



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 21.12.2005  
KOM(2005) 634 endelig

2005/0283 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om fremme af renere vejtransportkøretøjer**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2005) 1588}

**DA**

**DA**

## **BEGRUNDELSE**

### **1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET**

- **Begrundelse og formål**

I sin grøn bog om energiforsyningsikkerheden (KOM(2000) 769 "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningsikkerhed") fremhævede Kommissionen transportsektorens stadige vækst og dens følger i form af stort energiforbrug, CO<sub>2</sub>-emissioner og afhængighed af olie. Grøn bogen understregede, at det var vigtigt ikke blot at træffe foranstaltninger på forsyningsiden, men også på efterspørgselssiden for at påvirke efterspørgslen på alternative brændstoffer og teknologier. Kommissionen forpligtede sig til at gøre noget for at støtte udviklingen af en ny generation af køretøjer.

I 2001 pegede Kommissionen i sin hvid bog om den europæiske transportpolitik frem til 2010 (KOM(2001) 370 "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg") desuden 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".

Grøn bogen om energieffektivitet (KOM(2005) 265 "Energieffektivitet eller hvordan vi kan få mere ud af mindre") foreslår konkrete foranstaltninger såsom offentlige indkøb af mindre forurenende og mere energieffektive køretøjer for at opbygge et marked for disse køretøjstyper.

Der er gode muligheder for at formindske køretøjsmissionerne. For øjeblikket er de teknologier, der skal benyttes hertil, dog stadig dyrere end dem, der benyttes i traditionelle køretøjer.

Den europæiske bilindustri præges af masseproduktion, og det er ikke sandsynligt, at fabrikkerne vil fremstille køretøjsserier for at følge lokale eller nationale tilskyndelser til at forbedre energieffektiviteten eller formindske de forurenende emissioner. Der må derfor sættes ind på fællesskabsplan for at opmuntre til investeringer i fremstilling af køretøjer, der er mere energieffektive og mindre forurenende.

Den efterspørgselsstigning, dette fører med sig, vil give bilfabrikkerne grundlag for at udvikle køretøjer med bedre præstationer, når det gælder energiforbrug og forurenende emissioner. Det kan betyde en efterspørgselsændring og skabe markeder, hvis størrelse er tilstrækkelig til at tillade den nødvendige stordriftsøkonomi og udvide industriproduktionen til store serier.

Formålet med dette forslag er at formindske de forurenende emissioner i transportsektoren og medvirke til at skabe et marked for renere køretøjer. Det er især relevant for byer og områder, der har svært ved at opfylde kravene i luftkvalitetsdirektivet (direktiv 1996/62/EF om luftkvalitet og direktiv 1999/30/EF om luftkvalitetsgrænseværdier for forurenende stoffer i luften).

EU's lovgivning har til frivilligt brug, f.eks. ved hjælp af skattelettelser, allerede

indført en standard for højere miljøpræstation for køretøjer over 3,5 ton. Det foreliggende forslag går et skridt videre, idet den nuværende betegnelse "mere miljøvenligt køretøj" (EEV) for tunge køretøjer, dvs. over 3,5 ton, der svarer til definitionen i direktiv 2005/55/EF (EUT L 275 af 20.10.2005, s. 1), gøres obligatorisk for en del af vognparken. De offentlige organer skal afsætte en minimumsandel af deres årlige indkøb (dvs. køb eller leje) af tunge erhvervskøretøjer til indkøb af køretøjer, der opfylder præstationsstandarderne for et mere miljøvenligt køretøj.

Den forpligtelse til at indkøbe renere køretøjer, som foreslås i dette direktiv, er i første omgang begrænset til køretøjer over 3,5 ton, for at miljøkriterier kan indføres gnidningsløst i den offentlige proces for indkøb af køretøjer, og for at forberede de offentlige organer og industrien på, at der senere kan ske en udvidelse til andre køretøjskategorier. Konsekvensanalysen af dette lovgivningsforslag har vist, at der kan opnås positive virkninger for den europæiske industris konkurrencedygtighed og en økonomisk nettogevinst med det bedste omkostningsresultat ved at pålægge de offentlige indkøb en sådan direkte forpligtelse. Den pågældende køretøjskategori omfatter busser og de fleste erhvervskøretøjer, f.eks. renovationsvogne.

