

MILJØMINISTERIET
EU-koordinationen

27. maj 2008

Samlenotat til FEU og FMPU dagsorden til EU Udvalget
Rådsmøde (transport) den 12. - 13. juni 2008
(Miljødelen)

	Forslag til direktiv om fremme af renere og energieffektive køretøjer <i>Politisk enighed</i>	<i>Side 2</i>
--	--	---------------

Kommissionens forslag til Rådets og Parlamentets Direktiv om fremme af rene og energieffektive køretøjer

KOM(2007) 817

Resumé

Kommissionen foreslår, at offentlige myndigheder fra 2012 er forpligtiget til at lade omkostninger som følge af udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug af brændstof gennem hele bilens levetid indgå som kriterium ved køb af køretøjer.

Der opstilles en konkret metode til beregning af omkostningerne forbundet med udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug af brændstof gennem hele bilens levetid. Det kræves at denne metode anvendes ved beregning af de miljømæssige omkostninger.

1. Status

Kommissionen vedtog den 19. december 2007 ovennævnte forslag og oversendte det den 24. januar 2008 til Rådet og Parlamentet på dansk.

Der er tale om et ændret forslag. Kommissionen fremsatte således den 21. december 2005 sit første og oprindelige forslag til direktiv. Forslaget blev imidlertid mødt med massiv kritik fra en bred kreds af medlemslande og fra Parlamentet for ikke at være ambitiøst nok, og blev ikke vedtaget.

Forslaget har hjemmel i Traktatens artikel 175 (miljøbeskyttelse) og skal behandles efter proceduren i Traktatens artikel 251 om fælles beslutningstagen, der fordrer kvalificeret flertal bag vedtagelsen.

Forslaget er sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport) den 12.-13. juni 2008 til politisk enighed.

Grundnotat er oversendt til Folketingets Europaudvalg den 19. februar 2008.

Forslaget har ikke været forelagt Folketingets Europaudvalg

2. Formål og indhold

Formål

Kommissionen angiver, at formålet med direktivet er at fremme indførsel af renere og mere energieffektive køretøjer på markedet. Derved vil direktivet bidrage til en forbedring af energieffektiviteten i transportsektoren, klimabeskyttelsen og luftkvaliteten via hhv. lavere brændstofforbrug, lavere CO₂ emission og lavere emission af forurenende stoffer.

Det offentlige marked kan fungere som trækraft i forhold til udvikling af renere og mere energieffektive biler. Hvis indsatsen får den forventede effekt, vil disse angiveligt brede sig til det private marked, da de to markeder forsynes fra samme leverandører.

Kommissionen forventer, at forslaget på længere sigt vil føre til lavere omkostninger til renere og mere energieffektive køretøjer som følge af stordriftsfordele, større udbredelse af teknologien og en generel forbedring af hele vognparkens miljøpræstationer.

Indhold

a) Obligatorisk tildelingskriterium – internalisering af eksterne omkostninger

Forslaget stiller krav om, at omkostninger - som følge af udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug af brændstof gennem hele køretøjet levetid - skal indgå som tildelingskriterium ved alle indkøb af vejtransportkøretøjer, som foretages af offentlige myndigheder og operatører, der ifølge en kontrakt med en offentlig myndighed udfører transportydelser. Det samme gælder ved indkøb af køretøjer, der anvendes til offentlig personbefordring i henhold til en licens, tilladelse eller godkendelse udstedt af en offentlig myndighed.

Offentlige indkøbere skal således indregne de eksterne samfundsomkostninger fra transporten i vurderingen af de mest økonomisk fordelagtige tilbud.

Kommissionen gør i sit forslag særsomt opmærksom på, at obligatorisk inddragelse af levetidsomkostningerne til brændstofforbrug og til udslip af CO₂ og forurenende stoffer som tildelingskriterium ikke hindrer, at der også benyttes andre tildelingskriterier som de offentlige organer måtte finde relevante. Kommissionen fremhæver særligt, at forslaget ikke bør hindre at der gives forrang til de seneste Euro-normer ved indkøb af køretøjer til offentlig transport, inden disse normer bliver obligatoriske.

