

Udskriftsdato: 30. december 2024

BEK nr 1394 af 14/12/2010 (Historisk)

## Bekendtgørelse om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport

Ministerium: Miljø- og Ligestillingsministeriet

Journalnummer: Miljømin.,  
Miljøstyrelsen, j.nr. MST-149-00071

### Senere ændringer til forskriften

BEK nr 1726 af 26/08/2021

# Bekendtgørelse om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport<sup>1)</sup>

I medfør af § 51, stk. 1, nr. 7, § 51, stk. 2, § 67, § 80, stk. 1 og § 110, stk. 3 og 4, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som ændret ved lov nr. 1387 af 14. december 2010, fastsættes:

## Kapitel 1

### *Formål, område og definitioner*

§ 1. Bekendtgørelsen har til formål at fremme renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

Stk. 2. Bekendtgørelsen forpligter ordregivende myndigheder, ordregivere og visse operatører, jf. § 4, til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele køretøjets driftslevetid, når de indkøber køretøjer til vejtransport.

§ 2. Bekendtgørelsen finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af

- 1) ordregivende myndigheder eller ordregivere, for så vidt de er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand og energiforsyning, transport samt posttjenester (direktiv 2004/17/EF) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (direktiv 2004/18/EF), eller
- 2) operatører, der skal opfylde offentlige serviceforpligtelser i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (forordning (EF) 1370/2007), når kontraktens samlede anslåede værdi udgør eller overstiger den til enhver tid gældende tærskelværdi i henhold til direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF.

§ 3. Bekendtgørelsen finder ikke anvendelse på kontrakter om indkøb af følgende køretøjer, jf. artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer:

- 1) Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til først og fremmest at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havneanlæg eller i lufthavne.
- 2) Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten.
- 3) Mobile maskiner.

§ 4. I denne bekendtgørelse forstås ved:

- 1) Ordregivende myndigheder: Ordregivende myndigheder som defineret i artikel 2, stk. 1, litra a), i direktiv 2004/17/EF og i artikel 1, stk. 9, i direktiv 2004/18/EF.
- 2) Ordregivere: Ordregivere som omhandlet i artikel 2, stk. 2, i direktiv 2004/17/EF.
- 3) Operatører: Kontraktspart i kontrakt om offentlig trafikbetjening som defineret i forordning (EF) nr. 1370/2007.
- 4) Tærskelværdi: Kontraktens samlede anslåede værdi, der udløser pligt til at følge de regler, der følger af direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF.
- 5) Køretøj til vejtransport: Køretøj omfattet af køretøjsklasserne i bilag 1, tabel 3.

## Kapitel 2

### *Køretøjets energi- og miljøforhold*

§ 5. Ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører skal ved indkøb af køretøjer til vejtransport tage hensyn til miljø- og energibelastningen af køretøjet i hele driftslevetiden og anvende mindst en af valgmulighederne i stk. 4.

Stk. 2. De driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der skal tages i betragtning, skal mindst omfatte følgende:

- 1) Energiforbruget.
- 2) Emissionen af CO<sub>2</sub>.
- 3) Emissionen af NO<sub>x</sub>, NMHC og partikler.

Stk. 3. Ud over de driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der er nævnt i stk. 2, kan de ordregivende myndigheder, ordregivere og operatørerne også tage andre miljøbelastninger i betragtning.

Stk. 4. Kravene i stk. 1 og 2 skal opfyldes i overensstemmelse med følgende valgmuligheder

- 1) ved at fastsætte tekniske specifikationer for energi- og miljøpræstationerne i den dokumentation, der ligger til grund for indkøbet af køretøjer til vejtransport, for hver af de belastninger, der tages i betragtning, samt eventuelle yderligere miljøbelastninger, eller
- 2) ved at inddrage energi- og miljøbelastningerne i indkøbsbeslutningen. I de tilfælde, hvor der anvendes en indkøbsprocedure, gøres dette ved at anvende belastningerne som tildelingskriterier. I de tilfælde, hvor belastningerne værdisættes, så de kan indgå i indkøbsbeslutningen, anvendes den i § 6 fastsatte metodologi.

