska tydligt kunna kopplas till målet och insatser som utföraren gjort för att uppnå detta.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

- 3.1.1.3 **Redovisa drivmedelsåtgången, andel förnybart bränsle och utsläpp per kilometer och fordon årligen?**  
Med förnybart bränsle menas bränslen av ickefossil ursprung. Som förnybart räknas även bränslen som har max 25 procent fossil inblandning såsom t.ex. E85 (vinterinblandning).

Drivmedelsåtgång och utsläpp redovisas per kilometer och fordon årligen utifrån data från Utföraren eller officiell källa såsom NTM eller liknande. Andel förnybart bränsle relateras till Utförarens totala transportsträcka i km och vilket bränsle som faktiskt används för respektive fordon.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

- 3.1.2 **Mål och handlingsplaner för att minska utsläpp till luft (4 p)**  
Förutsättningen för att kunna reducera utsläpp till luft är att Utföraren aktivt arbetar för att minska drivmedelsförbrukningen. Det ska finnas tydliga mål och en handlingsplan som beskriver hur och med vilka metoder som målen ska uppnås. Det ska också finnas dokumenterade riktlinjer för hur drivmedelsförbrukningen ska sammanställas.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:

- 3.1.2.1 **En dokumentation av drivmedelsförbrukningen?\***  
Utföraren ska kontinuerligt, minst kvartalsvis, dokumentera drivmedelsförbrukningen. Drivmedelsförbrukningen ska vara relaterad till respektive fordon.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

- 3.1.2.2 **Implementerade tidsatta mål och en plan för att minska drivmedelsåtgången?**  
Med mål avses att det ska finnas dokumenterade mål uttryckt i en enhet eller ett procenttal som ställs i förhållande till exempelvis körda kilometer alternativt utförarens omsättning eller liknande. Med tidsatt avses att målet ska vara uppfyllt inom en angiven tidsram, dock längst inom avtalsperioden med mätbar förbättring minst vartannat år. Med plan avses ett dokumenterat underlag där metoder och tillvägagångssätt beskrivs för att uppnå det uppsatta målet. Med implementerad avses i detta sammanhang att mål och handlingsplan är väl känd och förankrad i hela Utförarens organisation.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.1.2.3 **Tidsatta mål och en plan för att minska beroendet av fossila bränslen?**

Med mål avses att de ska finnas dokumenterade mål uttryckt i en enhet eller ett procenttal som ställs i förhållande till exempelvis körda kilometer alternativt utförarens omsättning eller liknande. Med tidsatt avses att målet ska vara uppfyllt inom en angiven tidsram, dock längst inom avtalsperioden med mätbar förbättring minst vartannat år. Med plan avses ett av ledningen fastställt dokumenterat underlag där metoder och tillvägagångssätt beskrivs för att uppnå det uppsatta målet. Målet i planen behöver nödvändigtvis inte sikta på att helt ta bort fossila bränslen.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.1.2.4.G **Att samtliga fordon som utför transportarbete ska vara av Euro III-klass eller bättre?**

Kravet är motiverat för att undvika användning av äldre fordon då de är mer miljöbelastande än nyare fordon. Äldre fordon som konverterats eller där utrustning eftermonterats godkänns om de därefter klarar kraven i Euro III eller bättre.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.1.2.4.P **Minst 50 procent av fordon som är under 3,5 ton och som utför transportarbete ska vara av Mk 2005 eller bättre, samtliga fordon över 3,5 ton ska vara av Euro III eller bättre?**

Kravet är motiverat för att undvika användning av äldre fordon då de är mer miljöbelastande än nyare fordon. Äldre fordon som konverterats eller där utrustning eftermonterats godkänns om de därefter klarar kraven i Euro III eller bättre.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.1.3 **Fordon och drivmedelsförbrukning (6 p)**

En förutsättning för att minska skadliga utsläpp till luft är att de fordon som används har den utrustning som finns för att minska och begränsa emissioner från fossila bränslen. Det är också av betydelse att ha fordon som kan drivas på alternativa, ickefossila drivmedel.

