



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 19.12.2007
KOM(2007) 817 endelig

2005/0283 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om fremme af renere og mere energieffektive vejtransportkøretøjer

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

• **Begrundelse og formål**

I Kommissionens hvidbog af 2001 om den europæiske transportpolitik frem til 2010 [KOM(2001) 370: "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg"] pegedes der på behovet for yderligere foranstaltninger for at bekæmpe emissionerne fra transporten, og Kommissionen erklærede, at den ville fremme udviklingen af et marked for "renere køretøjer". I midtvejsevalueringen [KOM(2006) 314: "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent"] blev det meddelt, at EU vil stimulere miljøvenlig innovation bl.a. ved trinvis at skærpe Euro-normerne og fremme renere køretøjer ved offentlige indkøb.

Grønbogen om energieffektivitet [KOM(2005) 265: "Energieffektivitet eller hvordan vi kan få mere ud af mindre"] foreslog konkrete foranstaltninger såsom offentlige indkøb af mindre forurenende og mere energieffektive køretøjer for at opbygge et marked for disse køretøjstyper. I den efterfølgende handlingsplan [KOM(2006) 545: "Handlingsplan for energieffektivitet: Udnyttelse af potentialet"] bekræftedes det, at Kommissionen vil videreføre sin indsats for at udvikle markeder for renere, mere intelligente, sikrere og energieffektive køretøjer gennem offentlige indkøb.

Der er gode muligheder for at formindske køretøjernes energiforbrug og emission af CO₂ og forurenende stoffer. Indførelse af teknologier med bedre præstationer på markederne over en bred front strander dog ofte på høje initialomkostninger og dermed utilstrækkelig efterspørgsel blandt kunderne.

Man kan heller ikke regne med, at fabrikanterne vil reagere på lokale eller nationale incitament, der skal forbedre energieffektiviteten eller mindske de forurenende emissioner, ved at sætte særlige køretøjsserier i produktion.

Der må derfor sættes ind på fællesskabsplan for at opmuntre til investeringer i produktion af køretøjer, der er mere energieffektive og mindre forurenende. Den deraf følgende efterspørgselsstigning skulle skabe markeder, der er tilstrækkelig store til at give den nødvendige stordriftsøkonomi ved en udvidelse af industriproduktionen til store serier.

Direktivet har til formål at fremme indførelse af renere og mere energieffektive køretøjer på markedet og dermed bidrage til en forbedring af energieffektiviteten i transportsektoren, klimabeskyttelsen og luftkvaliteten via henholdsvis lavere brændstofforbrug, lavere CO₂-emission og lavere emission af forurenende stoffer. Det har især relevans for byer og områder, der har svært ved at opfylde kravene i luftkvalitetsdirektivet (direktiv 96/62/EF om luftkvalitet og direktiv 1999/30/EF om grænseværdier for forurenende stoffer i luften).

Kommissionen fremlagde den 21. december 2005 et forslag til direktiv om fremme af renere køretøjer via offentlige indkøb [KOM(2005) 634]. Forslaget fokuserede på tunge køretøjer og krævede, at en bestemt andel (25%) af sådanne køretøjer, der var genstand for offentlige indkøb med henblik på ydelse af offentlige transporttjenester, skulle opfylde den standard for mere miljøvenligt køretøj (EEV), der er fastlagt i EU-lovgivningen om forurenende emissioner.

Disse mål fik støtte af Rådet og af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen, men man ønskede også at give forslaget et bredere sigte, dvs. lade det omfatte flere køretøjer og udvide dets mål for nedbringelse af emissionen af forurenende stoffer med forbedringer i energieffektiviteten og en lavere CO₂-emission. Europa-Parlamentets udvalg om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed vedtog den 21. juni 2006 en lovgivningsmæssig beslutning om at forkaste Kommissionens forslag.

På Det Europæiske Råd den 8.-9. marts 2007 i Bruxelles blev det understreget, at EU er forpligtet på at omdanne Europa til en yderst energieffektiv økonomi med lave drivhusgasemissioner. Kommissionen bebudede i sin meddelelse om den nye EU-strategi på området [KOM(2007) 19] nye lovgivningstiltag om nedbringelse af CO₂-emissionen fra personbiler. Ved at fremme af indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer kan man komme nærmere disse mål.

Derfor har Kommissionen i grønbogen om bytransport [KOM(2007) 551: "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer"] bebudet et ændret forslag om grønne offentlige indkøb af køretøjer til vejtransport. Det foreslås, at "en mulig fremgangsmåde kunne bygge på internalisering af eksterne omkostninger ved som tildelingskriterium foruden salgsprisen også at anvende produktlevetidssomkostninger for energiforbrug, CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer ved driften af de køretøjer, der skal indkøbes. Derudover kunne der gives fortrinsret til nye Euro-normer i forbindelse med offentlige indkøb. En hurtig indførelse af renere køretøjer kunne dermed forbedre luftkvaliteten i byområder."

