

Bilag 1 – opgavebeskrivelse for SEMS projekt

1 OPGAVEBESKRIVELSE

1.1 Baggrund for opgaven

Regeringen lancerede i oktober 2018 sit Klima- og luftudspil. Heri blev der taget initiativ til at styrke indsatsen mod snyd med lastbilers NOx-begrænsende udstyr. I finanslovsaftalen for 2019 blev regeringen og Dansk Folkeparti efterfølgende enige om at afsætte 6 mio. kr. til indsatsen i 2019 og 2020. Midlerne fordeles ligeligt mellem Miljøstyrelsen og Færdselsstyrelsen.

Hidtidige erfaringer har vist, at det er svært at komme snyderiet til livs, idet der er særlige udfordringer med at opdage og bevise NOx-snyd, herunder den ulovlig manipulation med lastbilers forureningsbegrænsende udstyr.

Som led i aftalen blev det besluttet, at den overordnede indsats blandt andet skal omfatte udvikling og implementering af kontrolmetoder og værktøjer, som kan anvendes til brug for håndhævelsen af reglerne om lastbilers udledning af luftforurening.

Den overordnede indsats følger op på regeringens igangværende arbejde med at dæmme op for snyd med lastbilers forureningsbegrænsende udstyr, herunder ulovlig frakobling af lastbilers NOx-begrænsende udstyr. Dette arbejde er blandt andet foregået i regi af samarbejdet mellem Færdselsstyrelsen, Miljøstyrelsen og Rigspolitiet (1. projekt om forhindring af snyd med lastbilers NOx-begrænsende udstyr).

Det er således tanken, at den forestående indsats skal være den 2. fase af projektet om snyd med lastbilers NOx-begrænsende udstyr.

Arbejdet er organiseret i en arbejdsgruppe bestående af Færdselsstyrelsen, Miljø- og Fødevarerministeriet, Miljøstyrelsen, Rigspolitiet og Anklagemyndigheden (ad hoc).

Den udbudte opgave med anvendelsen af SEMS-udstyr i forbindelse med periodesyn ledes af Færdselsstyrelsen.

Den forestående undersøgelse kan tage udgangspunkt i de rapporter, som er blevet udarbejdet i regeringens første undersøgelse af NOx-snyd i 2017, samt i den igangværende undersøgelse.

1.2 Opgavens indhold

Færdselsstyrelsen skal undersøge, om det er teknisk muligt at anvende SEMS-udstyr (Simplified Emission Measurement Systems) i forbindelse med miljømåling ved periodesyn af tunge køretøjer, særligt med fokus på NOx-udledning. I den forbindelse skal der foretages praktiske afprøvninger, som skal udmunde i en rapport.

Der er afsat kr. 250.000 ex moms til opgaven.

De nærmere krav til opgaven er beskrevet i punkt 1.3.

1.2.1 Behovsbeskrivelse til tilbudsvurdering

Det er Færdselsstyrelsens forventning, at konsulenten i projektet vil gennemføre et større antal praktiske test med SEMS-udstyret på lastbiler. Hertil vil det være positivt, hvis konsulenten vil udføre de praktiske test i samarbejde med en synsvirksomhed under virkelige forhold. Konsulenten forestår selv indgåelsen af et sådant samarbejde.

Det er ordregiveres ønske, at der anvendes SEMS-udstyr, som er standardiseret og frit tilgængeligt på markedet.

Det er væsentligt for ordregiver, at der i undersøgelsen er et praktisk fokus, således at en eventuel metode, grænseværdi, måleudstyr mv. kan implementeres i praksis. Hensigten med denne implementering vil være at indføre en målemetode, der i forbindelse med både vejside-syn og periodesyn kan afsløre, om det emissionsbegrænsende er virksomt.

Det er væsentligt for ordregiveren, at de praktiske test af udstyret sker under synslignende vilkår på en lastbil med hhv. et virksomt og ikke-virksomt SCR-anlæg.

Derudover er det væsentligt for ordregiveren, at der med det valgte udstyr kan måles forskel mellem udledningerne fra en EURO V- og EURO VI-køretøj.

Færdselsstyrelsen forventer, at tilbudsgiver kan dokumentere kendskab til emissionsbegrænsende udstyr på lastbiler og kendskab til anvendelsen af SEMS-udstyr. Ligeledes vil det være en fordel, hvis konsulenten har kendskab til lignende forsøg.

1.3 Krav til opgavens udførelse

Konsulenten skal leve op til nedenstående krav i forbindelse med opgavens udførelse:

1.3.1. Krav til gennemførslen af undersøgelser

Konsulenten skal undersøge, om det er teknisk muligt at anvende SEMS-udstyr i forbindelse med miljømåling ved periodesyn af tunge køretøjer, med særligt fokus på NO_x udledning.