**Har Beställaren krävt att:**

3.1.3.I.G **Minst 20 procent av transportarbetet ska utföras av fordon som kan köras på förnybart bränsle?**

Med 20 procent avses i detta fall 20 procent av transportarbetet i körda kilometer.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.1.3.I.P **Minst 50 procent av transportarbetet som genomförs med fordon under 3,5 ton ska kunna köras på förnybart bränsle, för fordon över 3,5 ton ska 20 procent kunna köras på förnybara bränslen?**

Med 50 respektive 20 procent avses i detta fall procent av transportarbetet i körda kilometer.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.1.3.2.G **Utföraren ska ha ett aktivt arbete för att öka fyllnadsgraden och därmed minska utsläppen per ton kilometer?**

Med ökad fyllnadsgrad avses att ett så optimalt nyttjande som möjligt av fordonets totala lastkapacitet i utrymme eller vikt.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.1.3.2.P **Utföraren ska aktivt arbeta med att effektivisera transportererna för att minska energiförbrukningen**

Med aktivt arbete avses att Utföraren ska ge förslag på hur transportererna kan effektiviseras utifrån energibesparing.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.1.3.3.G **Minst 50 procent av transportarbetet ska utföras av fordon som är Euro V-klassade eller bättre?**

Med 50 procent av transportererna avses att hälften av transportarbetet i körda kilometer.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.1.3.3.P **Samtliga fordon under 3,5 ton ska vara av Mk 2005 eller bättre, för person- och kombibilar ska minst 50 procent av transportarbetet utföras av fordon som uppfyller den statliga definitionen av miljöbilar, för fordon över 3,5 ton ska minst 50 procent av transportarbetet utföras av fordon som är Euro V-klassade eller bättre?**

Med 50 procent avses att hälften av transportarbetet i körda kilometer.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.2 **Effektivare och alternativ drivmedelsanvändning**

Oavsett vilka drivmedel som används så är det av stor vikt att de nyttjas så effektivt som möjligt. Energiåtgången ska alltid vara så liten som möjligt. Alternativa drivmedel ska användas när så är kan ske utifrån tillgång på drivmedel.

3.2.1 **Utbildning och information (2 p)**

Utföraren ska kontinuerligt arbeta med att stärka personalens kompetens. Genom att upprätta mål och handlingsplaner som inkluderar personalens motivation och engagemang och som skapar förutsättningar som bidrar till effektivare drivmedelsanvändning.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

3.2.1.1 **Genomföra utbildning i syfte att minska drivmedelsförbrukningen?**

Utföraren ska genomföra utbildningsinsatser i syfte att minska drivmedelsförbrukningen. Utbildningsinsatserna ska omfatta alla berörda förare. Utbildningsinsatserna ska vara återkommande minst var tredje år. Innehållet i utbildningen ska motsvara Vägverkets koncept för sparsam körning.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.2.1.2 **Ha rutiner för återkoppling och information till anställda?**

Entreprenören ska minst kvartalsvis informera förarna om drivmedelsåtgången.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.2.2 **Uppföljning och motivation (4 p)**

För att kunna minska och begränsa drivmedelsförbrukningen krävs att Utföraren kan göra fortlöpande uppföljningar. Det är också av stor betydelse att utföraren skapar motivation hos förare och personal att medverka till att drivmedelsförbrukningen blir så låg som möjligt.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

3.2.2.1 **Ha ett system för att kunna följa upp drivmedelsförbrukningen relaterat till respektive fordon?**

Med system avses en metodisk tillämpning och kontinuerlig uppföljning av drivmedelsförbrukningen som är relaterad till respektive fordon eller förare.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.2.2.2 **Ha incitamentprogram och åtgärder som syftar till att minska drivmedelsförbrukningen?**

Med incitamentprogram avses personliga eller kollektiva program som syftar till att uppmuntra förare/personal att fortlöpande arbeta med att minska eller begränsa drivmedelsåtgången. Med åtgärder avses handlingar som sätts in om någon avvikelse noteras. Minskad drivmedelsförbrukning bör relateras till antal körda kilometer av respektive fordonstyp.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.2.3 **Drivmedel och stödsystem (9 p)**

Det är viktigt att energiåtgången minskas samtidigt som de fordon som används i så stor utsträckning som möjligt övergår till att köra på ickefossila drivmedel.

