

Vedlegg 2

Kriteriesett med veiledning for miljøbevisst anskaffelse av drosjetjenester

Lov om offentlige anskaffelser stiller krav til at offentlige innkjøpere under planleggingen av en anskaffelse skal ta hensyn til miljømessige konsekvenser av anskaffelsen og skal så langt det er mulig stille konkrete miljøkrav til ytelsen.

Kriteriene i dette dokumentet er utviklet gjennom en bred forankringsprosess med ulike interessenter og med et helhetsperspektiv på miljøspørsmål. Formålet med kriteriene er å hjelpe oppdragsgivere i å stille relevante miljøkrav og kriterier for den ytelse som skal anskaffes. Dokumentet er ikke tenkt som et bilag som kan vedlegges tilbudet. Kriteriesettet består av "Basiskrav" og "Utvidede krav" og begge typer kan ha absolutte krav til tjenesten (ytelsen), tildelingskriterier samt krav til leverandøren (kvalifikasjonskrav) i tillegg til kontraktskrav (krav som skal oppfylles i kontraktperioden). Basiskravene er ment som obligatoriske krav og disse er anvendelig for de mindre anskaffelser. Utvidede krav er ment som tilleggskrav til basiskravene og er anvendelig for de mer ambisiøse oppdragsgivere.

1. Basiskrav og -kriterier ved kjøp av drosjetjenester som alle bør kunne bruke.
2. TILLEGG: Utvidede krav og kriterier ved kjøp av drosjetjenester kan brukes av de som ønsker å gå ett skritt videre.
3. Veiledning, inkludert utdyping av noen av spørsmålene

Alle utslipp refererer til blandet kjøring – NEDC kjøresyklus¹

Formål

Formålet med anskaffelsen er kjøp av miljøtilpasset yrkesmessig persontransport utenfor rute (for eksempel taxi/TT-tjenester), **CPV-kode:** 60115100

¹ http://en.wikipedia.org/wiki/New_European_Driving_Cycle

1 Basiskrav og -kriterier ved kjøp av drosjetjenester

Kvalifikasjonskrav Krav som leverandøren skal oppfylle	Dokumentasjonskrav²
For å sikre lav miljøbelastning av og god kvalitet på tjenesten, kreves det at leverandøren har system for transportplanlegging /logistikk <ul style="list-style-type: none">- samkjøring- turformidling- minimalisere tomkjøring	Redegjørelse av system som dokumenterer at kravet er dekket.
For å sikre lav miljøbelastning av og god kvalitet på tjenesten, kreves det at leverandøren har systemer for oppfølgingen av følgende forhold: Kontinuerlig forbedring på: <ul style="list-style-type: none">• Organisasjonens kompetanse på miljø og sikkerhet• Kjøp, vedlikehold og salg av biler• Produktenes klimapåvirkning (kjørekurs, minimalisere tomkjøring, riktig disponering av kjøretøy, etc.)• Avfallshåndtering, inkl, farlig avfall knyttet til bilene	Hvis rutinene er beskrevet i virksomhetens kvalitets- eller miljøledelsessystem i henhold til ISO 14001, Miljøfyrtårn eller tilsvarende 3. partsverifiserte systemer, er det nok å legge frem et gyldig sertifikat med angivelse av hvor dette er beskrevet. Alternativt kan det redegjørelse for eksisterende mål, handlingsplan og rutiner som dokumenterer at kravet er dekket.

Tildelingskriterier – Den tilbudte tjenesten (ytelse) gis poeng for de punktene som oppfylles	
Gjennomsnittlig utslipp av CO ₂ (typegodkjenningsdata) fra eksisterende personbiler som ikke har krav til utstyr for funksjonshemmede.	Utskrift fra register over bilpark eller liste over biler (merke, type, motor/gir) og tilhørende utslippstall fra databasen til Vegdirektoratet (www.vegvesen.no)
Gjennomsnittlig utslipp av NO _x (typegodkjenningsdata) fra eksisterende personbiler som ikke har krav til utstyr for funksjonshemmede.	Utskrift fra register over bilpark eller liste over biler (merke, type, motor/gir) og tilhørende utslippstall fra databasen til Vegdirektoratet
Gjennomsnittlig utslipp av partikler (PM) (typegodkjenningsdata) fra eksisterende personbiler som ikke har krav til utstyr for funksjonshemmede.	Utskrift fra register over bilpark eller liste over biler (merke, type, motor/gir) og tilhørende utslippstall fra databasen til Vegdirektoratet

