

Notat

MILJØMINISTERIET

Miljøstyrelsen

Miljøteknologi
J.nr. MST-109-00304
Ref. angru
Den 14. september 2010

Høringsnotat

vedrørende

Forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven og udkast til bekendtgørelse om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport

(Implementering af direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (direktiv 2009/33/EF))

Forslag til lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (lovforslaget) og udkastet til bekendtgørelse til miljøbevidste indkøb af køretøjer (bekendtgørelsen) blev sendt i høring den 2. juli 2010. Efterfølgende blev Miljøstyrelsen opmærksom på, at høringslisten ikke var komplet, og den 9. august 2010 blev materialet derfor sendt til de øvrige høringsparter.

Lovforslaget og bekendtgørelsen blev sendt i høring hos offentlige myndigheder, semioffentlige institutioner og visse private virksomheder. Miljøstyrelsen har modtaget i alt 25 hørings svar, hvoraf 14 oplyser, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget eller udkastet til bekendtgørelsen.

Følgende høringsparter har fremsendt hørings svar til udkastet til lovforslag og bekendtgørelse: Arbejdsmarkedets Feriefond, Beskæftigelsesministeriet (og Arbejdstilsynet), Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Fjernvarme, Danske Busvognmænd, Dansk Transport og Logistik, Danske Regioner, Danske Universiteter, DANVA, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Erhvervs- og selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, Kommunernes Landsforening, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Integrationsministeriet, Kirkeministeriet, Konkurrencestyrelsen, Københavns Lufthavne, Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling, Statens og Kommunernes Indkøbs Service, Socialministeriet, Trafikselskaberne i Danmark, Transportministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Følgende høringsparter har oplyst, at de enten ikke har bemærkninger til eller støtter lovforslaget og bekendtgørelsen:

Arbejdsmarkedets Feriefond, Beskæftigelsesministeriet (og Arbejdstilsynet), Danmarks Automobilforhandler Forening, Dansk Fjernvarme, Danske Regioner, Danske Universiteter, DANVA, Domstolsstyrelsen, Indenrigs- og Sundhedsministeriet, Integrationsministeriet, Kirkeministeriet, Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling og Socialministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet.

.

Lovforslaget og udkastet til bekendtgørelse har endvidere været drøftet på et informationsmøde afholdt i Miljøstyrelsen den 5. august 2010.

I det følgende gennemgås høringssvarene, der kun er gengivet i hovedtræk. Ønskes detaljerede oplysninger om svarenes indhold, henvises der til høringssvarene.

Danske Busvognmænd

Danske Busvognmænd bemærker, at der allerede i dag er praksis om at stille krav til busoperatører i den kollektive trafik om at levere buskørsel, der lever op til høje miljønormer. For eksempel stilles der krav om, at busserne skal opfylde Euro-normer, der er vedtaget, men endnu ikke er obligatoriske. Endvidere er der eksempler på, at trafiksselskaber har givet alternative brændstoffer forrang.

Danske Busvognmænd anfører endvidere, at der er tvivl om, hvorvidt direktiv 2009/33/EF og bekendtgørelsens bestemmelser er gældende for private busoperatører, der med etableringssted i Danmark, udfører offentlig servicetrafik med bus på baggrund af kontrakter indgået med trafiksselskaberne efter procedurerne i forsyningsvirksomhedsdirektivet.

Danske Busvognmænd gør opmærksom på, at Kommissionens forventning om at meromkostninger i forbindelse med indkøb af energieffektive køretøjer vil blive opvejet af besparelser på brændstof og forurening over hele køretøjets levetid, muligvis ikke vil blive indfriet. Da dette blandt andet afhænger af omkostningsudviklingen for mere energieffektiv motorkøretøjsteknologi samt udviklingen i prisen for forskellige drivmidler.

Det anføres endvidere, at dokumentation for bussernes brændstofforbrug (og dermed emission af CO₂) som standard ikke er tilgængelig i EF-typegodkendelser.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt direktiv 2009/33/EF og bekendtgørelsens bestemmelser er gældende for private busoperatører, bemærkes det, at private busoperatører er omfattet af bekendtgørelsens regler i det omfang, den allokerede flåde benyttes til at opfylde offentlige serviceforpligtelser i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening.

Miljøstyrelsen er opmærksom på, at den forventede brændstofbesparelse afhænger af udviklingen af energieffektive køretøjer og prisen på de forskellige drivmidler.

Endvidere er Miljøstyrelsen opmærksom på, at der ikke som standard findes dokumentation for bussernes brændstofforbrug.