Har Beställaren krävt att Utföraren ska:

3.2.3.1 **Ha minst 50 procent av fordonen utrustade med stödsystem som visar hur körsättet påverkar fordonets bränsleförbrukning?**

Minst hälften av Utförarens fordon ska ha stödsystem som visar hur körsättet påverkar fordonets bränsleförbrukning. Stödsystemet ska ha möjlighet att registrera och lagra data kring drivmedelsförbrukning och körcykel för att möjliggöra senare analys.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.2.3.2.G **Köra med förnybart drivmedel i minst 20 procent av de aktuella transportererna?**

Utföraren ska i minst 20 procent av sitt transportarbete mätt i körda kilometer använda fordon som kör på förnybart drivmedel. Resultatet ska redovisas till beställaren årligen.

Kravet är relevant med tanke på att det är viktigt att säkerställa att man inte bara investerar i fordon för förnybart bränsle utan även följer upp att förare väljer att tanka dessa bränslen för att miljönyttan ska uppnås.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.2.3.2.P **Köra med förnybart drivmedel i minst 50 procent av de transporter som genomförs med person- och kombibilar för övriga fordon gäller minst 20 procent?**

Utföraren ska i minst 50 respektive 20 procent av sitt transportarbete mätt i körda kilometer använda fordon som kör på förnybart drivmedel. Resultatet ska redovisas till beställaren årligen.

Kravet är relevant med tanke på att det är viktigt att säkerställa att man inte bara investerar i fordon för förnybart bränsle utan även följer upp att förare väljer att tanka dessa bränslen för att miljönyttan ska uppnås.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.3 **Hantering av kemikalier, avfall och fordonsunderhåll**

Utföraren ska kontinuerligt arbeta med att ersätta produkter som är miljöskadliga.

3.1.1 **Kemikalier och avfall vid fordonsunderhåll (1 p)**

Utföraren ska ha en förteckning över de kemikalier som används i uppdraget och ha rutiner för säker hantering. Utföraren ska ha rutiner för sortering och hantering av olika slags avfall och åtgärder för att minska avfallsmängderna.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska ha:**

3.3.1.1 **Kompleta säkerhetsdatablad och förteckning över vilka kemiska produkter som används i samband med fordonsunderhåll?\***

Det ska finnas kompletta säkerhetsdatablad och förteckning enligt kraven om verksamhetsutövarens egenkontroll (SFS 1998:901) för de kemiska produkter som används för rengöring och underhåll av fordon av såväl utförarens som dennes leverantör och som kan innebära risker från hälso- eller miljösynpunkt (märkningspliktiga kemikalier).

*Kravet bör vara dokumenterat.*

En förutsättning för att godkänna kravet är att det framgår i upphandlingsunderlagen eller i avtalet att Utföraren ska bedriva ett förebyggande miljöarbete eller ska ha ett miljöledningssystem.

Utdrag från SFS 1998:901 §7

Förteckningen skall uppta följande uppgifter om produkterna eller organismerna:

1. Produkten eller organismens namn,
2. omfattning och användning av produkten eller organismen,
3. information om produktens eller organismens hälso- och miljöskadlighet, samt
4. produktens eller organismens klassificering med avseende på hälso- eller miljöfarlighet.

3.3.1.2 **Rutiner för säker hantering av kemiska produkter och farligt avfall?\***

Med rutiner för säker hantering avses dokumenterade beskrivningar av tillvägagångssätt för sortering, förvaring och hantering av de kemiska produkter som förekommer. Sker kontroll av att det farliga avfallet som uppkommer vid rengöring och underhåll av fordon transporteras och tas emot av verksamheter som har tillstånd för detta samt spara anteckningar om avsänd mängd enligt avfallsförordningen (SFS 2001:1063)? Då rengöring och underhåll köps från leverantör ska Utföraren säkerställa att även denne följer dessa krav.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

Utdrag från SFS 2001:1063

3.3.2 **Produktval (2 p)**

Utföraren ska ha kunskap om den miljöpåverkan de kemikalier som används i uppdraget utgör och ha en plan för utbyte av onödigt miljö- och hälsoskadliga kemikalier