I grønbogen om bytransport konstateres det også, at de interesserede parter under den offentlige høring gik ind for, at markedsintroduktion af renere og mere energieffektive køretøjer støttes med grønne offentlige indkøb. Den foreslåede tilgang giver betydelige muligheder for økonomisk gevinst både for dem, der har køretøjerne i drift, og for samfundet.

Direktivet forventes på længere sigt at 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.

- **Generel baggrund**

I Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet af 9. februar 2005 om revision af EU's strategi for bæredygtig udvikling [KOM(2005) 37] omtales udvikling af renere køretøjer og styring af trafikken i byområder, og der opfordres til at fremme miljøvenlige innovationer ved hjælp af offentlige indkøb.

I Kommissionens forslag til en EU-energipolitik [KOM(2007) 1: "En energipolitik for Europa"], blev det foreslået, at EU forpligter sig til at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 20% i 2020 i forhold til 1990. Der er stillet forslag om bindende mål for yderligere forbedring af energieffektiviteten med 20% og en forøgelse af vedvarende energis andel til 20% og biobrændstoffers andel af EU-markedet for motorbrændstoffer til 10% frem til 2020, bl.a. for at fordele energiproduktionen på flere brændstoffer og dermed forbedre energiforsyningsikkerheden.

Ekspertgruppen på Højt Niveau om Konkurrenceevne, Energi og Miljø anbefalede i sin rapport af 27. februar 2007, at der ved private og offentlige indkøb bør tages hensyn til omkostningerne over hele produktets levetid med hovedvægten på energieffektiviteten. Medlemsstaterne og EU bør udarbejde og offentliggøre retningslinjer for, hvordan man ved offentlige indkøb kan komme væk fra køb til laveste pris ved udbud om mere bæredygtige mellemprodukter i overensstemmelse med direktiverne om offentlige indkøb.

Det foreliggende forslag er i overensstemmelse med Rådets, Europa-Parlamentets og de interesserede parters ønske om at fremme renere og mere energieffektive køretøjer og med medlemsstaternes og interessegruppernes henstilling om en teknologineutral fremgangsmåde. Det støtter desuden de prioriteter, der er fastsat som led i Lissabon-strategien.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

EU har i lovgivningen reguleret emissionerne fra motorkøretøjer ved hjælp af de såkaldte "Euro"-standarder, hvis grænseværdier skærpes med årene. De seneste standarder, som er blevet indført, er Euro 4-standarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer, der gælder fra januar 2005. Euro 5-standarder, der gælder for personbiler og lette erhvervskøretøjer, træder i kraft i 2009, og Euro 6-standarder i 2014. For tunge køretøjer har Euro IV-standarder været gældende siden oktober 2005, mens Euro V-standarder træder i kraft i 2008. En ny Euro VI-standard er Kommissionen ved at udarbejde et forslag til. Ved at anvende de seneste Euro-standarder ved offentlige indkøb kan man bidrage til hurtigere indførelse af renere køretøjer på markedet.

Foranstaltningerne har haft stor virkning for forureningen fra transport. Emissionerne af de forskellige forurenende stoffer, som reglerne omfatter, er faldet med mellem 20 og 50% i gennemsnit siden 1995. En yderligere formindskelse forventes, så at niveauerne kommer ned på 25-50% af 2000-niveauet inden 2020 [CAFE (Clean Air For Europe) modelling, 2005].

Mange steder er luftkvaliteten imidlertid ikke på højde med kravene i EU's direktiver. Grænseværdierne for partikler, som trådte i kraft i januar 2005, volder vanskeligheder, og det samme kan forventes i forbindelse med nitrogenoxid, når grænseværdierne sættes ned fra januar 2010.

Flere og flere storbyer indfører restriktioner for kørsel med motorkøretøjer for at formindske emissionerne. Hurtigere indførelse af renere køretøjer kan hjælpe de offentlige organer med at opfylde de forpligtelser, de har fået pålagt ifølge direktiverne om luftkvalitet, og understøtte bæredygtig mobilitet i byområder.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Forslaget supplerer andre EU-foranstaltninger om standarder for forurenende emissioner, om formindskelse af CO₂-emissionerne ved fastsættelse af en samlet grænse for en hel vognpark, om mærkning, om skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger og om fremme af indførelse af alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer, på markedet. Det vil også medvirke til, at målene for den samlede forbedring af energieffektiviteten kan blive nået.

EU's nye strategi for CO₂-emissioner fra personbiler er beskrevet i en meddelelse fra Kommissionen af februar 2007 [KOM(2007) 19]. Med et lovgivningstiltag skulle det blive sikret, at målet på 120 g CO₂ pr. km bliver nået ved hjælp af en kombination af bedre køretøjsteknologi og mere udbredt brug af biobrændstoffer. Den tredje søjle i EU's strategi for lavere CO₂-emissioner fra personbiler består i at fremme personbiler med lavere CO₂-emission ved hjælp af skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger. Ifølge Kommissionens direktivforslag [KOM(2005) 261] bør både registreringsafgifter og årlige vægtafgifter i hvert fald delvis afhænge af CO₂-emissionen. Desuden bør der i salgsløkalerne være oplysninger til forbrugerne om CO₂-emissionen, og Kommissionen overvejer at gøre mærkningen af køretøjerne mere effektiv ved at ændre direktivet om forbrugeroplysninger om brændstoføkonomi og CO₂-emissioner. Det foreliggende forslag om at fremme køretøjer med lav CO₂-emission ved offentlige indkøb vil give de foranstaltninger, der allerede er sat i gang, større virkning.

Virkningerne af teknologi til intelligente biler for renere og mere effektiv mobilitet [KOM(2007) 541] kan tænkes at blive stærkere ved, at offentlige indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer fremmes.

Ved hjælp af midler fra rammeprogrammerne for forskning og teknologisk udvikling er der fra EU ydet støtte til forbedring af konventionel teknologi og udvikling af alternativ teknologi, og Kommissionen har fremmet disse teknologier med politiske tiltag vedrørende alternative brændstoffer og køretøjer, bl.a. biobrændstoffer, naturgas, flydende gas (LPG), eldrevne køretøjer, hybridkøretøjer (kombination af forbrændingsmotor og elmotor) og køretøjer med brint/brændselsceller.

Fremme af renere og mere energieffektive køretøjer ved indkøb med henblik på udførelse af offentlige transporttjenester vil sætte gang i udviklingen af markederne for disse teknologier og medvirke til at spare energi, beskytte klimaet og forbedre luftkvaliteten. På de globale markeder for offentlige transporttjenester bliver der muligvis konkurrencemæssige fordele, der kan udnyttes.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

• Høring af interesserede parter

Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Kommissionen har ført samråd med interessegrupperne og medlemsstaterne om mulige foranstaltninger, hvormed renere og mere energieffektive køretøjers udvikling og markedsgennemtrængning kan fremmes.

Der er foretaget høringer som led i ekspertundersøgelser af forskellige tilgange til dette lovgivningsinitiativ. De er blevet udbygget i forbindelse med det ændrede forslag, fulgt af en kommissionsintern arbejdsgruppe med flere generaldirektorater repræsenteret. Der er gennemført offentlige høringer af interessenter og nationale eksperter. Der er indhentet yderligere oplysninger både ved hjælp af spørgeskemaer som led i ekspertundersøgelserne og under en offentlig høring på internettet i forbindelse med udarbejdelsen af grønbogen om bytransport. Der har ligeledes været bilaterale kontakter med nogle af interessenterne, hvor man har udvekslet oplysninger og drøftet mulige tilgange.

Det ændrede forslag om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer er fremlagt for og drøftet i fællesgruppen for udarbejdelse af grønbogen om bytransport og i fællesgrupper for hermed beslægtede emner, f.eks. generelle grønne offentlige indkøb og politikker for offentlige indkøb, og på offentlige konferencer med deltagelse af interesserede parter.

Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

I rapporten fra gruppen på højt plan "CARS 21" støttes Kommissionens initiativ til at fremme renere og mere energieffektive køretøjer, forudsat at det bliver med en teknologineutral og præstationsorienteret tilgang.

Der er i alle faser under høringen givet udtryk for støtte til forslaget om at fremme renere og mere energieffektive køretøjer ved offentlige indkøb. Inddragelse af eksterne omkostninger blandt tildelingskriterierne og hurtig anvendelse af nye Euro-standarder har fået bred opbakning.

• **Ekspertbistand**

Relevante videnskabelige områder/eksperter

Undersøgelserne har ved hjælp af en cost-benefitanalyse givet et kvalitativt og kvantitativt billede af virkningerne af initiativet, og der er indsamlet data med henblik på en vurdering af initiativets generelle rammer.

ExternE-undersøgelsen¹, Kommissionens *Clean Air for Europe*-program (CAFE²) og *HEATCO*-undersøgelsen³ har tilvejebragt oplysninger om omkostningerne ved emissioner af CO₂, NO_x, andre kulbrinter end metan samt partikler. Enkelheden i tildelingsproceduren er bevaret ved, at omkostningerne regnes i nutidsværdi.

Metodevalg

To konsulentfirmaer, COWI og PriceWaterhouseCoopers, har uafhængigt vurderet forskellige tilgange til et lovgivningsmæssigt tiltag. En teknologiorienteret tilgang tog udgangspunkt i et valg af bestemte teknologier, der anses for renere og mere energieffektive. En teknologineutral tilgang skulle internalisere omkostningerne til brændstofforbrug og ved emissioner af CO₂ og forurenende stoffer i køretøjets anskaffelsespris.

¹ P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, Methodology 2005 update, Europa-Kommissionen, Luxembourg, 2005.

² M. Holland, et al., CAFÉ 2005a, AEA Technology, Didcot, 2005.

³ P. Bickel, et al., Stuttgart, 2006.

Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

European Automobile Manufacturers Association (ACEA), European LPG Association (AEGPL), European Association of Automobile Suppliers (CLEPA), olieselskabernes europæiske sammenslutning vedrørende miljø, sundhed og sikkerhed inden for raffinering og distribution (CONCAWE), repræsentative CIVITAS-byer (Stockholm, Bremen og Rotterdam), DEUTSCHER STÄDTETAG, European Emulsion Fuel Manufacturer's Association (EEFMA), European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA), European Council for Automotive R&D (EUCAR), European Federation for Transport and Environment (T&E), International Union of Public Transport (UITP) og European Industry Association (UNICE) er blevet hørt.

Nationale eksperter fra alle medlemsstaterne har været hørt i den fælles ekspertgruppe for transport og miljø.

Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Hovedkonklusionerne var, at direktivet kan få en positiv indflydelse på markedet for renere og mere energieffektive køretøjer og miljøet, og at det kan stimulere industrien til at udvikle renere og mere energieffektive teknologier. Man anbefalede en teknologineutral tilgang for at give erhvervslivet en vis fleksibilitet til at tilpasse sig til den tekniske og økonomiske udvikling.

Internalisering af eksterne omkostninger i indkøbsbeslutningerne blev anset for en effektiv økonomisk tilgang, som vil gøre markedet mere gennemsigtigt hvad angår vejtransportkøretøjers driftsmæssige og samfundsmæssige omkostninger. Metoden kan også tænkes at få bredere anvendelse hos administratorer af vognparker, erhvervsvirksomheder og private kunder.

Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Alle de implicerede organisationer og offentligheden har via internettet haft adgang til diskussionsoplæg og referater af møder og konferencer.

• **Konsekvensanalyse**

Valget af politik stod især mellem frivillige aftaler, informationsformidling og lovgivningsindgreb. "Ingen politik"-tilfældet er den benchmark, de øvrige politikscenarier bør sammenholdes med.

- *Frivillige aftaler* indebærer usikkerhed med hensyn til resultatet og vanskeligheder med at vurdere udviklingen og den indsats, der skal til for, at målet nås. Men de ansporer dog fabrikkerne til at gøre fremskridt. Overordnet set vil et frivilligt initiativ kun involvere en mindre del af de offentlige organer og transportvirksomhederne, og derfor vil det få en betydeligt mindre virkning på markedet som helhed end en generel pligt. Det kan tillige blive et problem, at fabrikkerne ikke udbyder køretøjer, der opfylder kravene i indkøbsinitiativet, i hele EU. Da målet for politikken er at styrke markedet for renere og mere energieffektive vejtransportkøretøjer, synes det ikke særlig effektivt at indgå en ny frivillig aftale med bilindustrien. En frivillig ordning forudsætter, at der føres en

informations- og overtalelseskampagne med det formål at lede indkøbsbeslutningerne i en bestemt retning.

- *Formidling af oplysninger* om brug af miljøkriterier ved anskaffelse af køretøjer: en sådan politik vil ikke indebære nogen direkte krav. Imidlertid skal udbredelsen af information og viden styres, og EU kan levere oplysninger til medlemsstaterne. Adgang til oplysninger vil gøre det lettere for offentlige organer at tage miljøkriterier med i betragtning, når de indgår kontrakter og anskaffer køretøjer. At der er oplysninger om tekniske specifikationer og de ekstra finansielle omkostninger til stede, vil være til hjælp, når der skal træffes beslutning om indkøb af køretøjer. Det kan være med til at overvinde en barriere, der skyldes ukendskab, og øge indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer i den offentlige sektor.
- Et *udtrykkeligt krav* om, at der ved offentlige indkøb af vej køretøjer skal tages hensyn til energiforbrug og emissioner af CO₂ og forurenende stoffer.

Der er gennemført en analyse af de forskellige former, et lovgivningsinitiativ om at fremme renere og mere energieffektive vejtransportkøretøjer kan tage, nemlig enten en teknologineutral tilgang baseret på integration af energi- og forureningsomkostninger i indkøbsbeslutningerne eller en gældende emissionsstandard og en teknologiorienteret tilgang baseret på udvalgte teknologier.

Konklusion

Konsekvensanalysen har vist, at der kan forventes positive virkninger for miljøet og det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne. Den største økonomiske gevinst opnås ved, at inddragelse af eksterne omkostninger blandt tildelingskriterierne gøres obligatorisk ved alle indkøbsbeslutninger. Ejerne af køretøjerne vil få direkte fordel af de langsigtede energibesparelser, som langt overstiger en eventuelt højere køretøjspris. Samfundet får en ekstra fordel ved, at nogle emissioner af CO₂ og forurenende stoffer undgås.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

• Resumé af forslaget

Omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele driftslevetiden skal indgå blandt tildelingskriterierne ved alle indkøb af vejtransportkøretøjer, som foretages af offentlige myndigheder og operatører, der ifølge en kontrakt med en offentlig myndighed udfører transportydelser. Det samme gælder ved alle indkøb af vejtransportkøretøjer til udførelse af offentlig personbefordring i henhold til en licens, tilladelse eller godkendelse, der er udstedt af en offentlig myndighed. Ved omkostninger gennem hele driftslevetiden forstås pengeværdien af det energiforbrug og de emissioner af CO₂ og forurenende stoffer, der er knyttet til driften af de køretøjer, der er under indkøb, beregnet efter metoden i direktivet.

• Retsgrundlag

Artikel 175, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, da forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Visse steder er der på lokalt, regionalt og nationalt plan allerede indført politikker til fremme af grønne offentlige indkøb og mere energieffektive og renere køretøjer. Ved tiltag alene på disse niveauer er der imidlertid risiko for fragmentering af det indre marked, hvilket vil føre til højere omkostninger og forhindre stordriftsfordele. Det er også usandsynligt, at køretøjsfabrikanterne skulle reagere på en begrænset markedsefterspørgsel ved at sætte særlige modelvarianter i produktion. Bilindustrien producerer til et stærkt integreret EU-marked. Støtte til udvikling af et marked for renere og mere energieffektive køretøjer bør derfor harmoniseres på EU-plan, således at branchen får en omkostningseffektiv ramme.

Mere generel anvendelse af grønne offentlige indkøb på EU-plan efter harmoniserede kriterier kan give tilstrækkelig sikkerhed på markedet for, at der er en fremtid for renere og mere energieffektive køretøjer, og dermed være en virkelig tilskyndelse for køretøjsfabrikanterne. Det kan hjælpe produktionen af sådanne køretøjer over den kritiske masse, så der kan drages nytte af stordriftsfordele og produktionen bliver væsentligt mere rentabel.

Fokusering af offentlige indkøb på EU-plan vil også være den logiske følge af, at EU har givet støtte fra rammeprogrammerne for forskning og udvikling og under strukturfondene til udvikling af renere og mere energieffektive køretøjer. Fællesskabsmidler, f.eks. fra struktur- og samhørighedsfondene, kan benyttes til at fremme teknologisk udvikling af renere og mere energieffektive køretøjer til offentlig transport og til etablering af infrastruktur til alternative brændstoffer.

At offentlige organer og private operatører kollektivt køber renere og mere energieffektive køretøjer efter de samme specifikationer, vil være et betydeligt incitament for køretøjsfabrikanterne og skabe vished for, at der er et marked for disse køretøjstyper, således som det hævdes i handlingsplanen om energieffektivitet. Køretøjer til offentlig transport er meget synlige og kan derved tilskynde til, at andre købere på markedet går over til samme metode til at internalisere eksterne omkostninger i deres indkøbsbeslutninger.

Offentlige organers samlede indkøb udgør ca. 16% af EU's BNP. De offentlige myndigheders samlede årlige indkøb af køretøjer er blevet anslået til henved 110 000 personbiler, 110 000 lette erhvervskøretøjer, 35 000 lastbiler og 17 000 busser i EU. Det svarer til lidt under 1% af markedet for personbiler, ca. 6% af markedet for varebiler og lastbiler og omkring 1/3 af markedet for busser.

Der kan kun opnås en signifikant virkning på køretøjsmarkedet ved at bruge EU-harmoniserede kriterier til at akkumulere de offentlige indkøb.

Formålet, som er at fremme renere og mere energieffektive køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, men kræver en indsats på fællesskabsplan, for at der kan skabes en kritisk masse af køretøjer, som kan produceres omkostningseffektivt af den europæiske industri.

Inddragelse af levetidsomkostninger til energiforbrug og som følge af emission af CO₂ og forurenende stoffer som tildelingskriterier, selv hvis det er obligatorisk, hindrer ikke, at der også benyttes andre tildelingskriterier, som de offentlige organer måtte finde relevante.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Direktivet indfører en harmoniseret metode ved indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til offentlige transportydelser. Den bliver i første fase frivillig at anvende, og først efter en overgangsperiode bliver den obligatorisk. Derved skulle indførelsen gå glat. Anvendelse af metoden for indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer hindrer ikke, at der også benyttes andre tildelingskriterier, som de offentlige organer måtte finde relevante.

Medlemsstaterne har fortsat ansvaret for at vedtage de nødvendige love og administrative bestemmelser for at efterkomme direktivet.

- **Reguleringsmiddel/reguleringsform**

Foreslået reguleringsmiddel/reguleringsform: Direktiv.

Andre midler vil ikke være hensigtsmæssige af følgende årsager:

Obligatorisk anvendelse af en harmoniseret metode til internalisering af eksterne omkostninger er afgørende for retssikkerheden ved indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer og det nødvendige incitament for fabrikanterne til at udvikle renere og mere energieffektive køretøjer på samme vilkår inden for et større marked.

4. BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Der påløber mindre omkostninger til rapportering om direktivets anvendelse og til afholdelse af udvalgmøder i tilfælde af, at de tekniske data i direktivets bilag skal ændres.

5. YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Fornyset gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om fornyset gennemgang ifølge en udvalgsprocedure.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft for at gennemføre direktivet, sammen med en sammenligningstabel, der viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Nærmere redegørelse for forslaget**

Artikel 1 fastsætter direktivets formål.

Artikel 2 kræver, at omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele driftslevetiden indgår som tildelingskriterier, når offentlige myndigheder eller operatører, der udfører tjenester ifølge en kontrakt med en offentlig myndighed, indkøber køretøjer til vejtransport. Medlemsstaterne skal også sikre, at disse kriterier anvendes ved alle indkøb af vejtransportkøretøjer til udførelse af offentlig personbefordring i henhold til en licens, tilladelse eller godkendelse, der er udstedt af en kompetent offentlig myndighed.

I artikel 3 fastlægges den metode, hvorefter omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer beregnes for vejtransportkøretøjer for hele deres driftslevetid.

Artikel 4 bestemmer, at de data, der benyttes til beregning af levetidsomkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer under køretøjets drift, kan ændres af et udvalg.

Artikel 5 sørger for bistand fra et forskriftsudvalg med kontrol fra Europa-Parlamentets side.

Artikel 6 pålægger Kommissionen at aflægge rapport om anvendelsen af direktivet, at vurdere direktivets virkninger og fremsætte eventuelle forslag til yderligere tiltag.

Artikel 7, 8 og 9 indeholder de sædvanlige bestemmelser for direktivets ikrafttrædelse og omsættelse til national lovgivning.

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om fremme af renere og mere energieffektive vejtransportkøretøjer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) En forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, som traktaten nævner i artikel 174, stk. 1, omfatter olie, der indtager førstepladsen i Europas energiforbrug, men også er en væsentlig kilde til forurenende emissioner.
- (2) Kommissionens meddelelse "En bæredygtig udvikling i Europa for en bedre verden: en EU-strategi for bæredygtig udvikling"⁸, som blev fremlagt på Det Europæiske Råds møde i Göteborg den 15.-16. juni 2001, pegede på emissionerne af drivhusgas og forurening fra transporten som en af de vigtigste hindringer for bæredygtig udvikling.
- (3) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram⁹ erkender behovet for særlige foranstaltninger for at forbedre energieffektiviteten og øge energibesparelserne, for at inddrage klimaændringsmålsætninger i energi- og transportpolitikken og for særlige foranstaltninger i transportsektoren for at begrænse energiforbruget og drivhusgasemissionerne.

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁷ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁸ KOM(2001) 264.

⁹ EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

- (4) Kommissionen foreslog i sin meddelelse "En energipolitik for Europa"¹⁰, at EU forpligter sig til at reducere drivhusgasudledningerne med mindst 20% i 2020 i forhold til 1990. Der er stillet forslag om bindende mål for yderligere forbedring af energieffektiviteten med 20% og en forøgelse af vedvarende energis andel til 20% og biobrændstoffers andel af EU-markedet for motorbrændstoffer til 10% frem til 2020, bl.a. for at fordele energiproduktionen på flere brændstoffer og dermed forbedre energiforsyningsikkerheden.
- (5) Kommissionen erklærede i sin meddelelse "Handlingsplan for energieffektivitet: Udnyttelse af potentialet"¹¹, at den vil videreføre sin indsats for at udvikle markeder for renere, mere intelligente, sikrere og energieffektive køretøjer gennem offentlige indkøb og øget bevidsthed.
- (6) I midtvejsevalueringen af Europa-Kommissionens hvidbog (2001) "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent"¹² blev det meddelt, at EU vil stimulere miljøvenlig innovation bl.a. ved trinvis at skærpe Euro-normerne og fremme renere køretøjer ved offentlige indkøb.
- (7) Kommissionen har fremlagt en ny samlet strategi, hvormed EU skulle kunne nå sit mål på en CO₂-emission fra personbiler på 120 g/km i 2012¹³. Der blev stillet forslag om en lovgivningsmæssig ramme som kan sikre forbedringer inden for køretøjsteknologi. Supplerende foranstaltninger skulle kunne fremme indkøb af mere brændstoføkonomiske biler.
- (8) I grønbogen om bytransport "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer"¹⁴ konstateres det, at de interesserede parter går ind for, at markedsintroduktion af renere og mere energieffektive køretøjer støttes med grønne offentlige indkøb. Det foreslås, at "en mulig fremgangsmåde kunne bygge på internalisering af eksterne omkostninger ved som tildelingskriterium foruden salgsprisen også at anvende produktlevetidssomkostninger for energiforbrug, CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer ved driften af de køretøjer, der skal indkøbes. Derudover kunne der gives fortrinsret til nye Euro-normer i forbindelse med offentlige indkøb. En hurtig indførelse af renere køretøjer kunne dermed forbedre luftkvaliteten i byområder."
- (9) I rapporten af 12. december 2005 fra gruppen på højt plan "CARS 21" støttes Kommissionens initiativ til at fremme renere og mere energieffektive køretøjer, forudsat at det bliver med en teknologineutral og præstationsorienteret tilgang.

¹⁰ KOM(2007) 1.
¹¹ KOM(2006) 545.
¹² KOM(2006) 314.
¹³ KOM(2007) 19.
¹⁴ KOM(2007) 551.

- (10) Ekspertgruppen på Højt Niveau om Konkurrenceevne, Energi og Miljø anbefalede i sin rapport af 27. februar 2007, at der ved private og offentlige indkøb bør tages hensyn til omkostningerne over hele produktets levetid med hovedvægten på energieffektiviteten. Medlemsstaterne og EU bør udarbejde og offentliggøre retningslinjer for, hvordan man ved offentlige indkøb kan komme væk fra køb til laveste pris ved udbud om mere bæredygtige mellemprodukter i overensstemmelse med direktiverne om offentlige indkøb.
- (11) Renere og mere energieffektive køretøjer har en højere anskaffelsespris end konventionelle køretøjer. Hvis der skabes tilstrækkelig efterspørgsel efter sådanne køretøjer, skulle de deraf følgende stordriftsfordele føre til lavere omkostninger.
- (12) Indkøb af køretøjer til kollektiv transport kan påvirke markedet betydeligt, hvis kriterierne harmoniseres på EU-plan.
- (13) Sammen med det bedste cost/benefit-forhold opnås den største påvirkning af markedet ved, at levetidsomkostninger til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gøres til obligatoriske tildelingskriterier ved indkøb af køretøjer til kollektiv transport.
- (14) At inddrage energiforbruget og emissionen af CO₂ og forurenende stoffer blandt tildelingskriterierne betyder ikke højere samlede omkostninger, men derimod at levetidsomkostningerne allerede indgår i indkøbsbeslutningen. Denne tilgang er komplementær til lovgivningen om Euro-emissionsstandarder, der har en øvre grænse for emissionerne, og knytter et pengebeløb til den faktiske forurenende emission, men den kræver ikke fastsættelse af yderligere standarder.
- (15) Ved ExternE-undersøgelsen¹⁵, Kommissionens Clean Air for Europe-program (CAFE¹⁶) og HEATCO-undersøgelsen¹⁷ er der tilvejebragt oplysninger om omkostningerne ved emissioner af CO₂, NO_x, andre kulbrinter end metan samt partikler. Enkelheden i tildelingsproceduren bevares ved, at omkostningerne regnes i nutidsværdi.
- (16) Obligatoriske kriterier ved indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer hindrer ikke, at der også benyttes andre relevante tildelingskriterier. Det forhindres heller ikke, at køretøjernes miljøpræstationer forbedres ved eftermontering.
- (17) Dette direktiv bør ikke hindre ordregivende myndigheder og ordregivere i at give forrang til de seneste Euro-luftforureningsstandarder, når de indkøber køretøjer til kollektiv transport, inden disse standarder er blevet obligatoriske.

¹⁵ P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, Methodology 2005 update, Europa-Kommissionen, Luxembourg, 2005.

¹⁶ M. Holland, et al., CAFÉ 2005a, AEA Technology, Didcot, 2005.

¹⁷ P. Bickel, et al., Stuttgart, 2006.

- (18) Kommissionen bør tillægges beføjelser til at tilpasse de ved dette direktiv fastsatte tekniske data, der lægges til grund for beregning af vejtransportkøretøjers driftsomkostninger gennem hele deres levetid. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁸.
- (19) Målet for dette direktiv, som er at fremme renere og mere energieffektive køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne hver for sig, men kræver en indsats på fællesskabsplan, for at der kan skabes en kritisk masse af køretøjer, som kan udvikles omkostningseffektivt af den europæiske industri; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger efter subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1
Genstand

Direktivet kræver, at omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele driftslevetiden indgår som tildelingskriterier, når ordregivende myndigheder eller ordregivere som omhandlet i direktiv 2004/17/EF¹⁹ og 2004/18/EF²⁰ indkøber vejtransportkøretøjer, eller som kriterier, når operatører, der er i besiddelse af en kontrakt, licens, tilladelse eller godkendelse udstedt af en offentlig myndighed, indkøber sådanne køretøjer, for derved at fremme renere og mere energieffektive køretøjer.

Artikel 2
Indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer

1. Medlemsstaterne sikrer, at ordregivende myndigheder og ordregivere som omhandlet i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF, fra datoen i artikel 7, stk. 1, benytter metoden i artikel 3, når de ved indkøb af køretøjer til vejtransport anvender omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele driftslevetiden som tildelingskriterier.

¹⁸ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

¹⁹ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.

²⁰ EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114.

2. Medlemsstaterne sikrer, at omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele driftslevetiden anvendes som tildelingskriterier ifølge metoden i artikel 3 i alle kontrakter om køretøjer til vejtransport, som ordregivende myndigheder eller ordregivere som omhandlet i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF giver i udbud, senest fra den 1. januar 2012.
3. Medlemsstaterne sikrer, at omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gennem hele driftslevetiden anvendes som kriterier ifølge metoden i artikel 3 ved alle indkøb af køretøjer til udførelse af offentlig personbefordring i henhold til en licens, tilladelse eller godkendelse, der er udstedt af en offentlig myndighed, senest fra den 1. januar 2012.

Artikel 3

Energi- og miljøomkostninger som tildelingskriterier i kontrakter om køretøjer

1. I forbindelse med dette direktiv benyttes metoden i litra a), b) og c) til at beregne og sætte pengebeløb på omkostningerne til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer i forbindelse med driften af de køretøjer, der er omfattet af kontrakten, gennem hele deres driftslevetid.
 - (a) Levetidsomkostningerne til energiforbruget ved driften af et køretøj beregnes efter følgende metode:
 - Et køretøjs brændstofforbrug pr. kilometer ifølge stk. 2 omregnes til energiforbrug pr. kilometer ved hjælp af de omregningsfaktorer, der er anført for de forskellige brændstoffer i tabel 1 i bilaget.
 - Der anvendes kun én værdisats pr. energienhed. Der anvendes den laveste af den pris pr. energienhed, som gælder for henholdsvis benzin og diesel ekskl. afgifter ved brug som brændstof til transportformål.
 - Levetidsomkostningerne til energiforbruget ved driften af et køretøj beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, det kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, med energiforbruget pr. kilometer ifølge første led i dette litra og prisen pr. energienhed ifølge andet led i dette litra.
 - (b) Levetidsomkostningerne som følge af CO₂-emissionen fra køretøjet under driften beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, det kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, med CO₂-emissionen i kilogram pr. kilometer ifølge stk. 2 og omkostningerne pr. kilogram som anført i tabel 2 i bilaget.

- (c) Levetidsomkostningerne som følge af emissionen af forurenende stoffer fra køretøjet under driften beregnes ved addition af levetidsomkostningerne som følge af emissionen af nitrogenoxider, andre kulbrinter end metan samt partikler. Levetidsomkostningerne ved hvert forurenende stof beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, køretøjet kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, med emissionen i gram pr. kilometer ifølge stk. 2 og omkostningen pr. gram som anført i tabel 2 i bilaget.
2. Brændstofforbruget og emissionen af CO₂ og forurenende stoffer pr. kilometer ved driften af køretøjer skal bygge på standardiserede EF-testmetoder for de køretøjer, der er omfattet af sådanne metoder i lovgivningen om EF-typegodkendelse. For køretøjer, der ikke er omfattet af standardiserede EF-testmetoder, gøres buddene sammenlignelige ved, at der benyttes alment anerkendte testmetoder eller resultater af myndighedens egne test eller, hvis sådanne ikke foreligger, oplysninger fra køretøjsfabrikanten.
3. Det antal kilometer, et køretøj kan køre i sin levetid, skal bygge på de tekniske specifikationer i udbudsmaterialet. Hvis sådanne ikke foreligger, benyttes værdierne i tabel 3 i bilaget.

Artikel 4
Tilpasning til den tekniske udvikling

De data til beregning af omkostningerne til et vejkøretøjs drift gennem hele dets driftslevetid, som er anført i bilaget, er ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv og tilpasses til den tekniske udvikling efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5, stk. 2.

Artikel 5
Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 6
Rapporter og revision

1. Hvert andet år regnet fra datoen i artikel 8, stk. 1, udarbejder Kommissionen en rapport om direktivets anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort for at fremme indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.
2. Rapporten skal indeholde en vurdering af direktivet og behovet for yderligere tiltag og rumme eventuelt påkrævede forslag.

Artikel 7
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 18 måneder efter datoen i artikel 8. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser sammen med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv. Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 8
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 9
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den,

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

Data til beregning af eksterne levetidsomkostninger vedrørende køretøjer til vejtransport med henblik på dette direktivs anvendelse

Tabel 1: Energiindholdet i motorbrændstof

Brændstof	Energiindhold
Diesel	36 MJ/liter
Benzin	32 MJ/liter
Naturgas	38 MJ/Nm ³
LPG (flydende gas)	24 MJ/liter
Ethanol	21 MJ/liter
Biodiesel	33 MJ/liter
Emulsionsbrændstof	32 MJ/liter
Hydrogen	11 MJ/Nm ³

Tabel 2: Omkostninger vedrørende emissioner inden for vejtransport (2007-priser):

CO₂	NO_x	Andre kulbrinter end methan	Partikler
0,02 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabel 3: Antal kilometer, som et køretøj til vejtransport kan køre i sin levetid

Køretøjets klasse (klasse M og N som defineret i direktiv 2007/46/EF)	Antal kilometer, det kan køre i sin levetid
Personbiler (M1)	200 000 km
Lette erhvervskøretøjer (N1)	250 000 km
Store lastbiler (N2 og N3)	1 000 000 km
Busser (M2 og M3)	800 000 km