Som det også fremgår af formålsbestemmelserne til direktiv 2009/33/EF, så bør fabrikanterne tilskyndes til at oplyse om energiforbrug gennem hele driftslevetiden samt om emissioner af CO₂ og forurenende stoffer. Det bemærkes i den forbindelse, at jo mere disse data efterspørges, jo større chance er der for, at fabrikanterne automatisk vil begynde at offentliggøre disse data.

Dansk Transport og Logistik (DTL)

DTL anfører, at det i bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at udmøntningen af lovforslaget ifølge Kommissionens vurdering forventes at medføre besparelser på brændstofforbrug, der set over hele køretøjets levetid vil overstige merprisen for en renere og mere energieffektiv bil.

DTL peger i den forbindelse på, at reduktioner af emissioner af f.eks. NO_x og partikler f.eks. med efterbehandlingsudstyr (filtre og katalysatorer) ofte vil indebære et forøget brændstofforbrug og dermed øget CO₂ emission og i visse tilfælde også et forbrug af additiver til at katalysere nedbringen af emissionerne. Det vil – modsat Kommissionens vurdering – gøre driften dyrere.

DTL gør endvidere opmærksom på, at lastbilers emissioner i EU's Euro-norm-system opgøres i gram pr. kWh og ikke i gram pr. km, som det er tilfældet for eksempel personbiler, og at der ikke findes entydige opgørelser af lastbilers energi- og brændstofforbrug pr. kørt km. Bekendtgørelsens kapitel 3 om beregning af driftslevetidsomkostninger er derfor ikke umiddelbart egnet i forbindelse med indkøb af lastbiler eller busser.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår DTL's betragtning om, at reduktioner af emissioner ofte vil indebære et forøget brændstofforbrug, er det Miljøstyrelsens opfattelse, at der ved for eksempel montering af partikelfilter i nogle tilfælde kan være et øget brændstofforbrug, men at dette vil være minimalt (stigning på ca. 1%), medmindre der vælges en mere energieffektiv motor.

Miljøstyrelsen kan oplyse, at det i EU's beregningsværktøj er muligt at angive emissioner i g/kWh.

For så vidt angår DTL's bemærkning om, at der ikke findes entydige opgørelser af lastbilers og bussers energi- og brændstofforbrug pr. kørt km., henvises der til Miljøstyrelsens bemærkninger til Danske Busvognmænd ovenfor.

DI Transport

DI Transport bemærker, at der med den foreslåede formulering af miljøbeskyttelseslovens § 51, stk. 2, introduceres en væsentlig udvidelse i forhold til formålet med indførelsen af bestemmelsen, DI Transport mener, at en bestemmelse om, at ministeren også kan forpligte private aktører til at anvende varer eller produkter, der indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, er et forhold, der ligger uden for formålet med direktiv 2009/33/EF.

Det er derfor DI Transports opfattelse, at bestemmelsen alene bør gælde aktører, der er omfattet af udbudsreglerne, da man ellers udvider anvendelsesområdet urimelig meget.

DI Transport anfører, at det af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at også "visse private virksomheder er omfattet af udbudsdirektiverne". DI Transport henleder i den forbindelse opmærksom-

heden på, at private virksomheder (i betydningen privatejede - / kontrollerede) ikke er omfattet af udbudspligten. Derimod kan offentlige transport- og forsyningsvirksomheder være privatretligt organiseret og vil dermed være omfattet.

DI Transport bemærker, at hvis reglerne skal have den tilsigtede effekt, er det vigtigt, at operatørerne på lige og fair vilkår kan byde ind med de bedste køretøjer, og at dette honoreres i evalueringen. DI Transport mener således, at denne objektive evalueringsforpligtelse skal anføres helt eksplicit i bekendtgørelsesteksten eller i tilhørende bemærkninger.

DI Transport gør opmærksom på, at Miljøstyrelsens overslag i lovforslagets bemærkninger vedrørende de økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige henholdsvis erhvervslivet er kraftigt undervurderede. DI Transport mener, at der må forventes større transaktionsomkostninger på udbudsmyndighedens side såvel som for den enkelte tilbudsgiver.

Endvidere bemærker DI Transport, at forpligtelsen for den offentlige myndighed til at inddrage energi- og miljøbelastningerne i indkøbsbeslutningerne, i det omfang denne måtte være underlagt udbudspligten, er begrænset til myndighedens direkte køb af vejkøretøjer. Direktivet angiver, at anvendelsesområdet er "kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport". Hermed vil indkøb af ydelser, der sekundært kan indbefatte tilbudsgivers bagvedliggende indkøb af køretøjer, således ikke være omfattet, med mindre der er tale om et artikel 3, b) forhold. DI Transport anbefaler, at dette forhold tydeliggøres i det videre forløb.

