

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

(Implementering af bilindkøbsdirektivet mv.)

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006, som ændret ved lov nr. 509 af 17. juni 2008 og senest ved lov nr. 1519 af 27. december 2009 foretages følgende ændringer:

1. I § 13 a, nr. 4, ændres ”§ 14 a” til ”§ 15 a”.

2. I § 51 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke 2:

”Stk. 2. Ministeren fastsætter regler om, at private aktører i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser.”

Stk. 2-5 bliver herefter til stk. 3-6.

§ 2

Loven træder i kraft den 4. december 2010.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget tager først og fremmest sigte på at fremme bæredygtigt forbrug og produktion ved at skabe hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport.

Lovforslaget indeholder tillige en enkelt ændring af miljøbeskyttelsesloven af redaktionel karakter.

Der er et stigende fokus på bæredygtig produktion og forbrug i miljøpolitikken både globalt og regionalt. Kommissionen vedtog i 2008 en handlingsplan for bæredygtigt forbrug og produktion og bæredygtig industripolitik. Handlingsplanen indeholdt bl.a. en meddelelse (KOM 2008 (400) om offentlige indkøb for et bedre miljø) om et bedre miljø gennem offentlige indkøb og en politisk målsætning om 50 % offentlige grønne indkøb ved udgangen af 2010 på udvalgte produktområder.

Som et led i denne handlingsplan har Europa-Parlamentet og Rådet vedtaget direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (herefter direktiv 2009/33/EF).

Direktiv 2009/33/EF retter sig mod den kreds, der er forpligtet til at følge udbudsdirektiverne¹ samt de operatører, der skal opfylde offentlige serviceforpligtelser i forbindelse med en kontrakt om offentlig serviceforpligtelser i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1307/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og vej. Forpligtelsen for operatørerne gælder kun for indkøb over et vist beløb (tærskelværdi), som medlemsstaterne fastsætter.

Direktiv 2009/33/EF pålægger medlemsstaterne at sørge for, at denne kreds efterspørger renere og energieffektive køretøjer, når indkøbet skal ske i henhold til reglerne i udbudsdirektiver. Det vil sige, når indkøbene overstiger de tærskelværdier, der løbende fastsættes ved kommissionsbeslutninger i henhold til udbudsdirektiverne.

Det er ikke kun myndigheder og offentlige ejede eller kontrollerede virksomheder, der skal følge udbudsdirektiverne. Også visse private virksomheder er omfattet af udbudsdirektiverne. Det drejer sig om virksomheder, der varetager offentlige transportopgaver, herunder havne og lufthavne samt forsyningsvirksomheder indenfor gas, el, varme, vand og post og endelig virksomheder indenfor efterforskning af olie og gas. Disse virksomhedskategorier skal følge udbudsreglerne i visse situationer og derfor også pålægges at foretage miljøvurderinger i forbindelse med indkøb af køretøjer efter direktiv 2009/33/EF.

Den gældende miljøbeskyttelseslov indeholder ikke tilstrækkelig hjemmel til at gennemføre direktiv 2009/33/EF, idet ministeren kun er bemyndiget til at udstede regler om forbrug af varer hos offentlige myndigheder og i offentlige ejede og kontrollerede virksomheder.

Med lovforslaget foreslås der indsat en bemyndigelse til miljøministeren, således at ministeren også kan forpligte private i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser.

2. Redegørelse for hovedpunkterne i lovforslaget

2.1 Gældende ret.

I miljøbeskyttelseslovens § 13 a, nr. 4, henvises der til § 14 a, hvor der skal henvises til § 15 a. Der er tale om en rettelse af en lovteknisk fejl, der opstod i forbindelse med lov nr. 508 af 17. juni 2008 om ændring af lov om naturbeskyttelse, lov om jagt og vildforvaltning og forskellige andre love.

Miljøbeskyttelseslovens § 51, stk. 1, nr. 7, bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og offentlige ejede og kontrollerede virksomheder skal bruge varer, der er miljømæssigt at foretrække frem for andre.

Der er udstedt et cirkulære nr. 26 af 7. februar 1995 om miljø- og energihensyn ved statslige indkøb, hvoraf følger, at alle statslige institutioner og statsejede eller statskontrollerede

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("forsyningsvirksomhedsdirektivet") og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter.

virksomheder skal inddrage miljøforhold ved indkøb af produkter og tjenesteydelser på lige fod med andre hensyn.

Bemyndigelsen i § 51, stk. 1, nr. 7, giver kun miljøministeren mulighed for at forpligte myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder, og er således ikke tilstrækkelig til at gennemføre EU-retlige forpligtelser der også forpligter private aktører.

2.2 Lovforslaget.

Med lovforslaget foreslås der indsat en hjemmel til at regulere privates indkøb, der svarer til den hjemmel miljøministeren allerede har i miljøbeskyttelsesloven § 51, stk. 1, nr. 7 i det omfang, det er nødvendigt til gennemførelse af Danmarks EU-retlige forpligtelser på området.