Det kan på et senere tidspunkt overvejes at benytte en omhyggelig konsekvensvurdering som grundlag for at udvide forpligtelsen til indkøb af renere køretøjer til også at omfatte personbiler og lette køretøjer, når der er udviklet standarder for en højere miljøpræstation for dem.

Dette direktiv forventes på længere sigt at føre til stordriftsfordele, lavere omkostninger og større udbredelse af de mere miljøvenlige køretøjers teknologi og således til en generel forbedring af den samlede vognparks miljøpræstation.

- **Generel baggrund**

Det Europæiske Råd har ved flere lejligheder forpligtet sig til at træffe foranstaltninger på dette område. Således vedtog Det Europæiske Råd i Helsinki i 1999 en strategi for inddragelse af miljø og bæredygtig udvikling i transportpolitikken (rådsdokument 11717/99). Blandt de områder, hvor handling er mest påkrævet, pegede Rådet på transportens voksende drivhusgasemissioner og på en række andre transportgener. Det Europæiske Råd i Göteborg i 2001 bekræftede, at det var vigtigt for Fællesskabet at have en strategi for bæredygtig udvikling ikke mindst for aktive foranstaltninger i transportsektoren.

Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet og Rådet af 9. februar 2005 om revision af EU's strategi for bæredygtig udvikling (KOM(2005) 37) bekræftede, at en aktiv transportpolitik er vigtig. Ifølge meddelelsen kan transportens udvikling mærkes på flere områder, f.eks. i form af trafikpropper, sundhedsproblemer på grund af luftforurening og voksende CO<sub>2</sub>-emissioner, som igen indvirker på EU's klimaændringsmålsætninger. Meddelelsen nævner udvikling af renere køretøjer og styring af trafikken i byområder, opfordrer til at fremme miljøvenlige innovationer ved hjælp af offentlige indkøb og anbefaler direkte et skifte til "renere" busser.

Også Europa-Parlamentet har opfordret til yderligere handling på disse områder. I sin betænkning om Fællesskabets handlingsplan for forbedring af energieffektiviteten i Det Europæiske Fællesskab (A5-0054/2001) hævdede det, at de foranstaltninger, der

på EU-plan var blevet truffet for at behandle transportens energiudnyttelse, var utilstrækkelige. Det erklærede, at "erfaringen har vist, at målrettede programmer vedrørende offentlige indkøb i høj grad kan reducere prisen på energieffektivitetsudstyr, som endnu ikke er rentabelt, og på den måde opnå, at udstyret kan konkurrere med de traditionelle strategier". Det opfordrede også Kommissionen til at undersøge hensigtsmæssige teknologiske områder, hvor storstilede offentlige indkøbsinitiativer kunne føre til større effektivitetsgevinster.

Det foreliggende forslag er i overensstemmelse med Rådets og Parlamentets ønske om at fremme renere, energieffektive køretøjer og med medlemsstaternes og interessegruppernes henstilling om en teknologineutral fremgangsmåde, og det er et direkte svar på de prioriteter, Det Europæiske Råd fastsatte den 22.-23. marts 2005 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 med grænseværdier, der snævres ind med årene. De seneste standarder, som er blevet indført, er Euro 4-standarderne for personbiler og lette erhvervskøretøjer, der gælder fra januar 2005. Et forslag til Euro 5 for personbiler og lette erhvervskøretøjer vil følge i 2006. For tunge erhvervskøretøjer har Euro 4-standarderne været gældende siden oktober 2005, og Euro 5-standarderne træder i kraft i 2008.

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 opfylder luftkvaliteten imidlertid ikke 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 sænkes fra januar 2010. Storbyerne har allerede indført restriktioner for kørsel med motorkøretøjer for at formindske emissionerne.

EU's lovgivning indeholder i direktiv 2005/55/EF en definition et "mere miljøvenligt køretøj" (EEV), som gælder for tunge erhvervskøretøjer over 3,5 ton, og hvis grænseværdier er lavere end dem, som hidtil har været planlagt til Euro 5-standarderne for forurenende emissioner. Obligatorisk indførelse af mere miljøvenlige køretøjer kan måske medvirke til, at de offentlige organer kan opfylde forpligtelserne i luftkvalitetsdirektiverne.

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

Forslaget supplerer EU's foranstaltninger for minimumsstandarder for forurenende emissioner, for formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne ved hjælp af frivillige aftaler, for mærkning, for skatte- og afgiftsmæssige foranstaltninger og for fremme af markedsføringen af biobrændstoffer.

