

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

COM(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 tildelingskriterium 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 og der kræves obligatorisk anvendelse af denne metode ved internalisering af de eksterne 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 fremsattes 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 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.

Rådet og Europa Parlamentet har endnu ikke påbegyndt sin behandling af forslaget. Forslaget er først sat på dagsordenen for Rådsmødet (transport) den 12.-13. juni 2008.

2. Formål og indhold

Formål

Kommissionen angiver, at formålet med direktivet er, at fremme indførsel af renere og mere energieffektive køretøjer på markedet og derved bidrage til en forbedring af energieffektiviteten i transportsektoren, klimabeskyttelse 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 angiver, at det forventes, 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 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 tildelingskriterium ved køb af køretøjer.

Kravet gælder al indkøb af køretøjer til offentlig transport. Kravet gælder også for aktører, der yder service i overensstemmelse med en kontrakt med en offentlig myndighed efter udbud. Således skal de offentlige indkøbere indregne de eksterne samfundsomkostninger fra transporten i vurderingen af de mest økonomisk fordelagtige tilbud.

Kommissionen gør i sit forslag særskilt 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.

b) Obligatorisk anvendelse af 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 og kræver obligatorisk anvendelse af denne metode.

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 alment accepterede testprocedurer eller evt. oplysninger fra producenten anvendes. For tunge køretøjer foreligger der på nuværende tidspunkt ikke standardiserede EU-testprocedurer til måling af brændstofforbrug og CO₂ emissioner. Kommissionen har dog netop foreslået at disse normer fastsættes i de nye Euro VI normer for tunge køretøjer, der forventes vedtaget i 2008 eller starten af 2009.

Nedenstående tabel viser eksempler på omkostningerne over hele bilens levetid for 5 forskellige personbiler ved anvendelse af den foreslåede beregningsmetode. Det er antaget, at bilerne overholder udstødningsnormen Euro 4 for personbiler. Dog antages bilen med partikelfilter at overholde den kommende Euro 5 norm.

	km/l	CO2 (g/km)	Livstidsomkostninger (200.000 km)				Cirka bilpris Kr.	Bilpris +livstidsomk. Kr.	
			Total Kr.	Heraf brændstof Kr.	Heraf CO2 Kr.	Heraf Partikler Kr.			Heraf NOx Kr.
Mellemklassebil (stationcar)									
- Diesel									
m. partikelfilter	20,0	131	51300	45000	3930	650	1650	251.000	302.300
- Diesel									
u. partikelfilter	20,0	131	53900	45000	3930	3260	1650	240.000	293.900
- Benzin	13,0	178	67500	61500	5340	0	530	230.000	297.600
Lille bil									
- Diesel									
u. partikelfilter	24,4	109	45100	36900	3270	3260	1650	105.000	150.100
- Benzin	21,7	109	40800	36900	3270	0	530	100.000	141.800

*) Der er regnet med en gennemsnitlig pris på benzin og diesel (u. afgifter) i 2007 på hhv. 4 kr. pr/l og 4,5 kr./l (Oliebranchen) hvilket giver en pris på 12,5 øre pr. MJ for både benzin og diesel.

Det fremgår af tabellen, at selvom udslip af CO₂ og forurenende stoffer værdisættes er det udgiften til brændstof der udgør den største del af livstidsomkostningen.

For de små biler er livstidsomkostningen lavest for benzinbilen, fordi små dieselmotorer endnu ikke er udstyret med partikelfilter og derfor har en høj omkostning som følge af partikeludslip. Benzinbilen er lidt billigere og dermed er summen af bilpris og livstidsomkostninger for benzinbilen lavere end for dieselmotorbilen.

For mellemklassebilerne har dieselmotorbilen med partikelfilter den laveste livstidsomkostning. Det skyldes, at benzinbilen har højere brændstofudgift mens dieselmotorbilen uden partikelfilter har en høj livstidsomkostning pga. det høje partikeludslip. Merprisen for modellen med partikelfilter i forhold til modellen uden overstiger imidlertid forskellen i livstidsomkostninger mellem de to dieselmotorbiler. Derved opnår dieselmotorbilen uden partikelfilter den laveste sum af bilpris og livstidsomkostninger af de tre sammenlignede biler.

På baggrund af det ovenstående vurderes, at forslaget primært vil fremme brændstoføkonomiske biler mens værdisætningen af forurenende stoffer ikke er tilstrækkelig høj til at f.eks. biler med partikelfilter fremmes. Hertil skal dog bemærkes, at partikelfiltre bliver obligatorisk på alle nye dieseldrevne personbiler med ikrafttrædelse af Euro 5 normen i 2011.

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

Der er tale om foreløbige vurderinger. Folketinget vil i et revideret grundnotat snarest blive oplyst om Regeringens mere konsoliderede vurdering af forslagets konsekvenser.

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.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

En stor del af de offentlige myndigheder tager allerede miljøhensyn i forbindelse med udbud og indkøb af køretøjer. Forslaget forventes derfor ikke at føre til øgede udgifter i forbindelse med offentlige indkøb og udbud. På den baggrund vurderes forslaget ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Erhvervsadministrative konsekvenser

Tidsforbruget til at beregne omkostningerne som følge af udslip af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele bilens levetid i forbindelse med udbud og indkøb af køretøjer vurderes at være beskedent.

En stor del af de offentlige myndigheder tager allerede miljøsyn i forbindelse med udbud og indkøb af køretøjer, og forslaget vil ensarte måden dette gøres på. Forslaget vurderes på den baggrund ikke at have væsentlige erhvervsadministrative konsekvenser.

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, men der foreligger på nuværende tidspunkt ingen beregning af størrelsen heraf.

Beskyttelsesniveau

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

7. Forhandlingssituation

Der er endnu ikke indledt forhandlinger i Rådet.

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. Regeringen vil, efter høring af de af forslaget berørte parter fremlægge sine mere konsoliderede vurderinger af forslaget i et revideret grundnotat til folkettinget.