Formålet med direktiv 2009/33/EF er at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport og påvirke markedet for standardkøretøjer. Direktivet forpligter myndigheder, ordregivere og visse operatører til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele køretøjets driftslevetid, når de indkøber køretøjer til vejtransport. Direktivet finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af myndigheder og virksomheder, der er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i udbudsdirektiverne (Europa- parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og Europa- parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbs kontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter).

Kravet gælder endvidere operatører, der skal opfylde offentlige serviceforpligtelser i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening (i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1307/2007) ud over en bestemt tærskelværdi, der ikke må ligge højere end de tærskelværdier, der fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige tærskelværdierne i udbudsdirektiverne.

Direktivet vil efterfølgende skulle gennemføres i en bekendtgørelse med hjemmel i blandt andet den nye bestemmelse i miljøbeskyttelsesloven. Bekendtgørelsen vil indeholde de nærmere retningslinjer for miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport. Et udkast til bekendtgørelse har været i høring parallelt med lovforslaget.

3. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, der ikke i sig selv får økonomiske og administrative konsekvenser, før den udmøntes.

Udmøntningen af lovforslaget i en bekendtgørelse, der gennemfører direktiv 2009/33/EF forventes ifølge Kommissionens vurdering, at ville medføre besparelser på brændstofforbrug, der set over hele køretøjets levetid vil overstige merprisen for en renere og mere energieffektiv bil. Dermed vil forslaget ifølge Kommissionen samlet set kunne føre til besparelser for de omfattede. Omfanget af disse besparelser vil afhænge af typen af køretøj, og af hvor meget vægt energieffektivitet tillægges på nuværende tidspunkt.

Transportministeriet og Miljøministeriet vil i fællesskab udarbejde anbefalinger og rådgivningsmaterialer, herunder udvikle og rådgive i EU's beregningsværktøj for at sikre en korrekt implementering af direktivet. Beregningsværktøjerne vil reducere administrationsomkostningerne væsentligt, og det forventes derfor, at gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF ikke medfører administrative konsekvenser for stat, regioner eller kommuner af nævneværdigt omfang.

Kommunerne

Der skønnes at være omkring 50 EU-udbud af køretøjer til vejtransport årligt i Danmark. Det vil betyde et tidsforbrug på 50 timer pr år, primært i kommunerne, svarende til godt 0,03 årsværk eller cirka 20.000 kr. Til gengæld er det forventningen, at direktivet vil føre til besparelser over bilens levetid. Det skønnes, derfor, at de totale omkostninger vil ligge under 20.000 kr., og at der kan være tale om en besparelse for kommunerne.

Regioner

Der indkøbes årligt omkring 400 busser, primært til de regionale trafikselskaber. Tidsforbruget til at opfylde forslaget krav skønnes her at udgøre 0,03-0,07 årsværk eller 15-35.000 kr. Derimod er der en forventning om, at direktivet vil føre til energibesparelser der opvejer de øgede administrationsomkostninger. Derudover er bustrafikområdet i vidt omfang finansieret ved brugerbetaling, hvorfor det forventes, at direktivet ikke medfører væsentlige omkostninger for regionerne.

Staten

Ressourceforbrug til udarbejdelse af anbefalinger, rådgivningsmaterialer og beregningsværktøjer vil udgøre ca. 0,1 årsværk i 2010 for Miljøministeriet og 0,05 årsværk for Transportministeriet og efterfølgende opfølgning hvert år på materiale 0,03 årsværk i alt for de 2 ministerier.

De samlede administrative konsekvenser for staten forventes således maksimalt at udgøre omkring 0,2 årsværk på landsplan det første år og marginale omkostninger efterfølgende.

Det er vurderingen, at der ikke er særlige gevinster at hente ved en yderligere digitalisering af indkøb af rene og energieffektive køretøjer.

På den baggrund skønnes der ikke at være administrative konsekvenser for stat, regioner eller kommuner af nævneværdigt omfang forbundet med forslaget. Suppleret med centralt koordineret vejledning kan der være egentlige besparelser i form af mindre energiforbrug.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, der ikke i sig selv medfører direkte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF forventes at være udgiftsneutralt til svagt besparende for parterne, idet et reduceret brændstofforbrug skønnes at kunne opveje udgifter til inddragelse af miljøkrav i udbud.

Lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet forventes som udgangspunkt at ville ligge på linje med konsekvenserne for myndighederne. Dog må det forventes, at der oftere kommer til at foreligge situationer, hvor direktivets regler ikke skal følges, fordi virksomhedens indkøb af køretøjer ligger under tærskelværdierne i udbudsdirektiverne og derfor er undtaget reglerne i direktiv 2009/33/EF.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget og udmøntningen heraf har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse og har derfor ikke umiddelbare miljømæssige konsekvenser. Men gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF vil ifølge Kommissionen på sigt føre til mindre forurening og lavere CO₂ udslip fra transportsektoren. Samtidig vurderer

Kommissionen, at den eventuelle merpris for renere og mere energieffektive køretøjer vil blive opvejet af besparelser på brændstof og forurening over hele køretøjets levetid.

