

**Miljøstyrelsen**  
Industri & Transport

3. maj 2006  
MST/LHO/EI; MIM/VIBEJ

**Miljøministeriet**  
Miljøpolitisk område

DEP-251-00005

## **GRUNDNOTAT til FMPU & FEU**

**Kommissionens forslag om fremme af renere vejtransportkøretøjer**  
KOM(2005) 634

### Resumé

*Med direktivforslaget foreslås, at offentlige myndigheder pålægges, at 25 % af deres indkøbte/leasede køretøjer på over 3½ tons skal være miljøvenlige efter en såkaldt EEV standard. Dette omfatter ligeledes offentlige koncessioner til private trafikoperatører, som typisk varetager kollektiv trafik. EEV-standarden ligger meget tæt op ad EURO 5 standarden, som bliver obligatorisk i 2009.*

### **1. Status**

Kommissionen sendte den 9. januar 2006 ovennævnte forslag til Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 175, og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251. En dansk udgave af forslaget er modtaget den 15. februar 2006.

Det østrigske formandskab har oplyst, at de ikke agter at sætte forslaget på dagsordenen til Rådsmøderne.

### **2. Formål og indhold**

Kommissionen anfører, at direktivets formål er at skabe et marked for mere miljø- og energivenlige køretøjer ved at forpligte offentlige myndigheder til at købe en vis andel af sådanne køretøjer. Herved vil producenter have incitament til at producere og udvikle miljøteknologi, og man vil opnå miljø- og sundhedsgevinster samtidig med, at EU's afhængighed af fossile brændstoffer mindskes.

Da der på nuværende tidspunkt foreligger en definition af specielt miljøvenlige tunge køretøjer (busser og lastbiler), har Kommissionen valgt som et første trin at begrænse anvendelsesområdet til denne gruppe køretøjer. Definitionen af de miljøvenlige køretøjer (EEV, Enhanced Environmental Friendly Vehicles) indgår i direktiv 2005/55/EF, som indeholder foranstaltning-

ger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding – såkaldte EURO-normer. Der er fastsat følgende grænseværdier for EEV-køretøjer:

	Test1 (stationær) g/kWh	Test 2 (transient) g/kWh	Test 3 (sodindhold) m <sup>-1</sup>
CO	1,5	3,0	-
HC	0,25	-	-
NHHC	-	0,40	-
CH4	-	0,65	-
NO <sub>x</sub>	2,0	2,0	-
Partikler	0,02	0,02	0,15

I henhold til forslaget skal offentlige myndigheder sikre, at 25 % af deres indkøbte/leasede køretøjer er miljøvenlige. Dette omfatter ligeledes offentlige koncessioner til private trafikoperatører, som typisk varetager kollektiv trafik.

Endvidere fastsætter direktivforslaget, at der skal nedsættes et forskriftsudvalg, som sammensættes af repræsentanter fra de enkelte medlemslande, som med kvalificeret flertal kan vedtage forslag fra EU-Kommissionen om tekniske forhold omkring direktivet.

Direktivet forpligter landene til årligt at rapportere antallet af indkøbte, leasede mv. EEV-køretøjer, hvorefter EU-Kommissionen udarbejder en årlig rapport om medlemslandenes efterlevelse af direktivets bestemmelser.

Tre år efter direktivets ikrafttræden skal EU-Kommissionen udfærdige en rapport med anbefalinger til videre initiativer, herunder muligheden for at udvide bestemmelserne til at omfatte køretøjer under 3½ tons – typisk personbiler.

### **3. Nærhedsprincippet**

EU-Kommissionen vurderer, at producenter af køretøjer ikke vil have tilstrækkelig incitament ved, at enkelte medlemslande tager initiativer omkring indkøb/leasing af miljøvenlige køretøjer. Derimod vil koordineret krav til offentlige indkøb af miljøvenlige køretøjer for samtlige EU-lande, afføde et marked, som gør det interessant for producenterne at byde på ind på. På den baggrund vurderer Kommissionen, at hensynet kan efterleves ved fællesskabsregulering.

Formålet med forslaget er at formindske de forurenende emissioner i transportsektoren og

medvirke til at skabe et marked for renere køretøjer. De medlemslande der evt. undlader anvendelse af den forslåede foranstaltning, vil kunne skade andre med grænseoverskridende forurening. Det er derfor regeringens vurdering, at der er tværnationale aspekter, som begrundet et fællesskabsinitiativ.

Regeringen er endvidere enig i, at handling på fællesskabsplan kan have klare fordele på grund af omfanget og virkningerne heraf sammenlignet med handling på medlemsstaternes side. En mulig fordel kan mistes ved ikke at handle på fællesskabsplan.