Forslaget adskiller sig således fra det forslag Kommissionen fremsatte i 2005 ved, at der ikke alene stilles krav ved indkøb af nye køretøjer men også ved udbud af transportydelser, der også omfatter ældre køretøjer. Desuden indeholdt forslaget fra 2005 ikke bestemmelser, der vil fremme energieffektive biler som det er tilfældet med nærværende forslag.

b) Metode til internalisering af eksterne omkostninger

Direktivforslaget opstiller en konkret metode til beregning af omkostningerne forbundet med udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug af brændstof gennem hele bilens levetid. Anvendelse af den beskrevne metode er obligatorisk.

Ved omkostninger gennem hele driftslevetiden forstås pengeværdien af det brændstofforbrug og de udslip af CO₂ og forurenende stoffer, der er knyttet til driften af de køretøjer, der er under offentlige indkøb eller udbud.

For så vidt angår omkostningerne til *brændstof* foreslås det, at der anvendes én værdi angivet som pris pr. energienhed af brændstoffet. Værdien skal beregnes som den laveste pris for benzin eller diesel uden afgifter.

For så vidt angår omkostninger til *udslip af CO₂ og forurenende stoffer* skal disse baseres på den værdisætning af omkostningerne ved ét kg forurenende stof, der normalt anvendes i EU-Kommissionens beregninger.

Brændstofforbrug, CO₂ emissioner og udslip af forurenende stoffer (NO_x, kulbrinter og partikler) skal baseres på standardiserede EU testprocedurer. I det omfang der ikke foreligger sådanne testprocedurer skal værdier opnået med alment accepterede testprocedurer eller evt. oplysninger fra producenten anvendes.

Kommissionen anfører, at der vil være behov for at tilpasse de tekniske data, der ligger til grund for beregning af køretøjers miljøomkostninger. Kommissionen foreslår at denne tilpasning sker i komité-procedure.

Nedenstående tabel viser et eksempel fra EU-kommissionen på omkostningerne beregnet over hele køretøjets levetid for køretøjer, der lever op til nuværende emissionsstandarder.

Køretøj	Levetid	Køretøjets Pris (€)	Livstidsomkostninger (€)					Køretøjets pris + Livstidsomkostninger (€)
			Brændstof	CO ₂	NO _x	NMHC	PM	
Bus	1 mio.	150.000	313.500	30.210	87.780	2622	9918	594.030
Dieselbil	200.000	17.000	5.500	530	220	10	435	23.695
Benzinbil	200.000	15.000	7.700	669	70	20	87	23.547

Det fremgår af tabellen, at det er udgiften til brændstof, der udgør den største del af livstidsomkostningen. Det fremgår desuden, at effekten af livstidsomkostningerne er størst for tunge køretøjer der har højere emissioner og længere levetid.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa Parlamentet.

4. Nærhedsprincippet

Kommissionens nærhedsvurdering

EU-Kommissionen vurderer, at formålet - som er at fremme renere og mere energieffektive køretøjer - ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, men kræver en indsats på fællesskabsplan. Kun generel anvendelse af grønne offentlige indkøb på EU-plan efter harmoniserede kriterier kan skabe et tilstrækkeligt stort behov for renere og mere energieffektive køretøjer, der også kan produceres omkostningseffektivt af den europæiske industri. Det kan hjælpe produktionen af sådanne køretøjer over den kritiske masse, så der kan drages nytte af stordriftsfordele og produktionen væsentlig mere rentabel.

Kommissionen anfører videre, at der kun kan opnås en signifikant virkning på køretøjsmarkedet ved at bruge EU harmoniserede kriterier til at akkumulere de offentlige indkøb. Kun anvendelse af grønne offentlige indkøb på EU-plan efter harmoniserede kriterier kan således give tilstrækkelig sikkerhed på markedet for, at der er fremtid for renere og mere energieffektive køretøjer, og dermed være en virkelig tilskyndelse for køretøjsfabrikanterne.