Direktivet er i overensstemmelse med Kommissionens nye holdning til beskatning af motorkøretøjer. Direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 om omstrukturering af EF-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet gør det faktisk allerede muligt på bestemte betingelser at benytte forskellige punktafgiftssatser for alternative brændstoffer som biobrændstof, naturgas og LPG. Kommissionen har desuden for nylig foreslået et direktiv (KOM(2005) 261 af 5. juli 2005), hvorefter beskatningen af personbiler i hvert fald til en vis grad skal bygge på CO<sub>2</sub>-emissioner for at fremme indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer. Det indeholder i sin betragtning 3 en opfordring til medlemsstaterne til at benytte samordnede afgiftsmæssige incitamentter for personbiler, der overholder emissionsgrænser, som er strengere end Euro 4-grænserne, for at fremme markedsføringen af personbiler, der kan opfylde fremtidige krav (Euro 5).

Forbedring af konventionel teknologi og udvikling af følgende alternative køretøjsteknologier har fået støtte fra Fællesskabet ved finansiering over rammeprogrammet for forskning og teknisk udvikling og gennem strukturfondene og er blevet fremhjulpet af Kommissionens politiske indlæg om alternative brændstoffer:

- a) Køretøjer, der benytter biobrændstoffer, enten ved stærk iblanding i almindelige køretøjer eller stærk iblanding i særligt tilpassede køretøjer.
- b) Naturgasdrevne køretøjer med en motor, der er blevet ændret til forbrænding af metan, som er hovedbestanddelen i naturgas.
- c) Køretøjer med en forbrændingsmotor, som drives ved hjælp af autogas (LPG), der består af en blanding af lette kulbrinter, fortrinsvis propan og butan.
- d) Køretøjer, som drives af en elektromotor, der benytter oplagret energi i genopladelige batterier.
- e) Hybride køretøjer med to motortyper, en forbrændingsmotor og en elektromotor, som kan genvinde bremseenergien og lagre den i batterier.
- f) Brint-/brændselscelledrevne biler, der benytter brint som energikilde, enten i form af brændstof til en forbrændingsmotor eller som brændsel i en kemisk reaktion, der skaber varme og elektricitet i en brændselscelle.

Øget anvendelse af biobrændstoffer i køretøjer er ligeledes et af målene i den handlingsplan for biomasse, som Kommissionen for nylig har vedtaget (KOM(2005) 628 endelig), og som bliver suppleret med en meddelelse om biobrændstoffer i begyndelsen af 2006. Den forøgelse af forbruget af biobrændstoffer, som EU ønsker at se (målsætningen er en markedsandel på 5,75% inden 2010), kræver stabile rammer, herunder øget efterspørgsel fra forbrugernes side. Et større antal køretøjer, som egner sig til stærk iblanding af biobrændstoffer, ville yderligere støtte en udvidelse af biobrændstofmarkedet.

Den forpligtelse til anskaffelse af renere køretøjer, som dette initiativ pålægger offentlige organer, vil være med til, at køretøjerne på markedet generelt får større ydeevne, idet fabrikanterne tilskyndes til at investere i udvikling af renere teknologier.

## 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 rene køretøjers udvikling og markedsgennemtrængning kan fremmes. Der er blevet foretaget konsekvensanalyser af forskellige fremgangsmåder, som enten bygger på teknologi eller præstationsstandarder.

Der er foretaget høringer i forbindelse med ekspertundersøgelser af to forskellige tilgange til dette lovgivningsinitiativ, overvåget af en kommissionsintern følgegruppe med flere generaldirektorater repræsenteret. Den teknologiorienterede tilgang byggede på valg af bestemte teknologier. Den teknologineutrale tilgang byggede på integration af omkostningerne til brændstofforbrug og forurenende emissioner i køretøjets anskaffelsespris. Der er gennemført to høringer af interessenter og nationale eksperter. Der er indhentet yderligere oplysninger ved hjælp af spørgeskemaer, som er delt ud og vurderet som led i ekspertundersøgelserne.

Der har ligeledes været bilaterale kontakter med nogle af interessenterne, hvor der er udvekslet oplysninger.

Initiativet til lovgivningsforanstaltninger om fremme af renere køretøjer er endvidere blevet forelagt for højniveaugruppen i Kommissionens og industriens CARS-21-gruppe.

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

Kommissionens og industriens CARS 21-højniveaugruppe har støttet Kommissionens initiativ til at fremsætte en forslag om 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 pålægge de offentlige organer en indkøbsforpligtelse med henstilling om at følge en teknologineutral fremgangsmåde.