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

3.3.2.1 **Ha kunskap om den miljöpåverkan som de kemikalier som används innebär?\***

Med kunskap avses att Utföraren ska ha en ansvarig person som har ansvaret för och kunskapen om de kemikalier som används. I de fall Utföraren anlitar leverantörer för att utföra fordonsunderhåll eller liknande som medför att kemikalier används ska Utföraren ställa detta krav på leverantören.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.3.2.2 **Ha en plan för avveckling av de miljöskadliga kemikalier som används?**

Med plan avses en dokumenterad och av ledningen fastlagd plan för att minska och avveckla de miljöskadliga kemikalier som finns i Utförarens verksamhet. Tidsperspektivet i planen kan variera men ska som längst omfatta avtalstiden. Målet i planen behöver nödvändigtvis inte sikta på att helt ta bort de miljöskadliga ämnen som används om de inte kan ersättas av likvärdiga produkter/ämnen. Med miljöskadliga kemikalier menas kemiska produkter klassificerade med N eller med riskfraserna R50-59.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.3.2.3 **Välja miljömärkta kemiska produkter (eller motsvarande krav) i de fall de finns på marknaden?**

Utföraren ska alltid välja miljömärkta produkter om de finns tillgängliga på marknaden. Undantag kan göras om de miljömärkta produkterna inte anses vara likvärdiga med de produkter som ska ersättas. Kravet ska även ställas då fordonsunderhåll och rengöring köps från leverantör. Med miljömärkta produkter avses produkter som klarar kriterierna för etablerade miljömärkningar såsom till exempel Svanen, Bra miljöval och EU-blomman.

*Kravet bör vara dokumenterat.*

3.3.3 **Fordonsunderhåll och service (3 p)**

I samband med underhåll och service är det viktigt att miljöaspekter beaktas vid val av produkter och tjänster. I de fall som miljöanpassade alternativ inte är tillgängliga kan en efterfrågan från utföraren bidra till en förändring hos leverantören under avtalsperioden.

**Har Beställaren krävt att Utföraren ska:**

3.3.3.1 **Genomföra kontinuerlig tillsyn, underhåll och tvätt av fordon?**

Med kontinuerligt menas att tillsyn och underhåll ska göras med en intervall om minst var 14:e dag och vara dokumenterad. Med dokumenterad avses att tillsyn och underhåll ska genomföras utifrån en checklista eller motsvarande, där det framgår vad som kontrollerats, när kontrollen är genomförd och vilka åtgärder som vidtagits. Tvätt som ska genomföras ska ske i en tvätthall som har vattenrening vid anläggningen.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.3.3.2 **Ha serviceavtal eller motsvarande?**

Kravet innebär att service alltid ska göras enligt rekommendationer från fordonstillverkaren. En plan för fordonsunderhåll som följer tillverkarens rekommendationer ska finnas.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.3.3.3 **Alltid välja däck fria från märkningspliktiga oljor enligt EUs klassificering?**

Utföraren ska vid däckbyte på de fordon som används i uppdraget använda sådana däck vars slitbanegummi är fritt från märkningspliktig olja enligt EU:s klassificerings- och märkningsdirektiv 67/548/EEG dvs HA-oljor. Undantag kan göras om lämpliga HA-fria däck inte finns på marknaden men varje undantag ska då godkännas av Beställaren.

*Kravet ska vara dokumenterat.*

3.3.3.4 **Eliminera användandet av miljöskadliga kemikalier?**

Utföraren ska säkerställa att miljöskadliga kemikalier inte används vid rengöring och underhåll av fordon såväl i den egna verksamheten som hos leverantörer. Med miljöskadliga kemikalier menas kemiska produkter klassificerade med N eller med riskfraserna R50-59. Undantag kan göras om likvärdiga produkter saknas men varje undantag ska då godkännas av Beställaren.