Kommissionen konkluderer, at forslaget på denne baggrund er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Regeringens nærhedsvurdering

Da formålet med forslaget er at fremme renere og mere energieffektive køretøjer på markedet for derved at bidrage til en forbedring af energieffektiviteten i transportsektoren, klimabeskyttelse og luftkvaliteten via hhv. lavere brændstofforbrug, lavere CO₂ emission og lavere emission af forurenende stoffer, er det regeringens vurdering, at der er tale tværnationale aspekter, som

begrunder et fællesskabsinitiativ.

Regeringen er enig i, at der kan opnås en signifikant virkning på køretøjsmarkedet ved at bruge EU harmoniserede kriterier til at akkumulere de offentlige indkøb.

Regeringen kan således tilslutte sig Kommissionens vurdering.

5. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser.

Der er på nuværende tidspunkt ingen lovgivning, der pålægger offentlige myndigheder at tage højde for køretøjers miljøegenskaber ved indkøb og udbud. Direktivet vil skulle indføres i dansk lovgivning med en bekendtgørelse. En foreløbig vurdering tyder på, at der er hjemmel i Miljøbeskyttelsesloven til at udstede en sådan bekendtgørelse. Hvis det ikke er tilfældet vil det være nødvendigt med en ændring af Miljøbeskyttelsesloven.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser

Kommissionens vurdering

Kommissionen vurderer, at forslaget forventes at have positive virkninger for miljøet og det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne. Den største økonomiske gevinst opnås ved, at inddragelse af eksterne omkostninger blandt tildelingskriterierne gøres obligatoriske ved indkøb af køretøjer til offentlig transport samt ved EU-udbud af transportydelse.

Ifølge Kommissionen vil ejere af køretøjer få direkte fordel af de langsigtede energibesparelser, der overstiger en eventuelt højere pris for renere og mere energieffektive køretøjer. Endelig får samfundet en ekstra fordel ved, udslippet af CO₂ og forurenende stoffer nedbringes.

Med hensyn til beregning af de miljømæssige og økonomiske gevinster ved forslaget henviser Kommissionen til en konsulentrapport fra 2007. I rapporten antages det, at forslaget kommer til at gælde for offentlige indkøb af køretøjer i perioden 2007 til 2017.

Ifølge konsulentrapporten vil forslaget føre til følgende besparelser i energiforbrug samt i udslip af CO₂ og skadelige stoffer beregnet for EU-25 i 2012 og 2017. Besparelser i udslip er beregnet i forhold til basis scenariet:

	2012		2017	
	Besparelse	% I forhold til basis scenariet	Besparelse	% I forhold til basis scenariet
NOx (tons)	13145	51	4419	29
PM (tons)	266	47	258	70
CO ₂ (tons)*	1947	21	1947	29
Energi (TJ)	16671	22	16671	22

*) Beregning baseret på "Wells-to-whells" dvs. CO₂ udslippet fra hele brændstoffets livscyklus, inklusive fremstillingen. For fossile brændstoffer udgør fremstillingen omkring 15% af det samlede CO₂-udslip.

Levetiden for køretøjerne antages at være 10 år. På den baggrund er de økonomiske gevinster af forslaget beregnet for perioden 2007 til 2027:

	Gevinst (mia. euro)
Højere indkøbsomkostninger	- 11,5
Energibesparelser	+ 21,3
Øvrige besparelser	
- Lavere CO2 udslip	+ 2,5
- Lavere udslip af skadelige stoffer	+ 9,4
Samlet gevinst	21,5

Statsfinansielle konsekvenser

Køretøjer med et lavt udslip af skadelige stoffer som NOx og partikler vil typisk være dyrere end køretøjer med et højere udslip af disse stoffer. Der ikke en entydig sammenhæng mellem pris og energieffektivitet for køretøjer. Lavere brændstofforbrug vil føre til besparelser, set over hele køretøjets levetid.