Kontraktskrav - Leverandør forplikter seg til å oppfylle følgende forpliktelser i kontraktsperioden	
Det skal være et system for å kurse alle sjåførerene som brukes i den tilbudte tjenesten i miljøkunnskap i løpet av kontraktsperioden. Kursene skal bl a ha fokus på økonomisk kjøring, og ha minst to timers varighet. det skal føres register over hvilke sjåfører som gjennomgår kursene. Kursene skal ha tilsvarende kvalitet til de som leveres av Autoriserte Trafikkskoleers Landsforening (ATL) og NAF, gjennomføres med	Før kontraktsoppstart fremlegges status for antall og andel sjåfører som har gjennomført opplæringen og realistisk plan for alle sjåfører. Deretter minimum årlig rapportering.

² Databasen det henvises til på nettsiden til Statens vegvesen er ennå ikke er ferdig. Databasen som Vegvesenet planlegger skal bidra med oversikter over hvorvidt miljøkrav og kriterier som stilles i konkurransen er oppfylt og vil lette innkjøpers evaluering av tilbudene. Inntil denne databasen er lansert, må virksomhetene gjennom konkurransegrunnlaget åpne opp for at leverandørene kan dokumentere krav og kriterier på en annen måte.

<p>kvalifisert instruktør. 1. oppstartskurs 2. vedlikeholdskurs 3. register Sentralen skal årlig sørge for at sjåførene får oppdatert kunnskap om innhold på området. .</p>	
<p>Nye personbiler uten utstyr for funksjonshemmede, skal ikke slippe ut mer enn 180 g CO2 per km.</p>	<p>Før kontraktsoppstart fremlegges status for antall og andel biler uten utstyr for funksjonshemmede som slipper ut mindre enn 180 g CO2 per km. Deretter minimum årlig rapportering.</p>
<p>Nye personbiler skal være sikre for fører, passasjer og fotgjenger</p>	<p>Før kontraktsoppstart fremlegges status for antall og andel biler med beste karakter fra kollisjonstester. Deretter minimum årlig rapportering. Kollisjonstest skal være fra nøytral tredjepart som f.eks. Euro NCAP, IIHS, (Insurance Institute for Highway Security, NASVA (National Agency for Automotive Safety & Victims Aid), NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), Folksam, Australian Automotive Association, eller tilsvarende</p>
<p>Nye biler skal ha teknologi (antiskrens) eller systemer med tilsvarende effekt</p>	<p>Før kontraktsoppstart fremlegges status for antall og andel biler med antiskrens. Deretter minimum årlig rapportering. Referanse til www.vegvesen.no med angivelse av merke, modell og motor/gir</p>
<p>Kontinuerlig oppdatert register med oversikt over sjåførere og bilpark som:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gir sentralen et verktøy til å sikre kvalitet og redusere miljøbelastning - dokumenterer oppfyllelse av kontrakt <p>Minimumskrav til registeret:</p> <p><i>Førerdata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Vanlige ID-data, kjøreseddel (når) for sjåførene • Fører godkjent for tur med oppdragsgiver (Gjennomgått kurs i miljøkunnskap og økonomisk kjøring.) • (Sjåførers gjennomgåtte andre kurs, og evt merknader, som f.eks. førstehjelps- og brannvernkurs) <p><i>Kjøretøydata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kjøretøy godkjent for tur med oppdragsgiver (nyinnkjøpte biler må slippe ut under 180 g CO2 per km) • Registreringsnummer • Fabrikat, modell, motor/gir og førstegang registrering for alle kjøretøy • Gjeldende trafikksikring • Type drivstoff (er) • Antall kilometer kjøretøyet har kjørt • Type motorvarmer og styringsmuligheter • EURO klasse 	<p>Redegjørelse som viser at leverandøren har eller har iverksatt tiltak som gir oversikt over den etterspurte informasjonen. Selve oversikten skal ikke legges ved selve tilbudet. Hvis leverandøren ikke har etablert et slikt register, skal det fremlegges senest ved oppstart av kontrakt. Oppdragsgiver kan be om anonymiserte data minimum årlig.</p>