## Kapitel 3

### *Beregning af driftslevetidssomkostninger*

§ 6. Værdisætning af miljøbelastninger jf. § 5, stk. 4, nr. 2, foretages efter følgende metode:

- 1) Driftslevetidssomkostningerne til et køretøjs energiforbrug beregnes efter følgende metodologi:
  - a) Et køretøjs brændstofforbrug pr. kilometer ifølge stk. 2 regnes i energiforbrugsenheder pr. kilometer. Hvis brændstofforbruget er angivet i andre enheder, omregnes det til energiforbrug pr. kilometer ved hjælp af de omregningsfaktorer, der er anført for de forskellige brændstoffer i tabel 1 i bilag 1.
  - b) Der anvendes kun én værdisats pr. energienhed. Der anvendes den laveste af den pris pr. energienhed, som gælder for henholdsvis benzin og diesel ekskl. afgifter ved brug som brændstof til transportformål.
  - c) Driftslevetidssomkostningerne til et køretøjs energiforbrug beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, det kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, om nødvendigt inklusive det antal kilometer, der allerede er kørt, med energiforbruget pr. kilometer ifølge litra a og prisen pr. energienhed ifølge litra b.
- 2) Driftslevetidssomkostningerne som følge af et køretøjs CO<sub>2</sub>-emission beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, det kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, idet der om nødvendigt tages hensyn til det antal kilometer, der allerede er kørt, med CO<sub>2</sub>-emissionen i kilogram pr. kilometer ifølge stk. 2 og med omkostningerne pr. kilogram i henhold til det interval, der er anført i tabel 2 i bilag 1.
- 3) Driftslevetidssomkostningerne som følge af de i tabel 2 i bilag 1 anførte emissioner af forurenende stoffer fra køretøjet beregnes ved addition af driftslevetidssomkostningerne som følge af emissionen af NO<sub>x</sub>, NMHC, samt partikler. Driftslevetidssomkostningerne for hvert forurenende stof beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, køretøjet kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, idet der om nødvendigt tages hensyn til det antal kilometer, der allerede er kørt, med emissionen i gram pr. kilometer ifølge stk. 2 og med omkostningen pr. gram. Omkostningerne er de fællesskabs gennemsnitsværdier, der er anført i tabel 2 i bilaget.

4) Ordregivere kan anvende højere omkostninger, forudsat at disse omkostninger ikke overstiger de relevante værdier, der er anført i tabel 2 i bilag 1, multipliceret med en faktor på 2.

*Stk. 2.* Brændstofforbruget og emissionen af CO<sub>2</sub> og forurenende stoffer, jf. tabel 2 i bilag 1, pr. kilometer ved driften af køretøjer skal bygge på standardiserede fællesskabstestmetoder for de køretøjer, der er omfattet af sådanne metoder i lovgivningen om fællesskabstypegodkendelse. For køretøjer, der ikke er omfattet af standardiserede fællesskabstestmetoder, gøres buddene sammenlignelige ved, at der benyttes alment anerkendte testmetoder eller resultater af myndighedernes egne tests eller oplysninger fra køretøjsfabrikanten.

*Stk. 3.* Det antal kilometer, et køretøj kan køre i sin levetid, er som angivet i tabel 3 i bilag 1, medmindre andet er angivet.

§ 7. Miljøstyrelsen vejleder om de i § 5, stk. 4, nr. 1, nævnte tekniske specifikationer.

#### Kapitel 4

##### *Kontrol-, og straffebestemmelser*

§ 8. Miljøstyrelsen fører tilsyn med overholdelsen af bekendtgørelsen.

§ 9. Medmindre højere straf er forskyldt efter lov om miljøbeskyttelse eller anden lovgivning, straffes med bøde den, der overtræder § 5, stk. 1.

*Stk. 2.* Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

#### Kapitel 5

##### *Ikrafttræden*

§ 10. Bekendtgørelsen træder i kraft den 16. december 2010.

*Miljøministeriet, den 14. december 2010*

KAREN ELLEMANN

/ Michel Schilling

- <sup>1)</sup> Bekendtgørelsen indeholder bestemmelser, der gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, EU-Tidende 2009, nr. L 120, side 5.

**Data til beregning af driftslevetidssomkostninger for køretøjer til vejtransport****Tabel 1: Energiindholdet i motorbrændstof**

Brændstof	Energiindhold
Diesel	36 MJ/liter
Benzin	32 MJ/liter
Naturgas/biogas	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Flydende gas (LPG)	24 MJ/liter
Ethanol	21 MJ/liter
Biodiesel	33 MJ/liter
Emulsionsbrændstof	32 MJ/liter
Hydrogen	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

**Tabel 2: Omkostninger vedrørende emissioner inden for vejtransport (2007-priser)**

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Partikler
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

**Tabel 3: Antal kilometer, som et køretøj til vejtransport kan køre i sin levetid**

Køretøjets klasse (klasse M og N som defineret i direktiv 2007/46/EF)	Antal kilometer, det kan køre i sin levetid
Personbiler (M1)	200.000 km
Lette erhvervskøretøjer (N1)	250.000 km
Store lastbiler (N 2 og N 3)	1.000.000 km
Busser (M 2 og M 3)	800.000 km