Der blev også givet støtte til forslaget om at sætte en del af markedet i fokus som en slags pilotfase for indførelse af foranstaltningen, således at metoder og teknologikrav kan afprøves.

- **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.

### Metodevalg

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

### Væsentligste organer/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.

Der er hørt nationale eksperter fra alle medlemsstaterne i den fælles ekspertgruppe for transport og miljø.

### Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Der forlyder ikke noget om eventuelt alvorlige risici med uoprettelige følger.

Hovedkonklusionerne var, at direktivet kan få en positiv indflydelse på markedet for renere køretøjer og miljøet, at virkningen af et sådant initiativ var optimal for visse køretøjskategorier, og at det kan stimulere industrien til at udvikle renere teknologier. Man anbefalede en teknologineutral tilgang for at give erhvervslivet en vis fleksibilitet til at tilpasse sig til den tekniske og økonomiske udvikling.

### Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Der er udleveret referater til alle involverede organisationer.

#### • **Konsekvensanalyse**

Valget af politik stod mellem frivillige aftaler, informationsformidling og lovgivningsindgreb. "Ingen politik"-tilfældet fungerer som den benchmark, de øvrige politikscenarier er sammenholdt med.

o *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 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 i hele EU udbyder køretøjer, der modsvarer anskaffelsesinitiativet. Da politikmålet er at fremme markedet for renere

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 dirigere beslutningerne om anskaffelser i en bestemt retning.

o *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 anskaffelse af køretøjer. Det kan være med til at overvinde en barriere, der skyldes ukendskab, og øge indkøb af renere køretøjer i den offentlige sektor.

o Et *udtrykkeligt krav* om, at der ved offentlige indkøb af vejkøretøjer tages hensyn til energiforbrug og forurenende emissioner.

Der er gennemført en analyse af et lovgivningsinitiativ om at fremme renere vejtransportkøretøjer, nemlig en teknologineutral tilgang baseret på integration af energi- og forureningsomkostninger i indkøbsbeslutningerne, en teknologiorienteret tilgang baseret på udvalgte teknologier, og en teknologineutral tilgang baseret på gældende emissionsstandarder.

Konsekvensanalysen har vist, at der kan forventes positive virkninger for miljøet og det europæiske erhvervslivs konkurrenceevne. Det bedste cost/benefit-resultat opnås med en indkøbsforpligtelse, der er fokuseret på køretøjskategorien over 3,5 ton, som omfatter busser og de fleste erhvervskøretøjer såsom renovationsvogne, og dertil kommer en økonomisk nettogevinst.

Hvis en andel på 25% af de indkøbte køretøjer er renere køretøjer, opnås der et passende kompromis mellem på den ene side ønsket om en kraftig forbedring af luftkvaliteten og en betydelig virkning for udvikling af markedet for renere køretøjer, og på den anden side overkommelige ekstra investeringsomkostninger og rådighed over renere køretøjer på massemarkedsvilkår. Offentlige myndigheder har stadig brug for fleksibilitet ved indkøb i henhold til bestemte specifikationer, som endnu ingen EEV-køretøjer kan opfylde.

Andelen på 25% på et marked for tunge erhvervskøretøjer, hvor offentlige indkøb udgør en tredjedel, svarer til ca. 10% af markedet. Det ligger omkring det minimum, der er nødvendigt for at give så store produktionsserier, at det giver stordriftsfordele. Indkøb af køretøjer med bedre miljøpræstationer bør heller ikke være større end, hvad der er nødvendigt for at bringe omkostningerne ned, således at brugen af offentlige midler bliver optimal og kun støtter disse teknologier så meget, at de bliver økonomisk levedygtige, således at de kan vinde indpas på de større private markeder på konkurrencemæssige vilkår. Denne større udbredelse på markedet vil dernæst bringe endnu større miljøfordele.

Kun i sektoren for tunge erhvervskøretøjer, hvor offentlige indkøb er en af de større markeds kræfter, ligger den mulighed, at en forholdsvis lille andel af ordrene reelt kan



påvirke markedet. Derfor bør pligten til indkøb af renere køretøjer, der bygger på en grundig konsekvensanalyse, i første omgang holdes til denne sektor. Det kan i en senere fase - og da på grundlag af den tekniske og økonomiske udvikling, dette initiativ sætter i gang - overvejes, om andelen skal øges eller andre køretøjssektorer skal inddrages.