Anbefalte miljøkriterier for drosjetjenester

Versjon 2010-04-13

<ul style="list-style-type: none">• (EØS-kontroll, med bekreftelse på oppretting av avvik)• (Vedlikeholdsplan i henhold til utført service inkl dekkskifte)• Oversikt over innkjøpte dekk med angivelse av rullemotstand og bruk av piggdekk på ulike kjøretøy• Data om kjøretøyets utslipp av CO₂, NO_x og partikler i samsvar med EUs testprosedyre (gjelder kjøretøy som finnes i databasen til vegdirektoratet), samt gjennomsnitt for flåten• Resultat av kollisjonstest i samsvar med EuroNCAP eller tilsvarende for personer i og utenfor bilen (gjelder kjøretøy som anskaffes i avtaleperioden)• Antiskrens <p>Kundedata</p> <ul style="list-style-type: none">• Faktisk/estimert antall km kjørt for kunden• Antall turer• Økonomisk verdi• Klager	
Minimum årlig rapportering på miljøforhold etterspurt i anbudet	Ingen

2 TILLEGG: Utvidede krav og kriterier ved kjøp av drosjetjenester

Dokumentasjonskrav ³	
Tildelingskriterier - Leverandør får poeng for de punktene som oppfylles	
Andel av flåten som går på piggfrie dekk	Utskrift fra register over sjåfør og bilpark
Muligheter for punktrepasjon (vs. skifte)	Utskrift fra register over sjåfør og bilpark
Andel av flåten som har elektrisk motorvarmer eller står parkert i garasje	Utskrift fra register over sjåfør og bilpark
Lavest mulig støy til omgivelsene	Angivelse av støyutslipp fra forbikjøringstest med referanse til www.vegvesen.no med angivelse av merke, modell og motor/gir.

Kontraktskrav - Leverandør forplikter seg til å oppfylle følgende forpliktelser i kontraktsperioden									
Det skal ikke benyttes personbiler med en alder på over 6 år	Før kontraktsoppstart fremlegges status for antall og andel biler med en alder over 6 år. Deretter minimum årlig rapportering.								
Vinterdekk og erstatningsdekk med lav rullemotstand	<p>Policy om bruk av dekk med lav rullemotstand sammen med dokumentasjon for de dekk som benyttes. Svanemerkede dekk eller andre tilsvarende miljømerkeordninger for dekk eller tekniske datablad fra dekkprodusenten. Før kontraktsoppstart fremlegges status for antall og andel biler med dekk med lav rullemotstand. Deretter minimum årlig rapportering.</p> <p>Rullemotstandstabell</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Belastningsindeks – Klasse</th> <th>Rullemotstand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>< 80</td> <td>1.20</td> </tr> <tr> <td>80 – 90</td> <td>1.10</td> </tr> <tr> <td>> 90</td> <td>1.00</td> </tr> </tbody> </table>	Belastningsindeks – Klasse	Rullemotstand	< 80	1.20	80 – 90	1.10	> 90	1.00
Belastningsindeks – Klasse	Rullemotstand								
< 80	1.20								
80 – 90	1.10								
> 90	1.00								
System for oppfølging av biler og sjåførere med høyt drivstofforbruk.	Før kontraktsoppstart fremlegges status for oppfølgingssystem. Minimum årlig rapportering på antall og andel biler og sjåførere med høyt drivstofforbruk.								

³ Databasen det henvises til på nettsiden til Statens vegvesen er ennå ikke er ferdig. Databasen som Vegvesenet planlegger skal bidra med oversikter over hvorvidt miljøkrav og kriterier som stilles i konkurransen er oppfylt og vil lette innkjøpers evaluering av tilbudene. Inntil denne databasen er lansert, må virksomhetene gjennom konkurransegrunnlaget åpne opp for at leverandørene kan dokumentere krav og kriterier på en annen måte.

3 Veiledning

3.1 Produktgruppe

Disse kriteriene gjelder kjøp av transporttjenester med transport av enkeltpersoner. I kriteriesettet vil miljøeffekten i første rekke være knyttet til at leverandøren sørger for at bilparken som skal fornyes møter relevante miljøkrav og at sjåførene gis opplæring i økonomisk kjøring.

