



KLIMA- OG
ENERGIMINISTERIET

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 29. januar 2009

J nr. 1002-0021

Miljø- og Planlægningsudvalget har i brev af 4. november stillet mig følgende spørgsmål nr. 77 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet er ønske fra Pia Olsen Dyhr (SF).

Spørgsmål 77:

"Hvorvidt mener ministeren, at der i forlængelse af Europa-Parlamentets vedtagelse om grønne biler i kommunerne nu skal fastsættes bindende danske mål for, hvor stor en del af det offentlige bilkøb der skal være "grønne", fx i form af el-, hybrid- eller brintbiler, og hvordan vil ministeren alternativt leve op til Europa-Parlamentets målsætning?"

Svar:

Europa-Parlamentet har i sin betænkning A6-0291/2008 af 3. juli 2008 foreslået en række ændringer og tilføjelser til forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af renere og mere energieffektive vejtransportkøretøjer (COM(2007)0817).

Parlamentet peger på en række muligheder for fremme af mere klima- og miljøvenlige transportmidler, herunder statslige og kommunale myndigheders ansvar og muligheder for at bidrage hertil.

Med hensyn til indkøb i Danmark er alle myndigheder i staten forpligtet til at bruge Statens Indkøbsaftaler på de områder, hvor der har været fælles statslige udbud. I disse aftaler indgår også miljøhensyn. Økonomistyrelsen udvider løbende omfanget af produkter, der er omfattet af aftalerne. Biler er dog ikke omfattet af aftalen. Herudover har SKI, Statens og Kommunernes Indkøbs Service A/S, aftaler med leverandører dækkende ca. 50 produktgrupper, herunder biler.

Indkøb af kommunale biler hører ind under det kommunale selvstyre. Som det fungerer i dag, har staten ingen indflydelse herpå. For kommuner er det derfor frivilligt, om man vil benytte Statens Indkøbsaftaler, SKI eller foretage egne udbud.

Der eksisterer således nogle rammer og muligheder for offentlige indkøb, der skal sikre, at disse sker på tilfredsstillende vis. Det er imidlertid vigtigt at skelne mellem miljøvenlige teknologier, der er standard på markedet (fx små, økonomiske dieslbiler), og teknologier, der endnu ikke har nået dette modenhedsniveau, såsom el- eller brintbiler.

I det første tilfælde kan man tale om indkøb, og man kan her stille krav om, at bestemte biler fx skal være A eller B-mærkede. Dette kan sandsynligvis gøres med en begrænset forøgelse af de samlede omkostninger. I det andet tilfælde vil der snarere være tale om et udviklingsprojekt, der vil være forbundet med

betydelige ekstra omkostninger og en mulig risiko samt muligvis med forringet funktionalitet.

At anvende regelsættet for offentlige indkøb til at fremme ”grøn transport” er derfor principielt en mulighed, som jeg har stor sympati for. Om det præcis skal ske via bindende mål for indkøb af grønne biler, som fx el-, hybrid- eller brintbiler, kræver dog nærmere overvejelser. Dels er udbuddet af el-, hybrid- eller brintbiler endnu meget lille, dels er omkostningerne til anskaffelse i forhold til konventionelle biler relativt højere, hvilket naturligvis vil indvirke på økonomien. Endvidere vil det være fornuftigt først at kende den nuværende sammensætning af flåder og køretøjernes anvendelse, ligesom der er grund til nærmere at analysere, om der er særlige teknologisor, der bør forfølges frem for andre.

Regeringen har dog under alle omstændigheder stor fokus på behovet for at fremme mere miljøvenlige biler. I regeringens transportudspil opfordrer regeringen alle offentlige institutioner til at inddrage hensyn til miljø og energieffektivitet i forbindelse med udbud af offentlige transportopgaver og indkøb af køretøjer. Regeringen ønsker samtidigt at stille krav om, at taxaer fremover skal være i energiklasse C eller bedre, ligesom regeringen som del af en samlet vision for udviklingen af energieffektive teknologier har foreslået, at Danmark skal være et internationalt testlaboratorium for nye kørselsteknologier.

Endeligt vil jeg fremhæve, at regeringen har fremsat en række forslag, der skal sikre optimale rammer for indførelsen af elbiler i Danmark. Forslagene ligger i forlængelse af energiaftalen fra februar i år, hvorefter der igangsættes en forsøgsordning for elbiler. Energistyrelsen forventer at indkalde ansøgnin-
ger til en første runde inden for ganske kort tid. Endelig indebærer energiaftalen fra februar også, at plug-in hybridbiler skal analyseres nærmere i løbet af 2009 med henblik på at vurdere, hvordan vi kan fremme denne teknologi. Disse analyser kan få indvirkning på hvilke anbefalinger eller krav, der i givet fald kan defineres for offentlige indkøb af grønne biler, herunder om det eventuelt skal ske på samme måde, som der allerede i dag er klare regler for indkøb af en række andre varegrupper som fx kontor- og IT-udstyr.

Med venlig hilsen

Connie Hedegaard