Det anføres tillige, at det er vigtigt, at myndighederne bruger de samme ensartede og let målbare krav til leverandørerne vedrørende energi- og miljømiljøbelastninger. Med forslaget til bekendtgørelsens § 4, stk. 3, vil mulige leverandører skulle leve op til forskelligartede krav, hvilket både vil fordyre udbudsprocessen og leverancerne ganske væsentligt, uden at det nødvendigvis medfører yderligere miljø- og energigevinster.

DI Transport mener, at der kunne opnås større miljø- og energigevinster ved at bruge ensartede krav over for leverandørerne, da de bedre vil kunne optimere investeringer til at nedbringe miljøbelastninger og energiforbrug, og at § 4, stk. 3, i bekendtgørelsen derfor bør udgå.

For så vidt angår forslaget til § 4, stk. 4, i bekendtgørelsen bemærker DI Transport, at det ligeledes er vigtigt, at de tekniske specifikationer og vurderingskrav er koordinerede mellem myndighederne og er ensartede, så leverandørerne ikke pålægges unødvendige administrative og økonomiske byrder.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår DI Transports bemærkninger om formuleringen af miljøbeskyttelseslovens § 51, stk. 2, bemærkes det, at hensigten med bestemmelsen ikke er at indføre en generel hjemmel, der skal forpligte private aktører. Bestemmelsen skal alene anvendes i det omfang, Danmark fremover skal gennemføre EU-regulering for ordregivere eller operatører.

Miljøstyrelsen vil præcisere bestemmelsen, således at det fremgår, at det alene er ordregivere og operatører, der kan forpligtes.

Vedrørende "private virksomheder" bemærkes det, at forsyningsvirksomhedsdirektivet (direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester) gælder for private forsyningsvirksomheder, som driver virksomhed på grundlag af særlige eller eksklusive rettigheder, der er indrømmet af en kompetent myndighed. Der er således visse privatejede virksomheder til eksempel inden for efterforskning og udvinding af olie eller gas, der er omfattet af forsyningsvirksomhedsdirektivet.

For så vidt angår DI Transports bemærkning om, at den objektive evalueringsforpligtelse skal anføres i bekendtgørelsesteksten, bemærker Miljøstyrelsen, at reglerne om udvælgelse og tildeling følger af udbudsdirektiverne (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 og direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter).

DI Transport anfører, at Miljøstyrelsens overslag i lovforslagets bemærkninger vedrørende de økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige henholdsvis erhvervslivet er kraftigt undervurderede. Miljøstyrelsen henholder sig til overslaget i lovforslagets bemærkninger.

Miljøstyrelsen tager til efterretning, at det ikke fremgår tydeligt, om "sekundære ydelser" er omfattet af reglerne. Miljøstyrelsen vil i forbindelse med den oven for omtalte hjemmeside tydeliggøre reglerens anvendelsesområde

Miljøstyrelsen er opmærksom på, at det er vigtigt, at de tekniske specifikationer og vurderingskrav er koordinerede mellem myndighederne og er ensartede. Det bemærkes i den forbindelse, at Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport på nuværende tidspunkt har udarbejdet anbefalinger vedrørende indkøb af person- og varebiler (materialet er tilgængeligt på Trafikstyrelsens/Center for Grøn Transports hjemmeside). Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport er i gang med at opdatere anbefalingerne, således at de også kommer til at omfatte tunge køretøjer som store lastbiler og busser.

Miljøstyrelsen vil i øvrigt i forbindelse med bekendtgørelsens ikrafttræden på Miljøstyrelsens hjemmeside lave en side om direktiv 2009/33/EF og bekendtgørelsen, hvor der løbende vil blive informeret om relevante værktøjer, der kan bistå den enkelte ordregiver i at efterleve kravene i bekendtgørelsen.. Endvidere vil det blive offentliggjort på hjemmesiden, hvis der udvikles standardiserede fællesskabstestsmetoder for tunge køreklasser.

Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR)

CKR bemærker, at bekendtgørelsen indeholder et krav om, at virksomhederne tager hensyn til energi- og miljøbelastning ved indkøb af køretøjer, der bruges til opfyldelse af kontrakter om persontransport indgået med en offentlig myndighed.

CKR anfører endvidere, at Kommissionen forventer, at brændstofbesparelserne set over hele køretøjets levetid vil overstige omkostningerne ved indkøbet. Holder denne forventning stik vil forslaget kunne have positive afledte erhvervsøkonomiske konsekvenser. CKR vurderer dog, at de potentielle erhvervsøkonomiske konsekvenser vil være af et beskedent omfang.