Ifølge Kommissionens vurdering vil besparelser på brændstofforbrug set over hele køretøjets levetid overstige merprisen for renere og mere energieffektive biler. Dermed vil forslaget samlet set kunne føre til besparelser for stat, regioner og kommuner. Omfanget af disse besparelser er dog meget usikkert.

Tidsforbruget til beregning af et køretøjs miljøomkostninger vurderes at være af størrelsesordenen en halv til én time pr. udbud, forudsat at de nødvendige oplysninger foreligger i standardiseret form. Tidsforbrug vil kunne reduceres, hvis der etableres et centralt beregningsværktøj, der indeholder alle relevante informationer.

Ved alle EU-udbud om køretøjer til vejtransport skal miljøomkostningerne beregnes og anvendes som tildelingskriterium. Der er omkring 50 EU-udbud årligt i Danmark. Det vil betyde et tidsforbrug på 25-50 timer pr år, primært i kommunerne, svarende til 0,02-0,04 årsværk.

Ved indkøb af køretøjer til udførelse af offentlig personbefordring (antages primært at være busser) skal miljøomkostningerne ligeledes beregnes og anvendes som tildelingskriterium. Der indkøbes årligt omkring 400 rute-busser i Danmark, hovedparten af disse anvendes af de regionale trafikselskaber. Det antages, at der typisk købes 5-10 ens busser ad gangen. På den baggrund skønnes det samlede årlige tidsforbrug for de regionale trafikselskaber at ligge mellem 0,02 og 0,06 årsværk.

Der vurderes ikke, at være administrative omkostninger af nævneværdigt omfang forbundet med forslaget for hverken stat, regioner eller kommuner.

Økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser

Forslaget retter sig alene mod offentlige myndigheders forpligtigelser ved indkøb og udbud af køretøjer og transportydelse. Forslaget forventes derfor ikke at have væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Forslaget kan potentielt styrke dansk erhvervsliv, der har produkter og ydelser inden for rene og energieffektive køretøjer. Dansk erhvervsliv med produkter og ydelser indenfor konventionelle køretøjer kan blive svækket.

Samfundsmæssige konsekvenser

Ifølge Kommissionen vil forslaget på sigt føre til en større udbredelse af renere og mere energieffektive biler, hvilket vil betyde en forbedring af klimabeskyttelse og luftkvalitet samt en forbedret energieffektivitet i transportsektoren. Forslaget forventes således at give samfundsøkonomisk overskud.

Beskyttelsesniveau

Forslaget vurderes, at vil føre til en forbedring af beskyttelsesniveauet.

6. Høring.

Forslaget er udsendt i almindelig høring den 24. januar 2008 med frist til den 22. februar 2008.

Der er modtaget i alt 17 høringssvar.

Dansk Industri meddeler, at de ikke har bemærkninger til forslaget.

Dansk Automobilforhandler Forening (DAF) meddeler, at de intet at indvende mod, at bilparken i Danmark bliver mere miljøvenlig.

Statens og Kommunernes Indkøbs Service (SKI) finder det positivt at miljøhensyn skal indarbejdes i vareprisen, da pris er et af de kriterier der vægter højest ved evaluering af tilbud. SKI mener dog at beregningerne er for komplicerede og foreslår at der etableres et elektronisk beregningsværktøj.

Noah Trafik finder det ikke tilstrækkeligt til at biler kommer til at køre længere på literen og mener at der er behov for at begrænse biltrafikken.

Københavns Kommune (KK) stiller spørgsmålstejn ved, om forslagets model til miljøvurdering er de rigtige fremgangsmåde. KK finder det uheldigt at forslaget ikke dækker elbiler og køretøjer med blandingsteknologi som f.eks. plug-in hybrid biler. KK anfører desuden at teknologiudviklingen ikke alene kan fremmes via offentlige indkøb og at det er nødvendigt med incitament eller støtte for at fremme udvikling af miljøvenlig teknologi.