3.2 Miljøpåvirkning

Påvirkning		Tilnærming
<ul style="list-style-type: none"> Klimaendringer: Utslipp av karbondioksid (CO₂), karbonmonoksid (CO), og hydrokarboner (HC) bidrar til global oppvarming. Utslipp som fører til klimaendringer, oppstår ved forbrenning av ikke-fornybare oljeprodukter som bensin og diesel. Utslipp er særlig høyt når motoren er kald. 	→	Utslipp av klimagasser fra biltransport kan reduseres på følgende måter: <ul style="list-style-type: none"> Benytte de nyeste og mest energieffektive motorene Optimal kapasitetsutnyttelse av kjøretøyet i forhold til transportbehov Unngå unødvendig kjøring, for eksempel gjennom bruk av GPS-navigasjon Bruke økonomisk og skadereduserende kjørestil Overgang til biodrivstoff Benytte dekk med lav rullestand Benytte motorvarmer
<ul style="list-style-type: none"> Lokal luftforurensing: Utslipp av NO_x fører til økte problemer for mennesker med astma og luftveisproblemer. NO_x kan også bidra til bakkenær ozon som er giftig. Partikkelutslipp er helseskadelige i seg selv og kan inneholde helsefarlige stoffer. Slitasje av dekk og asfalt fører til at ulike helse- og miljøfarlige stoffer og partikler spres 	→	Dieselmotorer er hovedkilden til NO _x og partikkelutslipp, som kan reduseres på følgende måter: <ul style="list-style-type: none"> Benytte de mest moderne motorene Bruk av partikkelfilter og andre moderne teknologier reduserer partikkelutslippene til et minimum. Bruk av piggfrie dekk reduserer asfalslitasjen betydelig.
<ul style="list-style-type: none"> Støy: Transport er en viktig kilde til støyforurensning. 	→	Støysvake dekk gir lavere lokal støyforurensning.

Utslipp av NO_x, CO, HC og partikler: EURO-krav

EU har innført såkalte EURO-krav for biler i nye biler som selges i EØS-området. Disse kravene gjelder for alle biler som selges i Norge. Kravene setter grenseverdier for utslipp av ulike stoffer (NO_x, CO, HC og partikler), og skjerpes over tid. EURO-kravene publiseres flere år i forkant av ikrafttredelse, og har bidratt til en positiv utvikling av motorteknologien. EURO 5 egner seg ikke som krav/kriterium fordi det er få biler tilgjengelig før kravet blir lovfestet og kort tid etterpå oppfylles det av alle biler som importeres. Krav til EURO 5 kan også ekskludere biler

som er spesielt gunstige på CO₂, og ønskes derfor ikke. NO_x og partikler er ivaretatt som tildelingskriterier, mens HC og CO ikke er tatt med.

3.3 Forslag til anskaffelsesprosess

Det offentlige står for kjøp av store volum av transporttjenester i det lokale markedet; det er dermed mulig å stille strenge miljøkrav til persontransportnæringen. Når transportøren skal kjøpe nye biler, er det viktig å velge biler som er miljøeffektive og riktige i forhold til kundenes behov. Transportøren må også legge til rette for riktig bruk og drift av bilene, for eksempel ved å kurse sjåførene i økonomisk kjøring.

Hvis anskaffelsen av transporttjenester er av et visst volum, bør det nedsettes et tverrfaglig anskaffelsesteam (TAT). Dette teamet kan for eksempel bestå av verneombud, representant for daglig bruker, fysioterapeut, bilansvarlig i virksomheten og økonomi-/innkjøpsansvarlig. TAT bør ta stilling til følgende spørsmål:

1. Hvem er de faktiske brukerne? Hvor mange personer, hvor mye gods skal fraktes, over hvor lange avstander? Når skal de fraktes? Hvilke type kjøretøy er best egnet?
2. Hvilke behov har disse gruppene i forhold til ergonomi, fleksibilitet, luftkvalitet etc?
3. Hvilke endringer i behovet ser man fremover? Vil det være mulig å utnytte den eksisterende transporttjenesteordningen bedre, ved bedre booking- og samkjøringsrutiner? Kan ruteplanlegging redusere behovet?
4. Hvordan kan sjåførene hos transportøren kjøre bedre, slik at drivstofforbruk og skader går ned? Kan man ha oppfølging av sjåførene? Sende dem på kurs i økonomisk og miljøeffektiv kjøring?
5. Hva er livsløpskostnadene av transporttjenesten⁴?