Ifølge Kommissionen vil forslaget føre til besparelser i energiforbrug og udslip af CO₂ og skadelige stoffer. Følgende besparelser i brændstofforbrug og udslip for EU-25 i hhv. 2012 og 2017 er beregnet af Kommissionen i forbindelse med fremsættelse af det oprindelige forslag til direktiv i 2005, idet det antages, at forslaget vil gælde for det offentlige køb af køretøjer i perioden 2007 til 2017:

	2012		2017	
	Besparelse	% I forhold til basis scenariet	Besparelse	% I forhold til basis scenariet
NO _x (tons)	13145	51	4419	29
PM (tons)	266	47	258	70
CO ₂ (Kilo tons)*	1947	21	1947	29
Energi (TJ)	16671	22	16671	22

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

6. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal give miljøministeren hjemmel til at fastsætte regler om indkøb, der fremmer bæredygtig produktion og forbrug i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser, herunder direktiv 2009/33/EF.

7. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

[Indføjes efter høring]

8. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner, kommuner	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse. Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF vil muligvis medføre besparelser i brændstofindkøb samt mulig besparelse i indkøb af mere miljøvenlige biler.	Ingen

Administrative konsekvenser for stat, regioner, kommuner	<p>Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse.</p> <p>Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF vil medføre øget viden om inddragelse af miljøkrav ved udbud.</p>	<p>Stat: Udarbejdelse af evt. bekendtgørelse, vejledning m.m., i alt 0,07 årsværk. Regioner: busselskaber forøget tidsforbrug svarende til 15-35.000 kr. årligt, som forventes dækket af brugerne. Kommuner: Lettere øget tidsforbrug ved udarbejdelse af udbud og evt. ved tilbudsvurderinger hvis fastsat i tildelingskriterier, i alt 0,03 årsværk, svarende til 20.000 kr.</p>
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	<p>Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF vil muligvis medføre besparelser i brændstofindkøb samt mulig besparelse i indkøb af mere miljøvenlige biler.</p>	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	<p>Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF vil medføre øget viden om inddragelse af miljøkrav ved udbud.</p>	<p>Lettere øget tidsforbrug ved udarbejdelse af udbud og evt. ved tilbudsvurderinger hvis fastsat i tildelingskriterier.</p>
Økonomiske konsekvenser for borgerne	<p>Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse.</p> <p>Større marked for energirigtige biler kan give større udbud af energirigtige biler for borgerne</p>	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	<p>Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse.</p> <p>Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF kan – alt efter hvordan direktivet påvirker indkøb af biler – medføre gevinster i form af lavere udslip af CO₂, NO_x, og PM</p>	<p>Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse.</p>

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

I lovens § 13 a, nr. 4, henvises der til § 14 a. Der er tale om en lovteknisk fejl, idet der skulle have været henvist til § 15 a.

Til nr. 2.

Bestemmelsen bemyndiger miljøministeren til at fastsætte regler om, at private aktører skal bruge varer, der er mindre miljøbelastende end andre tilsvarende varer, hvis det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser.

Hjemlen er i første omgang indsat med henblik på implementering af direktiv 2009/33/EF ved udstedelse af en bekendtgørelse, hvor de nærmere retningslinjer for miljøbevidste indkøb af køretøjer angives.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 4. december 2010.

Der er i forbindelse med forslaget til ikrafttræden taget hensyn til, at miljøministeren ved bekendtgørelse vil gennemføre direktiv 2009/33/EF senest den 4. december 2010, hvor de nødvendige love og forskrifter til gennemførelse af direktivet senest skal være vedtaget.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 13 a. Miljøministeren fastsætter med henblik på opfyldelse af Det Europæiske Fællesskabs direktiver og beslutninger på naturbeskyttelsesområdet regler om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår

1) tilladelser kan meddeles efter § 19, stk. 1 og 2, § 27, stk. 2, og § 28,

2) godkendelser kan meddeles efter § 33, stk. 1, §§ 38 og 39,

3) tilladelser, dispensationer, anmeldelser m.v. efter regler udstedt i medfør af § 7, stk. 1, § 19, stk. 5, og § 27, stk. 3, kan meddeles eller behandles,

4) etablering eller udvidelse af en miljøzone kan finde sted i medfør af § 14 a og

5) planlægning af bortskaffelsen af affaldet i kommunen kan ske i medfør af § 47, stk. 2.

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1757 af 22. december 2006, som ændret ved lov nr. 509 af 17. juni 2008 og senest ved lov nr. 1519 af 27. december 2009 foretages følgende ændringer:

1. I § 13 a, nr. 4, ændres "§ 14 a" til "§ 15 a".

2. I § 51 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke 2:

"Stk. 2. Ministeren fastsætter regler om, at private aktører i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser."

§ 51. Stk. 1-5.

Stk. 2-5 bliver herefter til stk. 3-6.

§ 2

Loven træder i kraft den 4. december
2010.