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse som anført i arbejdsprogrammet; rapporten findes i SEC (2005) 1588.

### 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Offentlige organer skal sørge for, at en minimumsandel af deres årlige indkøb (dvs. køb eller leje) af tunge erhvervs køretøjer til indkøb af køretøjer opfylder præstationsstandarderne for mere miljøvenligt køretøj (EEV).

Den forpligtelse til at indkøbe renere køretøjer, som foreslås i dette direktiv, er i første omgang begrænset til køretøjer over 3,5 ton, for at miljøkriterier kan indføres gnidningsløst i den offentlige proces for indkøb af køretøjer, og for at forberede de offentlige organer og industrien på en eventuel senere udvidelse til andre køretøjskategorier.

- **Retsgrundlag**

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

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, for så vidt som forslaget ikke hører ind under Fællesskabets enekompetence.

Visse steder er der på lokalt plan allerede indført politikker til fremme af grønne offentlige indkøb og mere energieffektive og renere køretøjer. Den europæiske bilindustri præges af masseproduktion, og det er ikke sandsynligt, at fabrikanterne vil fremstille køretøjsserier for at følge lokale eller nationale tilskyndelser. Obligatoriske krav om grønne offentlige indkøb på EU-plan kan give markedet en tilstrækkelig tro på, at renere køretøjer har en fremtid, og dermed være en virkelig tilskyndelse for køretøjsfabrikanterne. Det kan hjælpe betydeligt med til at forbedre økonomien i køretøjsproduktionen, hvor man må op på en vis kritisk masse for, at omkostningerne kan komme ned på et konkurrencedygtigt niveau. En indsats på EU-plan vil desuden støtte EU-bilindustriens konkurrencemæssige stilling, hvilket blev fremhævet i Kommissionens konkurrenceberetning 2004.

Nationale indgreb vil blot medføre risiko for fragmentering af det indre marked og udvikling af forskellige miniserier af køretøjer, der opfylder forskellige nationale eller regionale krav. Det fører til højere omkostninger og forhindrer stordriftsfordele. Det offentlige vil få unødvendigt store udgifter, og industrien vil miste konkurrenceevne.

Specifikke offentlige indkøb på europæisk plan vil åbne for et tilstrækkelig stort marked for renere køretøjer. Det vil også være en logisk opfølgning af Fællesskabets finansiering af renere vognparker på pilotbasis med støtte over rammeprogrammerne for forskning og udvikling og gennem strukturfondene. Fællesskabsmidler, f.eks. struktur- og samhørighedsfondene, kan benyttes til at fremme teknologisk udvikling af renere køretøjer, udvikling af renere offentlig transport i byområder og etablering af distributionsnet for alternative brændstoffer.

I udkastet til Fællesskabets strategiske retningslinjer for samhørighedspolitikken 2007-13 erklæres det, at sådanne investeringer i renere transport kan følges op med en egentlig trafikstyring med hovedvægten på sikkerhed, under overholdelse af nationale standarder og fællesskabsstandarder. Nationale og regionale strategier kan ligeledes indrettes efter, at man må nå frem til en afbalanceret (og tydelig) fordeling mellem transportmåder, som tilgodeser såvel økonomiske som miljømæssige behov.

Hvis alle offentlige organer køber renere køretøjer, vil det betyde et væsentligt incitament for bilfabrikanterne og skabe forvisning om, at der er et marked for disse køretøjstyper, således som det hævdes i grønbogen om energieffektivitet. Med dette direktiv indføres i første omgang en minimumsandel på indkøb af 25% renere køretøjer i de køretøjskategorier, hvor offentlige indkøb udgør en betydelig markedsandel. Når først der er opnået markedserfaringer, kan indkøbsforpligtelsen udvides til alle køretøjskategorier.

Bilindustrien producerer til et stærkt integreret EU-marked. Støtte til udvikling af et marked for renere køretøjer bør derfor harmoniseres på EU-plan, således at branchen får en omkostningseffektiv ramme. Luftkvalitetsgrænserne er fastsat ved EU-lovgivning. Nedbringelse af forurenende emissioner bør derfor også støttes med en indsats fordelt over hele EU.