Regeringen finder derfor, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **4. Konsekvenser for Danmark**

##### *Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:*

Der er ikke danske bestemmelser om offentlige indkøb af mere miljøvenlige køretøjer, men et cirkulære til statslige institutioner om generelt at inddrage miljøforhold ved indkøb på lige fod med andre hensyn. Direktivet vil skulle implementeres i dansk lov ved en bekendtgørelse med hjemmel i Miljøbeskyttelsesloven. Der er dog nogen usikkerhed om hjemlen i Miljøbeskyttelsesloven er tilstrækkelig til at indføre bindende krav. Såfremt dette ikke er tilfældet, vil der være behov for en lovændring.

##### *Forslagets økonomiske konsekvenser:*

Forslaget vurderes fortrinsvis at berøre kollektiv trafik, Post Danmark, Forsvarets køretøjer og renovationskøretøjer. Den kollektive trafik vurderes at blive mest berørt. Således vurderes det i dag, at ca. 4.000 busser, ud af i alt ca. 15.000 indregistrerede busser, kører kollektiv trafik. Antallet af køretøjer i Post Danmark såvel som køretøjer i Forsvaret vurderes at udgøre en meget beskedent andel af den samlede køretøjspark, som er omfattet af direktivforslagets bestemmelser.

EU-Kommissionen har udarbejdet en konsekvensvurdering af forslaget på EU-25 niveau. Der foreligger således ikke en isoleret vurdering for Danmarks vedkommende.

EU-Kommissions vurdering bygger på et ”business as usual” scenario i perioden 2006 – 2030, som sammenholdes med et scenario, hvor direktivforslaget er trådt i kraft. Sammenfatningen af beregningerne kan opstilles som følger:

	BaU <sup>1)</sup> i mio. euro	Med direktiv	Gevinst
Forureningsomkostninger	6.261	5.087	1.173

Drivhusgas-omkostninger	4.956	4.757	199
Energi-omkostninger	16.433	15.659	774
Anskaffelsesomkostninger	91.014	93.744	-2.730
I alt	118.664	119.248	-584

1) Business as Usual

Af skemaet fremgår, at direktivet vil medføre en økonomisk gevinst som følge af mindre forurening og mindre energiforbrug. Til gengæld vil anskaffelsesomkostningerne af køretøjer være dyrere, hvilket samlet set betyder, at forslaget vil medføre et samfundsøkonomisk underskud på ca. 0,6 mia. euro på EU-25 niveau.

Kommissionen er ved sine beregninger gået ud fra, at direktivet opfyldes ved øget anvendelse af naturgas og flaskegas (LPG). Det er uklart om udgifter til opbygning af infrastruktur til bl.a. forsyning med LPG er medtaget i beregningerne.

Under danske forhold vurderes det ikke, at direktivet ville skulle opfyldes ved øget brug af naturgas men derimod ved anskaffelse af dieseldrevne køretøjer. Da EEV standarden vurderes at blive opfyldt af EURO 5 normen, som vil være opfyldt af alle nye køretøjer fra og med 2009, vil der i praksis næppe blive merudgifter i Danmark.

Såfremt forslaget skærpes mht. reduktion af partikler, og at det vil kræve montering af partikelfiltre, vil det indebære en statsfinansiell meromkostning for 25 % af offentlige indkøb af tunge køretøjer, hvilket vurderes at være omkring 200 – 300 køretøjer – på ca. 30.000 – 50.000 kr. pr. køretøj eller i alt 10. mio. kroner.

Det skal bemærkes, at EU-Kommissionen ikke vurderer de administrative konsekvenser ved direktivet, herunder rapporteringsforpligtigheden.

#### Beskyttelsesniveau:

Den forøgelse af beskyttelsesniveauet, som forslaget medfører, vurderes at blive båret inden for den kollektive trafik. Imidlertid vurderes forslaget kun at give en beskedent forbedring af beskyttelsesniveauet, bl.a. fordi de offentlige myndigheder i dag typisk stiller krav til miljø i deres koncessioner med trafikoperatører. Hertil kommer at de fastlagte EEV-normer kun afviger meget lidt fra de kommende Euro 5 normer, som bliver obligatoriske i 2009. En sammenligning af de væsentligste grænseværdier for dieselmotorer er givet i nedenstående tabel. Værdier for CO og HC er ikke medtaget, da den miljømæssige betydning i relation til dieselmotorer er begrænset, og værdierne for NMHC og CH4 er primært rettet mod naturgasdrevne køretøjer. Der er medtaget værdier for Euro 3 (nuværende krav), Euro 5 (obligatorisk fra

2009) og EEV.