3.4 Anbefalte krav og kriterier

Miljøkrav og -kriterier som stilles, skal tas inn i konkurransegrunnlaget ved offentlige anskaffelser. Dette vil være en del av konkurransegrunnlaget sammen med flere andre krav og kriterier.

Det grunnleggende prinsippet om forholdsmessighet, som fremgår av forskrift om offentlige anskaffelser (FOA) § 3-1 femte ledd, innebærer at de miljøkrav og -kriterier som stilles skal stå i forhold til kontrakten som skal inngås. Etter de grunnleggende prinsippene må kravene være relevante for den konkrete kontrakten og dokumentasjonskravene som stilles skal også stå i forhold til kontrakten.

Dette medfører at noen av miljøkravene og -kriteriene som foreslås må tilpasses den konkrete anskaffelsen. Dette innebærer også at dokumentasjonskrav og -mengde må tilpasses størrelse og type kontrakt. Noen kontrakter kan være komplekse selv om kontraktsverdien ikke er stor. Det vil si at det må vurderes helt konkret om foreslåtte krav og kriterier passer inn i den anskaffelsen som planlegges.

⁴ Nytt LCC-verktøy utviklet av Miljøstyrelsesrådet i Sverige ble publisert 16. november 2007. Se: <http://www.msr.se/sv/Upphandling/Livscykelkostnadsanalyser-LCC/>

3.4.1 Mer om de enkelte punktene

Kjernekrav og -kriterier

Kvalifikasjonskrav

Transportplanlegging/logistikk

Sentralen skal ha ett system som sikrer at riktig type bil (ikke unødvendig mye utslipp) brukes på oppdrag, at bilene styres slik at det minimeres tomgangkjøring og ventetid, etc, slik at miljøbelastningen blir minst mulig. Det er mulig å avtale at det ikke er anledning til å ta hentetakst/fremmøtepris, noe som vil hjelpe på incentivene til å unngå tomkjøring. En liten sentral kan beskrive manuelle systemer. Hvis oppdragsgiver har slike systemer som benyttes av løyvehaverne, fjernes dette kravet.

System for kontinuerlig forbedring

For å sikre lav miljøbelastning av og god kvalitet på tjenesten, kreves det at leverandøren har systemer for oppfølgingen av følgende forhold:

Kontinuerlig forbedring på:

- Organisasjonens kompetanse på miljø og sikkerhet
- Kjøp, vedlikehold og salg av biler
- Produktenes klimapåvirkning (kjørekurs, minimalisere tomkjøring, riktig disponering av kjøretøy, etc.)
- Avfallshåndtering, inkl, farlig avfall knyttet til bilene

Tildelingskriterier

Hvis alle leverandører kan levere ift. oppsatt tildelingskriterium, bør bruk av teknisk kravspesifikasjon vurderes.

Gjennomsnittlig utslipp av CO2 fra eksisterende personbiler

Dette er den viktigste miljøpåvirkningen, og er lagt som tildelingskriterium fordi det er for å begrense markedet for mye hvis det settes opp som et krav til teknisk spesifisering. Hvis en sentral/Leverandør har mange oppdrag på kjøring av funksjonshemmede, skal ikke dette slå negativt ut. Det er heller ikke ønskelig om leverandøren har minibusser registrert. Derfor lages statistikken på personbiler uten krav til utstyr for funksjonshemmede.

Gjennomsnittlig utslipp av NOx og partikler fra eksisterende personbiler

NOx og partikler påvirker lokalmiljøet. De er de viktigste komponentene i det som inngår i EURO klassifisering som en del av typegodkjenningen av biler. Siden kravene i EURO 5 blir introdusert høsten 2009, egner ikke punktet seg som teknisk spesifisering. NOx og partikler er tildelingskriterier og følges opp gjennom kjøretøyoversikt og system for kontinuerlige forbedringer.

Kontraktskrav

Kontraktskrav generelt

Kontraktskrav kan brukes hvis det er usikkert i hvilken grad leverandører i området kan levere som ønsket. Hvis du vet at dette tilbus av flere aktører i ditt område kan det flyttes til teknisk spesifisering.

Andel ansatte som har gjennomført kurs i miljøkunnskap og økonomisk kjøring

Det skal være et system for å kurse alle sjåførere i miljøkunnskap i løpet av kontraktperioden. Kursene skal bl a ha fokus på økonomisk kjøring, og ha minst to-timers varighet. Kursene skal gjentas minst hvert femte år, og det skal føres register over hvilke sjåførere som gjennomgår kursene. Kursene skal ha tilsvarende

kvalitet til de som leveres av Autoriserte Trafikkskolers Landsforening (ATL), gjennomføres med kvalifisert instruktør og inneholde praktisk kjøreopplæring i bil.

Dere kan vurdere om dette gjøres om til ett krav ved neste anbudskonkurranse. Pass da på at det ikke blir ett uproposjonalt krav (hvis dere er en liten virksomhet og drosjesentralen er stor).

Nye kjøretøy

Ved innkjøp av lette kjøretøy i 2009 skal kjøretøyets CO₂-utslipp ikke overstige 180 g per km. Drosjer må ha gode bakseter med komfortabel inn- og utstigning og ha gode seter som sjåføren kan sitte i en hel arbeidsdag. Dette gjør at CO₂ utslippet som tillates er større enn for det som aksepteres for offentlige innkjøp av biler. For kjøretøy som er spesielt tilpasset transport av funksjonshemmede, skal ikke utslippet overstige 230 g CO₂ per km.

Register

Registeret er et viktig verktøy for sentralen slik at de kan forbedre sitt arbeid og for innkjøper i dialog med sentralen. De forhold som er omtalt i avtalen kan med fordel speiles i registeret. Redigeres anbudsdocumentet bør registerbeskrivelsen gjennomgås for å sikre at den er oppdatert. Kundedata er opplysninger som skal rapportere på den tjenesten som er levert i løpet av året.

Rapporteringskrav

Det bør være minimum årlig rapportering. På større avtaler og på områder av strategisk betydning kan det være behov for betydelig hyppigere rapportering, spesielt i en oppstartsfasen.

Utvidede krav og kriterier

Hvis det tas inn noen tildelingskriterier fra denne utvidede listen bør de få mindre vekt i evalueringen enn kjernekrav.

Andel av flåten som går på piggfrie vinterdekk

Bruk av dette tildelingskriterium må ta høyde for lokale kjøreforhold.

Muligheter for punktrepasjon (vs. skifte)

Hvis det oppstår en skade bør den søkes reparert, og ikke bare skiftet. Dette kan gjøres ved steinsprut på vinduer og ved bulking av støtfangere.

Elektrisk motorvarmer

En motorvarmer reduserer utslipp ved kaldstart. Hvis motorvarmere går på diesel, går ikke avgassene gjennom partikkelfilter. Det er derfor usikkert om en dieselmotor har en miljøgevinst. For at virksomheten skal etterspørre elektrisk motorvarmer, bør det være tilgang til stikkontakter, eller planer om å installere dette. Hvis dere skal installere bør det være med 16 Ampere sikringer, siden det da er sannsynlig at ev. plug-in hybrider vil kunne benytte de samme kontaktene på et senere tidspunkt.

Personbilenes alder under 6 år

Eldre biler bruker mer drivstoff og slipper ut mer NO_x og partikler enn nyere biler. Det er derfor ikke ønskelig med gamle biler i drosjedrift, siden disse bilene går mange kilometer per år.

Støyutslipp

Støy er en vesentlig miljøproblem. Dette er ikke kupeestøy, men støy til omgivelsene i forbindelse med kjøring. For å måle dette må det refereres til typegodkjenningsverdien fra forbikjøringstest og ikke standsstøyverdier.

Dekk med lav rullemotstand

Rullemotstanden som energitap i prosent, testet i samsvar med ISO 18164:2005⁵ eller tilsvarende, er lav når den ikke overskrider verdiene i tabellen:

Belastningsindeks – Klasse	Rullemotstand
< 80	1.20
80 – 90	1.10
> 90	1.00

⁵ Passenger car, truck, bus and motorcycle tyres -- Methods of measuring rolling resistance. Denne standarden erstatter ISO 8767 som var tidligere standard på området.