Offentlige organers samlede indkøb udgør ca. 16% af EU's BNP. De offentlige myndigheders samlede årlige indkøb af motorkøretøjer er blevet anslået til henved 110 000 personbiler, 110 000 lette erhvervskøretøjer, 35 000 lastbiler og 17 000 busser i EU 25. Det svarer til lidt under 1% af personbilernes markedsandel, ca. 6% af vare- og lastbilernes og omkring 1/3 af bussernes.

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 køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kræver en indsats på fællesskabsplan, for at der kan skabes en kritisk masse af køretøjer, som kan udvikles omkostningseffektivt af den europæiske industri.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Det foreliggende initiativ pålægger offentlige organer obligatoriske og ikke frivillige

indkøbskriterier, hvorved der skabes efterspørgsel på markedet efter renere køretøjer. Direktivet fastsætter kun ét tal for andelen af renere køretøjer i én køretøjskategori.

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

Der er kun indført en bestemt andel (25%) ved indkøb for at optimere omkostningerne og virkningerne på markedet, gennemføre indførelsen gnidningsløst og bevare de offentlige organers fleksibilitet ved indkøb i henhold til specifikke krav.

- **Reguleringsmiddel/-form**

Foreslået middel: Direktiv.

Andre typer retsakter ville ikke være hensigtsmæssige, hvilket skyldes følgende forhold:

En fremgangsmåde, som indebærer påbud, er afgørende for, at fabrikanterne kan få det nødvendige incitament til at udvikle renere køretøjer til et større marked.

En forpligtelse til, at de offentlige myndigheder afsætter en bestemt andel af deres årlige indkøb af vejtransportkøretøjer til renere køretøjer, kan få stor virkning på luftkvaliteten og indebære den nødvendige støtte til en mere omfattende markedsføring af innovative teknologier. Selvstændige operatører, som leverer transporttjenester med de offentlige myndigheders koncession eller tilladelse, skal have pålagt en lignende forpligtelse for at sikre lige konkurrencevilkår.

Obligatorisk indførelse af mere miljøvenlige køretøjer kan måske medvirke til, at de offentlige organer kan opfylde forpligtelserne i luftkvalitetsdirektiverne.

#### 4) BUDGETMÆSSIGE KONSEKVENSER

Forslaget har ingen konsekvenser for EU's budget.

#### 5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Fornyet gennemgang/revision/udløbsklausul**

Forslaget indeholder en bestemmelse om fornyet gennemgang.

- **Sammenligningstabel**

Medlemsstaterne skal tilsende Kommissionen de nationale bestemmelser, der sættes i kraft til gennemførelse af direktivet, og en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

- **Nærmere redegørelse for forslagens artikler**

Artikel 1 fastsætter direktivets formål.

Artikel 2 fastslår, hvad der i direktivet skal forstås ved offentligt organ og renere

køretøjer.

Artikel 3 pålægger medlemsstaterne en forpligtelse til at sikre, at offentlige organer og selvstændige operatører, som leverer transporttjenester på koncession eller efter tilladelse fra et offentligt organ, afsætter en andel på 25% af deres samlede årlige indkøb eller leje af motorkøretøjer med en vægt over 3,5 ton til renere køretøjer.

Artikel 4 fastsætter, at definitionen på rene køretøjer i artikel 2, litra b), og procentsatsen i artikel 3 kan ændres under hensyntagen til den teknologiske udvikling. Kommissionen vil blive bistået af et forskriftsudvalg.

Artikel 5 drejer sig om nedsættelse af et forskriftsudvalg og om dets forretningsorden.

Artikel 6 pålægger medlemsstaterne at aflægge beretning om de offentlige indkøb og om bestanden af rene køretøjer og påbyder Kommissionen at samle og offentliggøre disse oplysninger samt at vurdere direktivets gennemførelse og medlemsstaternes indsats for at fremme køb og leje af miljøvenligt køretøjer under 3,5 ton samt foreslå eventuelle yderligere foranstaltninger, f.eks. udvidelse af direktivet til også at omfatte andre køretøjskategorier.

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

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om fremme af renere vejtransportkøretøjer

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 Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>4</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) En forsigtig og rationel udnyttelse af naturressourcerne, som EF-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"<sup>5</sup>, 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) Kommissionens grønbog "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningssikkerhed"<sup>6</sup> fremhævede de store muligheder for energibesparelser i transportsektoren og behovet for øjeblikkelig handling på dette område. Den foreslog at opmuntre til indførelse af mere effektive og mindre forurenende teknologier.
- (4) Kommissionens hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg" tillægger vejtransporten hovedansvaret for den stadige forøgelse af de transportforårsagede CO<sub>2</sub>-emissioner. Hvidbogen konkluderede, at de foranstaltninger,

---

<sup>1</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>2</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>3</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>4</sup> EUT C af ..., s. .