CKR vurderer endvidere, at forslaget vil medføre mindre administrative byrder for de berørte virksomheder. CKR kan på den baggrund foreslå følgende tekst til lovforslagets bemærkninger om de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet:

”Lovforslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering (CKR) med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel. CKR vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser i et omfang, der berettiger, at lovforslaget bliver forelagt virksomhedspanelet. Forslaget bør derfor ikke forelægges Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspanel.”

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen tager CKR's bemærkninger til efterretning og har skrevet den foreslåede tekst ind i bemærkningerne til lovforslaget.

Kommunernes Landsforening (KL)

KL bakker op om intentionerne bag direktiv 2009/33/EF og anfører, at det fint er i tråd med mange kommuners ønske om, at der fremover skal laves en vurdering af miljømæssige faktorer, når kommunerne skal ud og investere i nye køretøjer.

KL anfører, at det dog er vigtigt at være opmærksom på, at kommunerne også medtænker mange andre faktorer i deres indkøb af nye køretøjer end blot det miljømæssige aspekt. Udover bilens umiddelbare pris har sikkerhed og indretning betydning, og desuden er bilens kvalitet og antallet af forventede reparationer og prisen på disse en vigtig parameter. Det er derfor vigtigt, at disse faktorer også har en plads i den samlede vurdering. Desuden bør det fremgå meget eksplicit i rådgivningsmateriale osv., hvor tungt de miljømæssige faktorer vejer i forhold til de øvrige faktorer.

KL finder det positivt, at der allerede nu er fastsat en metodologi til værdisætning af miljøbelastningen, da det gør det lettere for kommunernes indkøbsansvarlige. KL bakker desuden op om Transportministeriet og Miljøministeriets intention om i fællesskab at udarbejde anbefalinger og rådgivningsmateriale. KL oplyser, at de evt. kan medvirke hertil, da KL har et godt netværk i kommunerne og erfaring i rådgivning og udvikling og afholdelse af kurser.

KL opfordrer endvidere til, at rådgivningsmaterialet bliver så let tilgængeligt og anvendelig som muligt, og at der ikke er urealistiske forventninger til kommunerne i indkøbsprocessen.

KL gør opmærksom på, at det i lovforslaget indikeres, at det er regionerne, der indkøber busser til de regionale trafikselskaber. Trafikselskaberne (der benævnes busselskaber i bemærkningerne) er imidlertid regionale i deres geografiske udstrækning, men de ejes af kommunerne og regionerne i fællesskab. I den forbindelse vil KL gerne gøre opmærksom på, at det er kommunerne, der står for bestilling og finansiering af den lokale busdrift (mens regionerne står for den regionale busdrift).

KL stiller endvidere spørgsmål til, om følgende typer køretøjer er omfattet af bekendtgørelsen:

- Kommunale køretøjer, der anvendes til løsning af kommunale kerneopgaver.
- Køretøjer, der juridisk er i kommunalt ejerskab.
- Køretøjer, der anvendes af selvstændige aktieselskaber, hvis ejer er ene og alene kommunen, f.eks. kommunalt ejede forsyningsvirksomheder

KL gør endvidere opmærksom på, at kommunerne til en vis grad satser på leasing af køretøjer lige i øjeblikket, blandt andet fordi fremtidens transportalternativer og infrastrukturer ikke kendes. Derfor vil kommunen typisk ikke investere i køretøjer, som hurtigt kan vise sig at være teknologisk forældede efter ganske få år.

KL anbefaler, at Miljøstyrelsen (evt. med hjælp fra Trafikstyrelsen) foretager en revideret undersøgelse af kommunernes og regionernes transportopgaveløsning i dag, og at der laves en undersøgelse af kommunernes og regionernes indkøbsbehov for køretøjer, så der kan udarbejdes en ordentlig og dækkende beskrivelse af reglernes konsekvenser for kommunerne (og regionerne).

KL anfører endvidere, at det ikke fremgår af bekendtgørelsen, hvem der er påtænkt at være tilsynsmyndighed, hvilket medfører, at det er miljøbeskyttelseslovens almindelige regler om tilsyn, der gælder, og at kommunen derved er tilsynsmyndighed.

Endelig bemærker KL, at det anslåede ressourceforbrug (ca. 1 time pr. udbud) forbundet med indarbejdelse af miljø- og energikrav i udbud vurderes at være meget lavt sat. KL foreslår derfor, at Miljøstyrelsen laver en nærmere vurdering af ressourceforbruget, der både omfatter udarbejdelse af udbudsmateriale, udbudsfasen og efterfølgende evaluering og vurdering af indkomne tilbud med videre. KL vil uddybe denne del i forbindelse med den økonomiske høring.

KL har endvidere stillet en række konkrete spørgsmål, som også besvares i Miljøstyrelsens bemærkninger nedenfor.

Miljøstyrelsens bemærkninger:

Hvad angår KL's bemærkning om, at det bør fremgå eksplicit i rådgivningsmateriale osv., hvor tungt de miljømæssige faktorer vejer i forhold til de øvrige faktorer, henvises der til bemærkningerne ovenfor til DI Transport om, at regler om udvælgelse og tildeling følger af udbudsdirektiverne.

Miljøstyrelsen finder det positivt, at KL kan medvirke til rådgive om anbefalinger med videre via netværk i kommunerne mv.

For så vidt angår KL's opfordring til, at rådgivningsmaterialet bliver så let tilgængeligt og anvendeligt som muligt, henviser der til bemærkningerne ovenfor til Danske Busvognmænd om Trafikstyrelsens Center for Grøn Transports anbefalinger om indkøb af person- og varebiler, om de kommende anbefalinger samt til Miljøstyrelsens kommende hjemmeside om reglerne.

Miljøstyrelsen bemærker, at lovforslagets bemærkninger ændres i overensstemmelse med det af KL anførte om organiseringen af trafiksselskaberne.

Til KL's spørgsmål om hvilke kommunale køretøjer, der er omfattet af de kommende regler, kan det oplyses, at reglerne gælder ved indkøb af køretøjer, der er omfattet af køretøjsklasserne i bilag 1, tabel 3 til bekendtgørelse. Miljøstyrelsen er således af den opfattelse, at de nævnte typer kommunale køretøjer er omfattet af bekendtgørelsen.

Miljøstyrelsen tager KL's oplysning om, at kommunerne til en vis grad satser på leasing af køretøjer, til efterretning,

Det bemærkes, at Miljøstyrelsen mener, at der ikke på nuværende tidspunkt er behov for yderligere undersøgelser af kommunernes og regionernes transportopgaveløsning, men opstår der behov herfor, vil Miljøstyrelsen naturligvis overveje muligheden.

For så vidt angår det af KL anførte om tilsyn bemærker Miljøstyrelsen, at der i bekendtgørelsen vil blive indsat en bestemmelse, således at Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed.

KL har endvidere stillet en række konkrete spørgsmål. Nedenfor gengives spørgsmålene med Miljøstyrelsens kommentarer i *kursiv* umiddelbart efter hvert spørgsmål.

"a) Har ordregiver pligt til at gøre en privat operatør (valgt efter udbud) opmærksom på, at denne har forpligtelser iht. bekendtgørelsen? Hvis JA, skal dette så indgå som et kontraktvilkår i udbudsmaterialet?

Der eksisterer ikke en direkte informationsforpligtelse, men reglerne i bekendtgørelsen skal også følges af operatørerne på baggrund af de kontrakter, disse har indgået med offentlige ordregivere. .

b) § 4, stk. 4 - det fremgår at miljøhensynene kan varetages enten via krav eller som underkriterium til det økonomisk mest fordelagtige. Men der fremgår ikke noget om, hvor lavt eventuelle miljøkrav må sættes?

Det fremgår hverken af direktiv 2009/33/EF eller bekendtgørelsen, hvor lavt eventuelle miljøkrav må sættes.

c) § 5, stk. 1, pkt. 3 - det fremgår i sidste afsnit at ordregivere kan anvende højere omkostninger. Det kan i værste fald misbruges til forskelsbehandling af tilbudsgivere - med mindre man ganger op

med samme faktor for alle typer af køretøjer, men i så fald giver det vel ingen mening at øge faktoren?

Der henvises til de almindelige udbudsregler, herunder princippet om ligebehandling, gennemsigthed og proportionalitet.

d) Er det korrekt, at bekendtgørelsen IKKE finder anvendelse under EUs tærskelværdi?

Miljøstyrelsen kan bekræfte, at bekendtgørelse ikke finder anvendelse under EU's tærskelværdi. Der henvises endvidere til Konkurrencestyrelsens hørings svar nedenfor.

Beregning af energi/miljøeffekt

a) Bekendtgørelsen sikrer alene implementering af en procedure for inddragelse af energi/miljøvurderinger i forbindelse med udbud og indkøb af køretøjer. Bekendtgørelsen sikrer ikke en højere energi/miljø-standard for de indkøbte køretøjer. Vil Miljøstyrelsens anbefalinger og hjælpeværktøjer (som der ikke er pligt til at anvende) omfatte dette element?

Miljøstyrelsen vil i sin vejledning henvise til muligheder for at fastlægge miljø- og energikrav ved udbud. Miljøstyrelsens vejledning vil ikke indeholde krav, men kun forslag til, hvordan der kan stilles krav.

Center for Grøn Transport, Trafikstyrelsen, har udarbejdet anbefalinger for køretøjer. Her anbefales det til eksempel, at man ved indkøb af person- og varebiler efterspørger biler, der som minimum overholder Euronorm 5 (Euronorm 5 bliver obligatorisk i 2011 for personbiler og i 2012 for varebiler). De nuværende anbefalinger fra Center for Grøn Transport indeholder således forholdsvis strenge specifikationer/anbefalinger, men også her er der alene tale om anbefalinger, der ikke er obligatoriske, men som ordregiverne kan vælge at anvende.

b) Hvordan relaterer bekendtgørelsen sig til EU's "Green Public Procurement Product Sheet for transport" og Center for Grøn Transports "Anbefalinger ved offentlige indkøb af energieffektive og miljøvenlige biler", som netop giver anbefalinger vedr. energi- og miljøstandarder til anvendelse i forbindelse med udbud?

Trafikstyrelsens Center for Grøn Transports henviser i deres anbefalinger til EUs indkøbskriterier for transport.

Miljøstyrelsen vil ligeledes tilpasse sin vejledning til EUs kriterier.

c) § 4, stk. 2 - der henvises til div. energi- og miljøbelastninger, der skal tages i betragtning - foreligger sådanne data på alle typer af køretøjer? Hvis NEJ - hvad gør man så?

Der henvises til Miljøstyrelsens bemærkninger til Danske Busvognmænds hørings svar ovenfor vedrørende samme emne.

d) § 5 fastlægger vilkår for beregning af driftslevetidsomkostninger. Men hvad gør man ift. hybridbiler (kombination af typisk benzin og elmotor) der vinder mere og mere frem. Så vidt vides er det helt forskelligt i hvilket omfang de to motorer driver bilen og derfor er det ikke umiddelbart muligt at beregne omkostningerne - med mindre man (også her) fastlægger en teoretisk standard.

Regulativ ECE101 angiver en testmetode til at fastlægge CO2-emissioner for plug-in hybridbiler. Dette regulativ er anvendt til at energimærke sådanne biler i Danmark (der er 1 på markedet). Derfor kan man som indkøber benytte energimærkets tal til at indgå i beregningsmetoden.

e) Må man indregne miljøbelastningen ved produktion af den elektricitet der bruges til fremdrift af hhv. elbiler og hybridbiler?

Egne beregninger må anvendes i det omfang, de udbudsretlige regler i øvrigt overholdes.

f) I bilag 1, tabel 2 fremgår et interval for CO2-omkostningen. Bestemmer ordregiver selv hvilket tal i intervallet der anvendes?

Miljøstyrelsen henviser til formålsbestemmelserne i direktiv 2009/33/EF, hvor følgende fremgår af betragtning 23:

" Dette direktiv bør fastsætte et interval for omkostningerne som følge af emissionen af CO2 og forurenende stoffer, der dels giver ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører fleksibilitet til at tage hensyn til deres lokale situation, dels sikrer en passende grad af harmonisering."

Miljøstyrelsen bemærker endvidere, at CO2-prisen er baseret på den forventede pris på CO2-kvoter i EU. Ifølge Energistyrelsens samfundsøkonomiske nøgletal benyttes i 2010 i Danmark værdien 0,03 EUR/kg. Dette vil komme til at fremgå af Miljøstyrelsens hjemmeside om reglerne.

g) Som ved "lov om håndhævelse af udbudsreglerne" vil det være fint med nogle eksempler på hvorledes bestemmelserne anvendes i praksis.

Der henvises til Miljøstyrelsens kommende hjemmeside om emnet, som forventes at være klar i forbindelse med reglernes ikrafttræden. Denne side vil løbende blive udbygget med gode eksempler på udbud i praksis.

Konkurrencestyrelsen (og Økonomi- og Erhvervsministeriet)

Konkurrencestyrelsen anfører, at det i bekendtgørelsen § 2, nr. 2, angives det, at det er en betingelse for, at operatører er omfattet af bekendtgørelsen, at "indkøbet ligger over den til enhver tid gældende tærskelværdi...". Det er imidlertid Konkurrencestyrelsens forståelse, at bekendtgørelsen skal afspejle art. 3, litra b) i direktiv 2009/33/EF, der indebærer, at denne værdi ikke må overstige udbudsdirektivernes tærskelværdi. Derfor bør det overvejes at anvende en alternativ ordlyd, således at operatørerne omfattes af bekendtgørelsen, når indkøbets anslåede værdi udgør eller overstiger den til enhver tid gældende tærskelværdi.

Konkurrencestyrelsen bemærker endvidere, at det i bekendtgørelsens § 3 er angivet, at der ved tærskelværdi forstås "Det kontraktbeløb, der udløser pligt...", og at det kan overvejes at tydeliggøre, at der ved tærskelværdi forstås en anslået kontraktværdi.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen tager Konkurrencestyrelsens bemærkninger til efterretning og har revideret bekendtgørelsen i overensstemmelse hermed.

Københavns Lufthavne A/S (CPH)

CPH bemærker, at et køretøj ifølge bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 5, er defineret som "køretøj til vejtransport omfattet af køretøjsklasserne i bilag 1, tabel 3."

CPH finder i den forbindelse, at det vil være hensigtsmæssigt, at det præciseres, hvorvidt det har betydning, hvordan et køretøj er indregistreret for at være omfattet af ovenstående definition.

Endvidere finder CPH det hensigtsmæssigt, at kriteriet "til vejtransport" defineres nærmere, herunder eksempelvis, hvorvidt køretøjer, der kun bruges på private veje, falder ind under definitionen.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Efter Miljøstyrelsens opfattelse er det uden betydning for anvendelsen af reglerne i bekendtgørelsen, om et køretøj er indregistreret eller ej, da indregistrering alene er af afgiftsmæssig karakter.

Det bemærkes, at Miljøstyrelsen i bekendtgørelsen har indarbejdet en udtagelsesbestemmelse, således at bekendtgørelsen ikke finder anvendelse på køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til først og fremmest at blive anvendt i for eksempel havneanlæg og lufthavne. Endvidere undtages køretøjer fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten.

Miljøstyrelsen bemærker, at begrebet "til vejtransport" skal forstås i overensstemmelse med en naturlig sproglig forståelse af begrebet.

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri

Fødevareministeriet bemærker, at det ikke af lovforslaget klart fremgår, om reglerne kun skal gælde fremtidige udbud, eller om reglerne også vil få betydning for allerede indgåede kontraktforhold.

Miljøstyrelsens bemærkninger:

Miljøstyrelsen bemærker, at reglerne ikke vil få betydning for allerede indgåede kontraktforhold.

Statens og Kommunernes Indkøbs Service A/S (SKI)

SKI finder det positivt, at der med bekendtgørelsen sættes fokus på at fremme renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport gennem det offentlige indkøb af køretøjer og transportydelser. Det offentlige repræsenterer et stort indkøbsvolumen og ved at inddrage miljø- og energihensyn i indkøbet kan det offentlige bidrage til at fremme markedet for renere og mere effektive køretøjer. En udvikling som SKI også understøtter via de rammeaftaler, som SKI udbyder.

SKI gør opmærksom på, at det kan være vanskeligt at fremskaffe de forskellige emissionsværdier, som er forudsætningen for at kunne beregne de enkelte køretøjers miljøpåvirkning. Endvidere undrer SKI sig over, at flere af værdierne i bilag 1 til bekendtgørelsen har et spænd, og der i øvrigt ikke er angivet retningslinjer for brug af spændet.

SKI foreslår, at Miljøministeriet og Transportministeriet selv laver beregninger i henhold til EU's beregningsværktøj og offentliggør dem på en hjemmeside, som løbende opdateres. Dette kunne eksempelvis være en udvidelse af funktionerne på www.hvorlangtpaalteren.dk.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Som ovenfor nævnt i bemærkningerne til Danske Busvognmænd og DTL's høringssvar er Miljøstyrelsen opmærksom på, at emissionsværdier for tunge køretøjer ikke er umiddelbart tilgængelige.

For så vidt angår intervallet i bekendtgørelsens bilag 1, tabel 1 (Energiindholdet i motorbrændstof), bemærkes det, at der er angivet et interval for naturgas/biogas. Der er således angivet et interval, da der er tale om forskellige gastyper, og valget af værdi afhænger af derfor af hvilken gastype, der anvendes.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne ovenfor til KL's høringssvar vedrørende intervallet i bekendtgørelsens bilag 1, tabel 2 vedrørende CO₂.

For så vidt angår SKI's forslag om, at Miljøministeriet og Transportministeriet selv laver beregninger i henhold til EU's beregningsværktøj og offentliggør dem på en hjemmeside, bemærker Miljøstyrelsen, at der ikke er planer herom på nuværende tidspunkt.