*Kravet ska vara dokumenterat.*



## Kristina Magnell, Täby kommun:

Det har varit stort intresse i avfallsbranschen för vår upphandling om hämtning av hushållsavfall. Det är roligt eftersom uppmärksamheten ger goodwill till verksamheten och kommunen. Internt har vi bara fått positiva reaktioner på våra högre kvalitetskrav, framför allt känner många starkt för miljön och tycker att det är bra att vi drar vårt strå till stacken. Jag ser fram emot framtida vinster både för invånarna i kommunen och för förarna som sköter sophantering. Vi kommer att arbeta fokuserat med uppföljning av entreprenaden vilket är viktigt för trovärdigheten. Mitt tips till andra som vill höja transportkvaliteten är att använda ett färdigt system som QIII, vilket underlättar kravställningen.



## Leif Norrman, Norrmejerier:

Med hjälp av QIII fick vi nya lösningar på komplexa problem och situationer kring transporter, vilket omvärlden har reagerat mycket positivt på. Vi använde QIII också för att samlas in fakta och utifrån dessa skapa mätbara mål i de nya avtalen med transportörerna. Nu har våra transportörer minskat drivmedelsförbrukningen med tio procent vilket ger även oss sänkta kostnader. Transportörerna anser också att de har fått bättre förutsättningar för rekrytering, bland annat för att vi fokuserat mycket på förbättrad arbetsmiljö vid lossningsplatserna. Mitt tips till transportköpare som vill höja sin transportkvalitet är att utvärdera de större inköpsavtalen med hjälp av QIII – då blir det lättare att värdera den egna verksamheten och finna nya lösningar.

# 4. Förkortningar som används inom QIII

Det finns flera begrepp och förkortningar som är mer eller mindre specifika och som används i både QIII-systemet och i QIIIs olika dokument. Det bör observeras att det är QIIIs värderingar och tolkningar av förekommande begrepp som återges, det kan också förekomma andra tolkningar.

**ABS** ABS förkortning för Anti-lock braking system som är ett tekniskt system på motorfordon som förhindrar att hjulen låser sig när fordonet bromsas. Sedan ABS kom i mer utbredd användning efter 1978 har det utvecklats ett flertal olika broms- och styrstabilitets-system, både hydrauliska och elektroniska.

**Akrediterad verkstad** En verkstad som är godkänd av Swedac för att få genomföra vissa besiktningar av fordon.

**ADR** ADR är en förkortning för franskans Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route eller engelskans European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

ADR är ett gemensamt regelverk för transport av farligt gods på landsvägar i Europa. Den svenska versionen av regelverket heter ADR-S och ges ut av Räddningsverket.

**AFS** Arbetsmiljöverkets författningssamling (AFS) består av föreskrifter med beteckningen AFS. De är försedda med ett årtal och ett nummer, t.ex. AFS 2001:1

**ASB** AB Svensk Bilprovning

**Avtalsuppföljning** Uppföljning av ingångna avtal mellan transportköpare och utförare/åkeri. Kontroll av att utföraren genomför transportarbetet enligt avtalet.

**Baskrav** QIIIs baskrav innehåller krav som utgör grunden för den affärsmässiga uppgörelsen mellan parterna, den upphandlande organisationen och utföraren/utförarna av transporter. Baskraven måste uppfyllas för att en bedömning ska genomföras. Baskraven är uppdelade i tre områden: Formella förutsättningar, Ekonomiska förutsättningar och Allmänna förutsättningar.

**Bedömningskrav QIIIs** Bedömningskrav är en rubricering av ett antal Delkrav inom ett specifikt område exempelvis "Arbetsbelastning, hot och våld" Bedömningskraven har olika poäng utifrån vilken betydelse de anses ha. Ett bedömningskrav kan innehålla ett till fyra delkrav. Det är bedömningskravets dignitet som avgör hur många poäng som varje delkrav har (se skiss i slutet av dokumentet).

**Bedömningsområden** QIIIs Bedömningsområden är Arbetsmiljö, Trafiksäkerhet och Miljö. Inom varje bedömningsområde finns Kravområden, därefter Bedömningskrav och avslutningsvis Delkrav (se skiss i slutet av dokumentet).

**Bedömningssystem** QIIIs bedömningssystem är ett system för bedömning av upphandlade vägtransporter. Det är transportköparens avtal med utföraren/åkeriet som bedöms utifrån QIII-systemet. Bedömningssystemet omfattar både gods- och persontransporter.