		Test 1 (stationær) g/kWh	Test 2 (transient) g/kWh	Test 3 <sup>1)</sup> (sodindhold) m <sup>-1</sup>
NO <sub>x</sub>	Euro 3	5,0	5,0	-
	Euro 5	2,0	2,0	-
	EEV	2,0	2,0	-
Partikler	Euro 3	0,10	0,16	0,8
	Euro 5	0,02	0,03	0,5
	EEV	0,02	0,02	0,15

1) Test 3 er en supplerende test til test 1 og 2, som alene måler sodudslip under specielle testbetingelser.

## **5. Høring**

Ved høringsfristens udløb den 8. februar 2006 er følgende høringssvar modtaget.

### HUR

HUR peger på, at det kan være svært at opføre, om kravet på 25 % af nyindkøbte EEV køretøjer er opfyldt og oplyser samtidig, at udbud tager udgangspunkt i vogntimer og ikke selve køretøjerne. HUR bemærker ligeledes, at visse brændstoftyper kan kræve særlige tankanlæg.

### DTL (Dansk Transport og Logistik Forbund)

DTL henviser til, at Kommissionen med forslaget åbner mulighed for at EU-fonde kan finansiere ekstraomkostningerne til opfyldelse af bestemmelserne i direktivforslaget i nye medlemslande. Såfremt der er tale om en form for statsstøttelignende ordninger, bør der tages hensyn til at private operatører kan konkurrere på lige fod med offentlige myndigheder. DTL peger afslutningsvis på, at direktivet kan medføre krav om særlige tankanlæg, samt at en række offentlige indkøbere i forvejen stiller krav til bl.a. EURO-norm.

### Københavns Kommune

Københavns Kommune hilser forslaget velkomment. Dog vurderes direktivforslaget at være i konflikt med kommunens beslutning om montering af partikelfiltre, da disse ikke er omfattet af direktivforslagets definition for miljøvenlige køretøjer. Når der tales om miljøvenlige køretøjer bør man ikke lægge sig fast på en bestemt type teknologi. Kommunen stiller sig samtidig skeptisk over for kadencen i direktivet, da EURO 5 normen, med lignende skærpede miljøkrav, træder i kraft samtidig med direktivet. Direktivet vurderes at have væsentlige kommunaløkonomiske konsekvenser.

### DKT – Dansk Kollektiv Trafik

DKT forudsætter, at den årlige rapportering foretages af offentlige myndigheder og ikke af de private trafikoperatører. Endvidere ønsker DKT, at eventuelle merudgifter ved direktivet bliver kompenseret i det omfang det griber ind i eksisterende kontraktforhold.

Sagen har endnu ikke været forelagt for miljøspecialudvalget. Folketinget vil i et revideret grundnotat snarest blive orienteret om resultatet af specialudvalgshøringen.

## **6. Europa Parlamentets udtalelser**

Europa Parlamentet har ikke indledt forhandlinger om direktivet.

## **7. Forhandlingssituationen**

Der er ikke indledt forhandlinger om direktivet

## **8. Regeringens foreløbige holdning**

Danmark kan tilslutte sig princippet om, at offentlige myndigheder har et særligt miljøansvar i deres indkøbspolitik. I den forbindelse anses fastsættelsen af specielle miljøkrav at kunne udgøre et springbræt for udvikling af miljøeffektiv teknologi, hvilket på sigt kan give EU en særlig konkurrencedygtig position på det globale marked.

Direktivforslaget, i sin nuværende udformning, vurderes imidlertid ikke at ville medføre en egentlig miljøgevinst og fremme udvikling af miljøeffektiv teknologi.

Således forventes de gældende krav til EEV at være opfyldt af hovedparten af de tunge køretøjer, der opfylder EURO 5 normerne for tunge køretøjer, som indføres fra 2009 – ca. samme tidspunkt som nærværende direktivforslag.

For at direktivet får en miljøeffekt må kravene skærpes. En skærpelse af miljøhensynet i direktivet kunne ske ved en reduktion af grænseværdien for partikler fra 0,02 til 0,002. En sådan skærpelse vil kun, med den nuværende teknologi, kunne opfyldes ved montering af partikelfiltre.

Endvidere ønsker Danmark øget klarhed omkring rapporteringsbestemmelserne, som i sin nuværende form anses for uforholdsmæssig omfattende.

I lyset af at udbud af kollektive transportopgaver typisk tager afsæt i vogntimer og dermed det faktiske transportarbejde, bør direktivforslaget åbne op for en sondring mellem selve køretøjstyperne og det faktiske transportarbejde.

Fra dansk side vurderes der at være behov at undtage militærets pansrede køretøjer, da de er funktionsbestemte til særlige transportopgaver med store krav til driftsikkerhed.

### **9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg