



# Bæredygtige indkøb

**Vi handler med  
omtanke i København**

Notat om skærpede krav til  
grønne køretøjer



## **Notat om skærpede krav til grønne køretøjer i Københavns Kommune**

### **Resumé**

Københavns Kommune har i slutningen af 2019, med henblik på at reducere CO<sub>2</sub>- og partikeludledning i København, implementeret skærpede miljøkrav i relevante udbud og kontrakter, til de køretøjer, som Københavns Kommunes leverandører anvender til at transportere varer og tjenesteydelser. Formålet med dette notat er at give et overblik over den politiske beslutning, arbejdet med den praktiske udmøntning af kravene i kommende udbud, samt overvejelser i processen.

### **Baggrund**

Det blev i 2019 besluttet af Borgerrepræsentationen, at Københavns Kommune skal indarbejde krav i relevante udbud og kontrakter om, at leverandører til Københavns Kommune skal anvende grønne køretøjer, når de leverer varer og tjenesteydelser til kommunen (Bilag 1). Grønne køretøjer er i den forbindelse defineret som biler, der kører på el, biogas eller brint, eller plug-in-hybrid. Andre ikke-motoriserede transportformer som fx cykler betragtes også som grønne køretøjer. De skærpede miljøkrav rækker ud over de krav til fx euronorm og tomgang, som stilles af Københavns Kommune i dag.

Borgerrepræsentationens beslutning er bl.a. truffet på baggrund af en analyse fra COWI (bilag 2), som viser, at den teknologiske udvikling af grønne person- og mindre varebiler er nået længere, end den er for tunge køretøjer som fx store varebiler, lastbiler og busser. På denne baggrund stilles kravene i første omgang til leverandører, der leverer varer og tjenesteydelser til Københavns Kommune i person- og mindre varebiler. Kravene stilles indledningsvist i følgende udbud med kontraktstart i 2020: vinduespolering, låseserviceydelser og elektrikerudtøjer. Det forventes, at kommunen kan stille begyndende krav om anvendelse af grønne køretøjer til leverandører med store varebiler og lastbiler inden for de næste par år.

På baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning stilles der krav om, at leverandørerne skal levere et på forhånd aftalt minimum af kørslerne på de samlede leverancer for Københavns Kommune i et grønt køretøj. Borgerrepræsentationen har endvidere givet udtryk for, at kravene bør være fleksible, og implementeres ud fra en konkret vurdering

**30. marts 2019**

Sagsnr.  
2020-0013224

Dokumentnr.  
2020-0013224-1

Sagsbehandler  
Ida Ginsborg

Københavns Ejendomme  
og Indkøb

CSR

Borups Allé 177  
2400 København NV

EAN nummer  
5798009781604

af størrelsen på kontrakten, samt typen af kørsler (planlagt eller ad hoc/akut). Herudover skal afdækning af markedets modenhed indenfor de enkelte brancher, samt markedsdialog sikre, at der ikke stilles krav, som vil være væsentligt fordyrende. Kravet om anvendelse af grønne køretøjer kan stilles som mindstekrav eller konkurrenceparameter i udbuddet.

### Løsning

Den praktiske udmøntning af de skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer er fleksible og skal ske ud fra en konkret vurdering af det enkelte udbud, branchen og den teknologiske udvikling af grønne køretøjer.

#### *Krav til kørsler*

Kravene til anvendelse af grønne køretøjer formuleres sådan, at en procentsats af de samlede registrerede *kørsler* for Københavns Kommune skal foretages med grønne køretøjer. Kravene stilles til de enkelte kørsler, frem for den samlede *leverance*, da definitionen af og kontrollen med, hvornår en leverance er leveret med grønt køretøj er administrativ tung, idet der kan være en række forskellige køretøjer involveret i den enkelte leverance. Eksempelvis kan der opstå behov for enkelte kørsler i et konventionelt køretøj på en ellers grøn leverance. Ønsket om at få flere kørte kilometer i København i grønne køretøjer sikres efter Center for Indkøbs opfattelse bedst, hvis den enkelte kørsel medregnes som enten grøn eller konventionel. Nærmere definitioner findes i bilag 3.

#### *Omstillingsperiode og trappemodel*

Markedsdialoger har været med til at afklare muligheder, bekymringer og begrænsninger i markedet. For at imødekomme bekymringer fra leverandørerne (særligt omkring omfanget af ladestandere til elbiler, og behov for omstillingsperiode pga. omkostninger ved udskiftning af bilparken, samt binding af leasingaftaler på eksisterende køretøjer), har Københavns Kommune lagt op til en indfasning af kravet over aftalens løbetid (trappemodel). Herudover vil leverandørens opfyldelse af kravet i aftaleperiodens første år alene blive beregnet på baggrund af årets sidste ni måneder, så leverandøren får lejlighed til at foretage eventuelle nødvendige ændringer i leverandørens flåde.

Eksempel på trappemodel for elektriskydelse:

- **År 1 (9 måneder):** 50 % af leverancerne skal ske med Grønne Køretøjer
- **År 2:** 75% af leverancerne skal ske med Grønne Køretøjer
- **År 3:** 90% af leverancerne skal ske med Grønne Køretøjer
- **År 4:** 90 % af leverancerne skal ske med Grønne Køretøjer

Foruden dette har der været dialog omkring, at kommunen kan stimulere brancherne til et højere niveau af grønne kørsler ved at støtte infrastrukturen for eksempelvis elbiler gennem aftaler om gratis strøm og udvidelse af antallet af ladestandere.