<sup>5</sup> KOM(2001) 264.

<sup>6</sup> KOM(2000) 769.

der indtil da var truffet for at begrænse drivhusgasemissionerne fra motorkøretøjer og formindske Europas energifafhængighed, havde vist sig at være utilstrækkelige.

- (5) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram<sup>7</sup> 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.
- (6) Kommissionens grønbog om energieffektivitet eller hvordan vi kan få mere ud af mindre<sup>8</sup> slog til lyd for særlige foranstaltninger for at forbedre energieffektiviteten i transportsektoren og foreslog som konkret foranstaltning offentlige indkøb af mindre forurenende og mere energieffektive motorkøretøjer for at opbygge et marked for denne type køretøjer.
- (7) Fællesskabet har i Kyoto-protokollen forpligtet sig til at reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne med 8% mellem 1990 og 2008-2012. Foranstaltninger, der drejer sig om energieffektivitet og vedvarende energikilder, er et vigtigt led i den indsats, der kræves for at opfylde Kyoto-protokollens bestemmelser, således som det fremgår af Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet om EU's politikker og foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissionerne: Mod et europæisk klimaændringsprogram<sup>9</sup>.
- (8) Der bør benyttes præstationsstandarder for at fremme renere køretøjer. Der er fastsat en standard for mere miljøvenligt køretøj (EEV) i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF af 28. september 2005 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof<sup>10</sup>, for så vidt angår køretøjer over 3,5 ton. Denne standard synes i dag at være den, der er bedst egnet som definition på et renere køretøj i dette direktiv. Der bør dog være mulighed for at ændre denne definition i takt med den seneste tekniske udvikling.
- (9) Køretøjer, der har lavt brændstofforbrug eller benytter alternative brændstoffer, herunder biobrændstoffer, naturgas, LPG og brint, og andre teknologier, herunder elektriske og hybride systemer, kan være med til at nedbringe emissioner og forurening.
- (10) En forpligtelse til at foretage offentlige indkøb af renere køretøjer burde medvirke til at formindske forureningen og energiforbruget og fremme en hurtigere markedsføring af de køretøjsteknologier, der benyttes hertil.

---

<sup>7</sup> EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.

<sup>8</sup> KOM(2005) 265.

<sup>9</sup> KOM(2000) 88.

<sup>10</sup> EFT L 44 af 16.2.2000, s. 1.

- (11) Dette direktiv forhindrer ikke medlemsstaterne i også at fremme offentlige indkøb af køretøjer med øget miljøpræstation i kategorierne under 3,5 ton ved at give fortrinsstilling til de seneste eurostandarder for forurenende emissioner i henhold til direktiv 70/220/EØF og inden for kategorien personbiler at foretrække køretøjer, hvis CO<sub>2</sub>-emissioner ligger under 120 g/km, og samtidig tage hensyn til alle køretøjsteknologier, både dem, der bygger på benzin og diesel, og dem, der benytter alternative brændstoffer og teknologier, f.eks. biobrændstoffer, naturgas, LPG, brint og elektriske eller hybride systemer.
- (12) Forpligtelserne i forbindelse med køb eller leje af køretøjer bør anvendes på samme måde på alle, der leverer offentlige transporttjenester.
- (13) Renere køretøjs anskaffelsespris er højere end traditionelle køretøjs, da markedet for denne type køretøjer ikke er særlig veludviklet. Skabes der en vis mindste efterspørgsel efter sådanne køretøjer, skulle det sikre en positiv reaktion fra fabrikkerne og indebære markedsføring af mere effektive teknologier. Efterhånden som efterspørgslen vokser, vil stordriftsfordele føre til lavere omkostninger.
- (14) Større udgifter til renere køretøjer bør ikke føre til en forringelse af de offentlige transporttjenesters kvalitet. Derfor kan der med finansiel støtte fra medlemsstaterne og med egnede midler fra Fællesskabet kompenseres for de større omkostninger i forbindelse med offentlige indkøb. Der forventes et positivt, omkostningseffektivt resultat for samfundet som helhed i form af færre miljø- og sundhedspåvirkninger.
- (15) Foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>11</sup>.
- (16) Målet for dette direktiv, som er at fremme renere køretøjer, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, 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*

Dette direktiv pålægger medlemsstaterne at træffe passende foranstaltninger for at sikre, at renere køretøjer udgør en bestemt andel af offentlige organers indkøb.