<b>Behörighetsbevis</b>	Med behörighetsbevis avses den behörighet som ska finnas för att få utföra en specifik transport. Exempelvis körkortsbehörighet B, C, D och E. ADR-behörighet, Taxiförarlegitimation eller liknande.	<b>Förnybart bränsle</b>	Med förnybart bränsle (drivmedel) avses icke fossilt drivmedel som kommer från energikällor som kan förnyas.
<b>Beställaren</b>	Med beställaren avses transportköparen. Den juridiska person som köper transporten och är avtalspart.	<b>Implementerad</b>	Med implementerad avses att en åtgärd är förankrad och genomförd eller realiserad. Med en implementerad policy avses att den är väl känd och förankrad i hela organisationen.
<b>Delkrav</b>	QIIIs Delkrav är de krav som bedöms och sammanräknas för att få fram den totala kvaliteten inom respektive Kravområde (se skiss i slutet av dokumentet).	<b>Incitamentprogram</b>	Med incitamentprogram avses ett program som bygger på att metodiskt och regelbundet stimulera medarbetarna till att säkerställa, utveckla och driva en verksamhet eller aktivitet i syfte att nå ett mål.
<b>Dokumenterat</b>	Med dokumenterat avses en skriftlig handling eller ett elektroniskt dokument (som innehåller faktauppgifter).	<b>Integrerad</b>	Med integrerad avses i QIII-systemet att inordna/införliva moment, system eller liknande i nya eller befintliga verksamheter
<b>Dokumentgranskning</b>	Med dokumentgranskning avses kontroll och granskning av dokument.	<b>ISA</b>	Förkortning av Intelligent stöd för anpassning av hastighet från engelskans; <i>Intelligent Speed Adaptation</i> . ISA är en teknik som informerar föraren om vilken hastighetsgräns som gäller på den aktuella vägsträckan.
<b>E85</b>	Etanol (85 procent) med 15 procent inblandning av bensin. Vinterinblandningen är cirka 25 procent inblandning av bensin.	<b>ISO</b>	Förkortning av Internationella standardiseringsorganisationen från engelskans; International Organization for Standardisation. ISO är ett internationellt standardiseringsorgan, representerat av nationella standardiseringsinstitutioner som arbetar med industriell och kommersiell standardisering exempel ISO 14001 som är en standard för miljöledning.
<b>EEG</b>	Förkortning av Europeiska Ekonomiska Gemenskapen		
<b>EMAS</b>	EMAS är förkortningen för Eco-Management and Audit Scheme. EMAS är EU:s frivilliga miljöstyrnings- och miljörevisionsordning. EMAS baseras på den internationella miljöledningsstandarden ISO 14001.		
<b>Entreprenör</b>	Med entreprenör avses i QIII systemet transportör, utförare av transporter och transportföretag.		
<b>EuroII – III – IV – V</b>	Europeiska miljöklassningen av fordon		
<b>Friskvårdsprogram</b>	Med friskvårdsprogram avses ett program som bygger på att metodiskt arbeta med aktiviteter i syfte att minska ohälsa.		
<b>Fyllnadsgrad</b>	Med fyllnadsgrad avses omfattningen eller nivån på hur mycket gods/last som transporteras. Full last är 100 procent fyllnadsgrad.		



<b>Kombibilar</b>	Med kombibilar avses bilar som har ett med kupén integrerat bagageutrymme och som tar upp till fyra passagerare.
<b>Kravområden</b>	QIIIs Kravområden finns inom varje Bedömningsområde och inom varje Kravområdet finns tre Bedömningskrav som består av ett antal Delkrav (se skiss i slutet av dokumentet).
<b>Krishantering</b>	Med krishantering avses i QIII-systemet ett organiserat psykiskt och socialt omhändertagande av medarbetare vid olyckor. Beskrivs i en krishanteringsplan.
<b>Lastsäkring</b>	Med lastsäkring avses lastsäkringsmetoder, förankring, förstängning och säkring av last enligt TSVFS 1978:10.
<b>Leverantör</b>	Med leverantör avses transportör och utförare av transporter.
<b>Miljömärkt</b>	Med miljömärkt avses i QIII-systemet etablerade miljömärkningar såsom Svanen, Bra miljöval och EU-blomman.
<b>Mk</b>	Förkortning av miljöklass (svenska förkortningen).
<b>Muntlig överenskommelse</b>	Med muntlig överenskommelse avses i QIII-systemet en verbal överenskommelse som kan styrkas av båda parter.
<b>N</b>	Förkortning N är en farokod för miljögiftiga ämnen.
<b>NTM</b>	Förkortning av Nätverket för Transporter och Miljön, NTM är en ideell förening som initierades 1993 för att skapa en gemensam värdegrund för hur miljöprestanda för olika transportmedel ska beräknas.
<b>Nödlägesplaner</b>	Med nödlägesplaner avses i QIII-systemet dokumenterade handlingsplaner som ska tillämpas i samband med en olycka.
<b>Policy</b>	Med policy avses i QIII-systemet övergripande fundamentala principer och riktlinjer som ytterst styr en verksamhet.