De Danske bilimportører (DBI) hilser forslaget velkommen idet der er behov for at stimulere efterspørgslen efter miljøvenlige biler. DBI lægger vægt på at krav til brændstofforbrug og udslip af CO₂ og skadelige stoffer, der stilles i udbudsmaterialet, skal være realistiske.

Det Økologiske Råd (DØR) og Danmarks Naturfredningsforening er generelt positive men ser heller et system hvor der stilles krav om anvendelse af en specifik teknologi som f.eks. partikelfilter eller SCR-katalysator kombineret med minimumskrav til CO₂-udslip.

Danske Busvognmænd (DB), Handel, Transport og Service (HTS), Dansk Transport og Logistik (DTL) og Dansk Erhverv (DE) er generelt positive overfor forslaget.

DB og HTS mener, at det bør overlades til den enkelte myndighed at bestemme hvordan miljøomkostningerne vægtes ved indkøb. DB og HTS anfører desuden, at der bør tages højde for eftermonteret forurenings-begrænsende udstyr som f.eks. partikelfiltre.

DTL udtrykker bekymring over at der ikke stilles samme krav ved indkøb af køretøjer generelt som til indkøb af køretøjer til offentlig personbefordring. DTL tager desuden forbehold overfor en prissætning af de eksterne omkostninger ved transport. DE anfører, at tilskyndelsen til at fremme renere og mere miljøvenlige køretøjer generelt bør tage sigte mod producentsiden og ikke mod forbrugersiden.

Forslaget er udsendt i specialudvalgshøring onsdag den 21. maj 2008 med frist fredag den 23. maj.

Oliebranchen har ingen kommentarer til forslaget.

Dansk Energi (DE) er grundlæggende positivt indstillet overfor forslaget. DE mener at der bør udvikles standarder for beregning af levetidsomkostninger for plug-in hybridbiler og el-biler.

Fagligt Fælles Forbund støtter den danske indstilling men ser dog gerne, at der gives mulighed for at stille yderligere krav, herunder minimumskrav til CO₂ udslip samt krav om anvendelse af specifik teknologi som partikelfiltre og SCR-katalysatorer.

Dansk Transport og Logistik (DTL) er enig i forslagets hensigt. For ikke at forvride konkurrencesituationen finder DTL det afgørende at direktivet forpligter både ved det offentliges indkøb af egne køretøjer samt ved udbud af opgaver til private operatører. Desuden mener DTL at kun en del af det offentliges indkøb bør være omfattet af direktivet, f.eks. 25 % som i Kommissionens forslag fra 2005. Endelig anfører DTL, at forhandlingerne om direktivet bør koordineres med den igangværende diskussion i EU om internalisering af transportens eksterne omkostninger.

7. Forhandlingsituation

Foranlediget af diskussionerne i Rådets arbejdsgruppe har Formandskabet foreslået en række ændringer og præciseringer til Kommissionens forslag. De væsentligste af disse er:

- For så vidt angår offentlige myndigheders køb af køretøjer stilles der kun krav om at lade energi- og miljøparametre indgå i indkøbsbeslutningen i forbindelse med EU-udbud.
- Operatører af offentlig persontransport skal ligeledes lade energi- og miljøparametre indgå i indkøbsbeslutningen ved indkøb af køretøjer. Grænsen for hvornår dette skal ske, fastsættes af medlemsstaterne men må ikke overstige grænsen for EU-udbud.
- Operatører af andre typer af offentlige transportopgaver, f.eks. renovation, er ikke omfattet af forslaget.
- Metoden til at lade energi- og miljøparametre indgå i indkøbsbeslutningen er blevet gjort mere fleksibel for medlemsstaterne.
- Der gives muligheder for at opstille tekniske specifikationer, herunder minimumskrav, angående miljø- og energiparametre i forbindelse med udbud.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringen er enig i behovet for at fremme renere og mere miljøvenlige køretøjer for dermed at bidrage til en forbedring af energieffektiviteten i transportsektoren, klimabeskyttelsen og luftkvaliteten og støtter, at offentlige myndigheder forpligtiges til at lade omkostninger som følge af udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug

af brændstof gennem hele bilens levetid indgå som tildelingskriterium ved indkøb af køretøjer samt ved udbud af transportydelser.