Trafikselskaberne i Danmark

Trafikselskaberne i Danmark oplyser, at forslaget i forhold til busser på over 10 meter ikke giver anledning til problemer, idet de krævede oplysninger allerede indgår i trafikselskabernes tildelingskriterier, og at forskellen blot er, at Miljøministeriets udregningsmetode skal anvendes. I forhold til store busser vil bekendtgørelsen kunne give trafikselskabernes miljøindsats et ekstra løft, da det vil blive muligt at kræve ekstra oplysninger.

For de mindre busser (mindre end 10 meter) oplyser Trafikselskaberne i Danmark, at der ikke på nuværende tidspunkt eksisterer en fælles europæisk målemetode for brændstofforbruget som di-

rekte kan tages i anvendelse. SORT-programmet, som er en fælles europæisk målemetode udviklet af UITP, er endnu ikke tilpasset disse bustyper. Ligeledes kan forbrugsmåling i henhold til de fælleseuropæiske normer for person- og varebiler heller ikke tages direkte i anvendelse, idet disse mindre busser oftest er om- og opbygget efter den oprindelige produktion - således at den oprindelige certificering ikke længere er gyldig på forbrugsområdet. Trafikselskaberne i Danmark foreslår derfor, at bekendtgørelsen udformes, så det accepteres, at der benyttes erfaringsbaserede forbrugsværdier ved disse typer busser.

Trafikselskaberne efterlyser endvidere anbefalede normer for brændstofforbrug, som kan indgå i fastlæggelsen af kravet for CO₂ udslip og brændstofforbrug, samt godkendte metoder til at dokumentere alle bussers brændstofforbrug.

Miljøstyrelsens bemærkninger

For så vidt angår Trafikselskaberne i Danmarks bemærkninger om, at der ikke er findes en fælles europæisk målemetode for brændstofforbruget for busser, henvises der til det ovenfor anførte blandt andet til Danske Busvognmænds hørings svar om emnet.

Endvidere bemærkes det, at der på nuværende tidspunkt ikke er grundlag for at ændre bekendtgørelse, således at der benyttes erfaringsbaserede forbrugsværdier ved busser.

Transportministeriet (Trafikstyrelsen/Center for Grøn Transport)

Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport oplyser, at i aftalen "En grøn transportpolitik" mellem regeringen og forligsparter af 29. januar 2009 blev parterne enige om, at der skulle gennemføres en række konkrete CO₂-initiativer under Grøn transportvision Danmark, herunder "Anbefalinger og rådgivning ved offentlige indkøb af energieffektive og miljøvenlige biler". Med henblik på at udmønte disse konkrete initiativer blev der etableret et Center for Grøn Transport i Transportministeriet i Færdselsstyrelsen - senere Trafikstyrelsen. Center for Grøn Transport blev etableret i Færdselsstyrelsen (senere Trafikstyrelsen), idet styrelsen har den statslige kompetence indenfor energieffektiv køretøjsteknologi.

Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport foreslår, at man i bemærkningerne til lovforslaget punkt 3., afsnit 3 udskifter "Transportministeriet" med "Trafikstyrelsen, Center for Grøn Transport". I samme afsnit foreslås det, at man sletter ordet "udvikle", idet der ikke er intentioner om at ændre EU's beregningsmodel eller udvikle en ny model, men derimod benytte den eksisterende. Desuden foreslås det, at man i anden sætning skriver anbefalinger og rådgivningsmaterialer i stedet for beregningsværktøjer, idet der ikke udvikles beregningsværktøjer.

Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport er af den opfattelse, at det bør fremgå tydeligt af bekendtgørelsen, at centret allerede varetager opgaven med at udarbejde anbefalinger, som meget vel kan benyttes til opfyldelse af § 4, stk. 4, nr. 1, i bekendtgørelsen.

Det foreslås derfor, at § 6 i bekendtgørelsen ændres til følgende: "Trafikstyrelsen, Center for Grøn Transport udarbejder anbefalinger til de i § 4, stk. 4, nr. 1, nævnte tekniske specifikationer. Anbefalingerne revideres løbende efter behov, når den teknologiske udvikling kræver det".

Det foreslås yderligere, at det i § 6 fremgår, at det er Miljøstyrelsen, der rådgiver angående § 4, stk. 4, nr. 2.

Miljøstyrelsens bemærkninger

Miljøstyrelsen tager Trafikstyrelsens Center for Grøn Transports forslag om at ændre bemærkningerne til lovforslaget samt § 6 i bekendtgørelse til efterretning. Miljøstyrelsen har i forbindelse med øvrige ændringer af lovforslaget og bekendtgørelsen revideret de nævnte afsnit og bestemmelser, herunder præciseret ansvarsforhold.