### *Implementering*

For elektrikerydelser stilles kravet til anvendelse af grønne køretøjer som mindstekrav som en del af aftalegrundlaget. Entreprenøren skal således leve op til en progression på 50% grønne køretøjer i år 2021, 75% i 2022 og 90% i 2023 og 24. Det samme gælder for vinduespolering. Her er progressionen dog 20%, 40%, 60% og 80% over perioden. Der stilles i udbuddet på vinduespolering ikke krav til grønne lifte, da markedet ikke er modent nok og det vurderes uforholdsmæssigt omkostningstungt for kommunen og leverandørerne. For låseservice fastsættes ønsket om grønne køretøjer som tildelingskriterium med vægtingen 20%. Kriteriet vurderes på baggrund af de af tilbudsgiver angivne procentsatser for levering med grønne køretøjer.

### *Dokumentation*

Dokumentationen for anvendelse af grønne køretøjer sker ved anførsel af køretøjstype på fakturaerne for hver leverance. Dette skal ske på to selvstændige fakturalinjer, hvoraf det fremgår, hvor mange kørsler, der samlet er blevet udført med henholdsvis grønne og konventionelle køretøjer, samt disses registreringsnummer (bilag 3, pkt. 1.5).

Foruden den valgte metode, har det været overvejet, hvorvidt dokumentationen kunne foregå vha. enten GPS-oplysninger, fremsendelse af årlige opgørelser over hvilke biler der er anvendt på de enkelte leverancer, eller anvendelse af "Timesafe", hvor leverandørens medarbejdere skal registrere nummerplade i tillæg til de oplysninger, der registreres i dag.

GPS-modellen er fravalgt, idet ikke alle leverandører har installeret GPS og det er udfordrende at koble GPS-data med konkrete kørsler for kommunen. En årlig opgørelse, udarbejdet af leverandøren, vil være svær at kontrollere for kommunen, da det vil være op til leverandøren at registrere og afrapportere samlet. Anvendelsen af Timesafe anses ikke som gangbar, da Timesafe ikke anvendes på alle lokationer.

Med henblik på at sikre, at leverandøren ikke kan "forbedre" sin opfyldelse af kravet til grønne kørsler ved at undlade at anføre antal kørsler og type køretøj mv. på fakturaen, betragtes alle kørsler på opgaven som foretaget med konventionelt køretøj, såfremt andet ikke er angivet. Fastlæggelsen af antallet af konventionelle kørsler sker på baggrund af enten antal fakturerede timer eller faktureret beløb. Eksempelvis kan et stort materialeforbrug gøre beløbsløsningen mindre retvisende end timeantal. Såfremt kommunen bliver i tvivl om der er sket forkert registrering af anvendelsen af grønne køretøjer, eller i øvrigt får behov for supplerende dokumentation, kan kommunen bede om supplerende dokumentation i form af eksempelvis arbejdsplaner, kørselsoversigter, og tilsvarende dokumentation for, hvilke biler, som er anvendt på leverancer under aftalen (bilag 3, pkt. 1.9).

### *Bod*

Med henblik på at kunne sanktionere manglende overholdelse af de skærpede krav vil Københavns Kommune én gang årligt beregne, om leverandøren har opnået minimumsprocentniveauet for kørsler med grønne køretøjer. Såfremt minimumsniveauet ikke er opnået, vil leverandøren have mulighed for at kommentere på dette inden der pålægges bod.

Københavns Kommune mener, at reglerne om boden kan fastsættes på to forskellige måder, afhængigt af kontrakten.

Alternativ 1: Bod for hver procent, som Leverandøren underopfylder i forhold til sin forpligtelse til at anvende grønne køretøjer i det pågældende år. Bod fastsættes til 5.000 kr. pr. procents underopfyldelse (bilag 3, pkt. 1.11). Fordelen ved denne model er, at den maksimale bodsrisiko er kendt af leverandørerne.

Alternativ 2: Bod fastsættes som en bod for hver kørsel, Leverandøren underopfylder i forhold til sin forpligtelse til at anvende grønne køretøjer i det pågældende år. Bod fastsættes til 500 kr. pr. kørsel, Leverandøren mangler for at opnå den fastsatte minimumsprocentsats for kørsler med grønne køretøjer (bilag 3, pkt. 1.11). Fordelen ved denne model er, at boden størrelse vil afspejle, hvor mange kørsler, leverandøren mangler for at nå sit mål. Dermed afspejler bodens størrelse den øgede udledning.

### **Bilag**

Bilag 1: Borgerrepræsentationen (2019), *Borgerrepræsentationens indstilling om skærpede krav til grønne køretøjer.*

<https://www.kk.dk/indhold/okonomiudvalgets-modemateriale/19032019/edoc-agenda/097e4f1d-c286-46ec-a29d-231c62fb5196/d100dd7a-143c-4c70-aed1-204e154e476e>

Bilag 2: COWI (2019), *analyse af skærpede krav til leverandørtransport.*

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22644820-31332921-1.pdf>

Bilag 3: Københavns Kommune (2019), *Grønne køretøjer - udkast til kontraktbestemmelser 29. januar 2020*