Regeringen lægger vægt på, at forslaget bidrager til at nedbringe udslippet af CO₂ og forurenende stoffer samt forbruget af brændstof på omkostningseffektiv vis.

Særligt i de større byer, er udslippet af skadelige stoffer problematisk. De eksterne omkostninger for særligt partikler er således væsentlig højere i større byer end på landet. For at fremme begrænsninger af udslippet dér, kunne værdisætningen af køretøjets emissioner af skadelige stoffer eventuelt gøre afhængig af, hvor køretøjet anvendes eller der kunne gives mulighed for nationalt/lokalt at anvende højere værdisætning. En anden mulighed kunne være at supplere forslaget med et sæt minimumskrav, f.eks. om at opfylde en given Euro-norm.

Regeringen støtter, at der defineres en fælles metode til at beregne omkostninger som følge af udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug af brændstof gennem hele køretøjets levetid.

Regeringen vurderer, at forslaget vil kunne medvirke til at fremme mere energieffektive køretøjer, mens incitamentet til at købe køretøjer med lavere udslip af skadelige stoffer (partikler, NO_x m.v.) umiddelbart forekommer at være mindre. Forslaget har imidlertid en vigtig signalværdi, det sætter fokus på de økonomiske konsekvenser for samfundet ved udslip af CO₂ og skadelige stoffer og på besparelserne ved anvendelse af mere brændstoføkonomiske køretøjer, set over hele køretøjets levetid.

For at lette de administrative byrder af forslaget, bør de nødvendige og relevante data efter Regeringens opfattelse gøres tilgængelige i en form, der er direkte anvendelig i beregningen af køretøjers levetidsomkostninger. Efter Regeringens opfattelse bør der desuden etableres en fælles beregningsfunktion i EU for at lette det.

Regeringen finder det endvidere væsentligt, at metoden til værdisætning tager højde for eftermonteret forureningsbegrænsende udstyr som f.eks. partikelfiltre. Det er særligt relevant ved udbud, hvor ældre køretøjer også er i spil. Regeringen mener desuden, at metoden bør tilpasses så den også omfatter nye teknologier f.eks. elbiler og ”plug-in” hybrid biler.

For tunge køretøjer foreligger der på nuværende tidspunkt ikke en standardiseret EU-metode til måling af brændstofforbrug og CO₂ emissioner. Kommissionens forslag til nye Euro VI normer for tunge køretøjer, der blev fremsat i december 2007, indeholder imidlertid forslag om at der fastsættes en sådan metode. Regeringen arbejder i regi af forhandlingerne om Euro VI normerne for, at metoden til måling af CO₂-udslip og brændstofforbrug skal omfatte hele køretøjet og ikke kun motoren, som foreslået af Kommissionen.

Det er væsentligt, at der foreligger en standardiseret EU-metode til måling af brændstofforbrug og CO₂ emissioner for tunge køretøjer inden nærværende forslag træder i kraft for tunge køretøjer.

Regeringen er generelt positivt indstillet overfor Formandskabets ændringsforslag forud for Rådsmødet (transport) den 12.-13. juni 2008. Regeringen finder det dog ikke godtgjort, hvorfor kun operatører af offentlig persontransport forpligtiges til at lade energi- og miljøparametre indgå i indkøbsbeslutningen ved indkøb af køretøjer, mens operatører af andre typer af offentlige transportopgaver, f.eks. renovation, er ikke omfattet af forslaget

For at opnå den maksimale miljømæssige effekt af forslaget bør alle operatører, der udfører transportopgaver for det offentlige, være omfattet.

Endelig finder regeringen det væsentligt, at forslaget medvirker til at sikre at europæisk erhvervsliv udnytter det globale behov for at forebygge og tilpasse klimaforandringer, således at der skabes økonomisk vækst, også i fremtiden.