En del af undersøgelsen skal foretages ved praktiske test. De praktiske test skal påbegyndes umiddelbart efter kontraktstart og skal være afsluttet inden den 1. december 2020.

Færdselsstyrelsen skal have mulighed for at deltage ved de praktiske test, og afholder egne udgifter i forbindelse med dette. Hertil skal leverandøren i løbet af projektperioden deltage i minimum 2 statusmøder, samt en afsluttende overlevering af opgaven. Møderne kan afholdes via videolink. Se tidsplanen i afsnit 1.6.

Det er et krav, at det udstyr, der anvendes til målingerne, kan måle forskel på emissionen fra en EURO V- og en EURO VI-lastbil. Primært fokus for de praktiske test skal være på EURO VI-lastbiler.

1.3.2. Krav til rapporten

Konsulenten skal udfærdige en rapport, som skal indeholde en redegørelse for det udførte arbejde, samt en tydelig konklusion for, hvorvidt metoden kan anvendes ved periodesyn og vejsidesyn, samt hvilke eventuelle udfordringer der skal løses, førend SEMS-test kan implementeres ved periodesyn.

Afrapportering skal ske i leverandørens eget rapportformat, men skal gøres offentligt tilgængeligt af Færdselsstyrelsen og bestå af tekst, billeder, illustrationer m.m.

Undersøgelsen skal i rapporten redegøre for teknologien, udbydere af SEMS-udstyr og eventuelle standarder for dette udstyr.

Hertil skal undersøgelsen redegøre for en praktisk anvendelig metode og skal anbefale en grænseværdi for NO_x-udledning fra henholdsvis en EURO V- og en EURO VI-lastbil. Grænseværdierne skal kunne anvendes ved periodesyn af lastbiler. Anbefalingerne for grænseværdierne skal underbygges af de praktiske test.

Rapporten skal udføres på engelsk i et letlæseligt og korrekt sprog. Hertil skal rapporten indeholde en opsummering på dansk.

Konsulenten skal i sin rapport redegøre for en implementeringsplan for SEMS i forbindelse med periodisk syn af tunge køretøjer.

Projektet skal være afsluttet, og udkast til rapport skal foreligge på engelsk med dansk opsummering senest 1. december 2020. Rapportens konklusioner og sammenfatning skal være skrevet på et letforståeligt sprog og målrettet menigmand. Fra 1. december til 31. december skal konsulenten indgå i en dialog med Færdselsstyrelsen om tilretning af rapporten.

Den endelige rapport forventes leveret til Færdselsstyrelsen den 21. december 2020.

Rapporten skal indeholde en standard ansvarsfraskrivelse som leveres af Færdselsstyrelsen. Se punkt 1.3.3.

1.3.3. Ansvarsfraskrivelse

This report has been produced by [Tilbudgiversnavn] under a contract with the Danish Road Traffic Authority. The information and views set out in this report are those of the author(s) and do not necessarily reflect the official opinion of the Danish Road Traffic Authority. The Danish Road Traffic Authority does not guarantee the accuracy of the data included in this study.

Neither the Danish Road Traffic Authority nor any person acting on the Danish Road Traffic Authority's behalf may be held responsible for the use that may be made of the information contained therein.

1.4 Formål og succeskriterier

For at opnå succes med opgaven skal den endelige rapport indeholde

- Vejledning til anvendelse af SEMS udstyr i forbindelse med periodisk syn af tunge køretøjer.
- Grænseværdier for målinger med SEMS udstyr på EURO V og EURO VI lastbiler. Grænseværdierne skal være underbyggede af de praktiske målinger med udstyret.
- Rapporten skal være af en sådan kvalitet, at den i dens endelige form kan forelægges for EU kommissionen som bidrag til arbejdet med den nye synsbekendtgørelse.

1.5 Bemanding

Det er et krav, at opgaven udføres af den gruppe af personer som fremgår af projektgruppens CV'er. (Teamet)

1.6 Tidsplan

Der gælder følgende tidsplan for projektet:

- Kick-off møde i uge 40
- Projekt møde, hvor konsulent kommer med oplæg til praktiske målinger
- Praktisk måleperiode fra uge 41 til uge 48. Færdselsstyrelsen vil gerne deltage i målingerne.
- Projekt møde med evaluering af praktisk måleperiode
- Rapport foreligger 1. december 2020
- Dialog med Færdselsstyrelsen om rettelser i rapporten
- Endelig rapport godkendt af Færdselsstyrelsen den 21. december 2020 kl. 12.