---

<sup>11</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

## *Artikel 2* *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved

- (a) "Offentlige organer": Statslige, regionale og lokale myndigheder, offentligretlige organer, sammenslutninger oprettet af en eller flere af disse myndigheder eller et eller flere af disse offentligretlige organer samt offentlige virksomheder.

Ved et "offentligretligt organ" forstås et organ,

- som er oprettet med særligt henblik på at opfylde samfundsmæssige behov og ikke er af erhvervs- eller forretningsmæssig karakter,
- som er en juridisk person, og
- som for størstedelens vedkommende finansieres af statslige, regionale eller lokale myndigheder eller andre offentligretlige organer eller er underlagt disses kontrol, eller som har et administrations-, ledelses- eller tilsynsorgan, hvortil staten, regionale eller lokale myndigheder eller andre offentligretlige organer udpeger over halvdelen af medlemmerne.

Ved "en offentlig virksomhed" forstås en virksomhed, som offentlige organer direkte eller indirekte kan have dominerende indflydelse på i kraft af ejendomsret til den, deltagelse i dens finansiering eller de regler, den er underlagt. Dominerende indflydelse fra offentlige organers side antages at bestå, når disse myndigheder i forbindelse med en virksomhed direkte eller indirekte:

- besidder størstedelen af virksomhedens udstedte kapital, eller
- råder over flertallet af stemmerne i tilknytning til de aktier, virksomheden har udstedt, eller
- kan udpege over halvdelen af medlemmerne i virksomhedens administrations-, ledelses- eller tilsynsorgan.

- (b) "Renere køretøj": Et fabriksnyt vejtransportkøretøj, som opfylder en "EEV"-standard (mere miljøvenligt køretøj), der svarer til definitionen i artikel 1, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/55/EF og de værdier, der er specificeret herfor i samme direktivs bilag I, punkt 6.2.1, i den gældende affattelse.

## *Artikel 3* *Fremme af renere køretøjer*

Medlemsstaterne sikrer, at 25% af de vejtransportkøretøjer med en teknisk tilladt totalvægt over 3,5 ton, som offentlige organer og operatører, der leverer transporttjenester på koncession eller med tilladelse fra et offentligt organ, i det følgende benævnt operatører, køber eller lejer i et givet år, er renere køretøjer som defineret i artikel 2.



*Artikel 4  
Tilpasning til den tekniske udvikling*

1. Definitionen på renere køretøj i artikel 2, litra b), kan tilpasses til den teknologiske udvikling efter proceduren i artikel 6, stk. 2.
2. Den i artikel 3 fastsatte andel af renere køretøjer kan sættes op efter proceduren i artikel 5, stk. 2, på baggrund af den tekniske udvikling og udviklingen på køretøjsmarkedet.

*Artikel 5  
Udvalg*

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

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til [*højst tre måneder*].

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

*Artikel 6  
Indberetning og revision*

1. På årsbasis indsamler medlemsstaterne med virkning fra datoen i artikel 7, stk. 1, statistiske oplysninger for hvert kalenderår om det antal mere miljøvenlige køretøjer, som offentlige organer og operatører har indkøbt, og om deres forholdsmæssige andel.

Medlemsstaterne sender hvert år disse oplysninger til Kommissionen senest den 30. september.

2. På grundlag af disse oplysninger udarbejder Kommissionen hvert år en rapport om opfyldelsen af dette direktivs bestemmelser.

Senest tre år efter datoen i artikel 7, stk. 1, udarbejder Kommissionen en rapport om direktivets anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort for at indkøbe "renere" køretøjer med en vægt under 3,5 ton. Rapporten skal bedømme direktivets virkninger, medlemsstaternes indberetninger og behovet for yderligere foranstaltninger og skal om nødvendigt fremsætte forslag, ikke mindst om at udvide forpligtelsen til at foretage offentlige indkøb af renere køretøjer til at omfatte personbiler og lette erhvervskøretøjer under 3,5 ton.

*Artikel 7  
Gennemførelse*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest 12 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.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, henvises der deri til dette direktiv, eller de ledsages ved offentliggørelsen af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de vigtigste af de retsforskrifter, de udsteder for det område, dette direktiv omfatter.

*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*