<b>Praxis</b>	Med praxis avses i QIII-systemet aktiviteter och verksamheter som är vedertagna, allmänt kända och tillämpade inom det aktuella området.	<b>Transportör</b>	Med transportör avses enligt QIII en speditör och organisatör av transporter.
<b>Prekvalificering</b>	Med prekvalificering avses en i förväg gjord bedömning av utförarnas/åkeriernas baskrav. Prekvalificering förekommer vanligtvis i större organisationer som genomför många upphandlingar med ramavtal som avropas.	<b>Upphandlingsunderlag</b>	Med upphandlingsunderlag avses alla styrande dokument som ingår i en upphandling samt bilagor och andra i upphandlingen anvisade dokument.
<b>prEN</b>	prEN är en förberedande Europa Standard (under utarbetande).	<b>Utförare</b>	Med utförare avses transportör eller åkeri. Den juridiska person som är avtalspart.
<b>QIII</b>	QIII (Q3) står för 1 Arbetsmiljö 1 Trafiksäkerhet och 1 Miljö. Q är egentligen ingen förkortning men kan förknippas med kvalitet, från engelskans quality.	<b>VVFS</b>	Vägverkets författningssamling (VVFS) består av föreskrifter med beteckningen VVFS. De är försedda med ett årtal och ett nummer, t.ex. VVFS 2008:21.
<b>R50 – 59</b>	R är en förkortning av Riskfras och siffrorna betecknar olika miljöskadliga ämnen.	<b>Åtgärdsplaner</b>	Med åtgärdsplaner avses i QIII-systemet handlings-, aktivitets- eller åtgärdsplaner som beskriver aktiviteter eller verksamhet som syftar till åtgärda uppkomna fel eller brister.
<b>Rehabiliteringsplan</b>	Med rehabiliteringsplan avses en individanpassad plan som beskriver de rehabiliteringsåtgärder som ska vidtas i samband med återanpassning till yrkeslivet.	<b>Överlast</b>	Med överlast avses den last som överskrider ett fordonets totalvikt enligt fordonets-/trafikförordningen.
<b>Riktlinjer</b>	Med riktlinjer avses i QIII-systemet dokumenterade regler, normer och principer som är styrande i verksamheten.		
<b>Riskbedömningar</b>	Med Riskbedömning eller Risk- och konsekvensbedömning (ROK) avses en analys och åtgärder av de faktorer som kan påverka ohälsa.		
<b>Rutiner</b>	Med rutiner avses i QIII-systemet moment- och arbetsbeskrivningar.		
<b>SAM</b>	Förkortning av Systematiskt Arbetsmiljöarbete enligt Arbetsmiljöverkets AFS 2001:1		
<b>SFS</b>	Förkortning av Svensk författningssamling.		
<b>Styrande dokument</b>	Med styrande dokument avses dokumenterade policys, riktlinjer, regler, normer och principer som är styrande i verksamheten.		

# Uppföljning

En avtalsuppföljning genomförs för att köparen ska kunna säkerställa att de krav som ställts och de utfästelser som transportören utlovat uppfylls. Uppföljningarna genomförs vanligtvis på initiativ av den upphandlande organisationen (köparen). Uppföljningen är viktig ur flera perspektiv. Förutom kontrollen av infriandet av ställda krav inom arbetsmiljö-, trafiksäkerhets- och miljöområdet kontrolleras också fordon och att den utrustning som beskrivs av köparen i anbudsfrågan och avtalet stämmer med de beskrivningar eller utfästelser som gjorts. Uppföljningen är också viktig för att säkerställa en rättvis konkurrenssituation mellan entreprenörerna.

Avtalsuppföljningen har till syfte att både kontrollera och utveckla. Den kontrollerande funktionen utgörs av en granskning av transportörens avtalsbundna verksamhet. Den utvecklande funktionen ska skapa förutsättningar för transportören och även köparen av transporten att gemensamt kunna utveckla transportarbetet.

En avtalsuppföljning kan genomföras på olika sätt. Det traditionella sättet är att den upphandlande organisationen själva eller genom ombud genomför kontrollen av transportörens verksamhet. En nyare metod som alltmer börjar tillämpas är att transportören själv genomför egenkontroller och lämnar rapporter till köparen.

Uppföljningen får inte uppfattas av transportören som en polisiär insats från köparen. Det är viktigt att hela uppföljningen upplevs som en del i alla involverade parter utvecklingsarbete. Uppföljningen bör genomföras i dialogform och samtidigt ge tips om olika åtgärder och uppslag och där transportören kan få svar på frågor och ha synpunkter.

Likväl som en uppföljning ska vara utvecklande för transportören är det också viktigt att köparen tar del av de av de erfarenheter som görs för att analysera om det kan finnas brister i avtalet. Köparen måste också granska om de krav som ställts är för svåra att uppnå för transportörerna eller om de kan utvecklas ytterligare.

Det blir alltmer vanligt att transportörerna själva genomför kontrollerna på uppdrag av köparen. Detta innebär att det är transportörernas åtaganden att upprätthålla och bevisa att avtalet efterlevs och att den kvalitet som transportörerna utlovat infrias. Transportörerna ska därför ha ett aktivt uppföljningsarbete. Hur uppföljningen genomförs är transportörens sak att planera och organisera.

#### Transportörerna ska:

- Redovisa hur uppföljningsarbetet genomförs
- Redovisa resultatet av uppföljningsarbetet utifrån de rapporteringsrutiner som upprättas
- Arbeta aktivt med avvikelsehantering
- Tillsammans med köparen fortlöpande utveckla relevanta krav och åtgärder

Transportörernas uppföljningsarbete kan utgå från två delar. Den ena är att kontrollera och mäta hur avtalet har infriats, den formella delen. Den andra är att kontrollera och mäta hur kvaliteten har infriats, den kvalitativa delen. Den formella delen omfattar allt som styrs i avtalet, lagar, förordningar och föreskrifter och som berör den aktuella verksamheten. Den kvalitativa delen omfattar de mervärden som transporttjänsten kan ge.

Det är viktigt att se uppföljningen som ett gemensamt utvecklingsarbete.

# Verksamhetsidé

## Kvalitet i upphandling av vägtransporter.

QIII skall bistå, granska och bedöma transportköpare så att de i sin upphandling har kriterier som ger: *förbättrad arbetsmiljö inom transportkedjan, ökad trafiksäkerhet inom vägtransportsystemet och minskad miljöbelastning inom den tunga vägtrafiken.*

## Konkreta exempel

Nedan några konkreta exempel på krav som ingår i bedömningssystemet och som transportköpare bör ställa på tunga vägtransporter. De olika kraven ger olika många poäng.

**Inom arbetsmiljö:** att transportsäljaren har en policy för kör- och vilotider, har effektiva metoder för att minska riskerna för fall-, hopp- och klämskador och arbetar aktivt med Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM).

**Inom trafiksäkerhet:** att transportsäljaren dokumenterar sina egna fordons hastighet, har effektiva metoder för lastsäkring och upprättar väl fungerande åtgärdsprogram att sätta in vid förekomst av alkohol och droger.

**Inom miljö:** att transportsäljaren har en miljöpolicy, arbetar aktivt för effektivare bränsleförbrukning och för att minska utsläpp av miljöstörande ämnen vid fordonsunderhåll.

ägare

NTF  
LO

finansiärer

FOLKSAM  
LÄNSFÖRSÄKRINGAR  
TRYGG-HANSA  
VÄGVERKET

