

FOLKETINGET



**Europaudvalget
Folketingets repræsentant i Bruxelles**

Til: Udvalgets medlemmer og stedfortrædere
Dato: 23. oktober 2008

**Europa-Parlamentet vedtager forslaget om fremme af renere og energi-
effektive køretøjer**

KOM (2007) 0817
Art. 175 (miljøbeskyttelse)
Fælles beslutningsprocedure art. 251
Ordfører: Dan Jørgensen (PSE)
1.-behandlingsaftale

Europa-Parlamentets vedtagelse

Europa-Parlamentet bekræftede under oktobersamlingen den indgåede 1.-behandlingsaftale vedrørende forslaget til Rådets og Europa-Parlamentets direktiv om fremme af renere og mere energieffektive vejtransportkøretøjer.

Forslaget blev vedtaget med stort flertal, idet 641 stemte for, 37 imod og 24 hverken for eller imod.

Forslaget

Forslaget indebærer, at offentlige myndigheder er forpligtet til at lade omkostninger som følge af udslip af CO₂ og forurenende stoffer samt forbrug af brændstof gennem hele bilens levetid indgå som et kriterium ved køb af køretøjer. Forslaget gælder også virksomheder, der leverer ydelser på kontrakt med det offentlige, f. eks busselskaber.

Direktivforslaget opstiller en konkret metode til beregning af disse omkostninger. Ved omkostninger gennem hele driftslevetiden forstås pengeværdien af det brændstofforbrug og de udslip af CO₂ og forurenende stoffer, der er knyttet til driften af de køretøjer, der er under offentlige indkøb eller udbud.

I Kommissionens oprindelige forslag var anvendelsen af de nævnte kriterier obligatorisk, idet medlemsstaterne skulle sikre, at ordningen blev anvendt som tildelingskriterium efter den fastlagte metode. **I kompromisset (1.-behandlingsaftalen) er ordningen gjort frivillig, idet staterne skal sikre, at ordningen anvendes "blandt tildelingskriterierne" og efter den nævnte metode.** Dette betyder, at offentlige myndigheder ved indkøb ikke kun skal se på prisen, men også på, hvor meget køretøjerne forurener og hvor meget energi, de bruger.

Forslaget omfatter ikke specialiserede køretøjer, så som ambulancer, brandsluknings- og redningskøretøjer. Ligeledes er specialiserede køretøjer, der fremstilles i begrænset antal undtaget.

Ordføreren har lagt vægt på, at offentlige indkøb er en katalysator for et marked for miljøvenlige køretøjer, og dette hensyn er nu medtaget som en afgørende hensigt med direktivet.

For at fremme kendskabet til direktivet har Europa-Parlamentet endvidere fået gennemført ændringer i direktivet om, at alle oplysninger om levetidsomkostninger i forbindelse med indkøb skal lægges på Internettet af de lokale myndigheder, og at Kommissionen skal lave en resultattavle, der kan sammenligne, hvor gode myndighederne er til købe miljøvenlige biler.

For at kunne vurdere direktivets effekt har Europa-Parlamentet fået gennemført, at Kommissionen efter 3 år fra forslaget's ikrafttræden og herefter hvert andet år skal rapportere om implementeringen og konsekvenserne af direktivet samt evaluere, om den ønskede effekt på 50 % af de offentlige indkøb kan indfries i 2012.

Endelig vedtog Europa-Parlamentet, at ikrafttrædelsen rykkes frem fra 2012 til 2010.

Behandlingen i Europa-Parlamentet

Da der foreligger en aftale mellem alle de politiske grupper, som støtter 1.-behandlingsaftalen, var der bred enighed om forslaget i den ændrede form. Flere medlemmer, bl.a. Margrethe Auken (Vert/ALE) beklagede dog, at det ikke var lykkedes at gøre ordningen obligatorisk.

Andre medlemmer fandt forslaget bureaukratisk og uden effekt, da flere lande allerede har indført tilsvarende eller skrapere regler.

Dan Jørgensen lagde vægt på, at myndighederne nu skal spille en større rolle i bekæmpelse af luftforurening og kan tage hensyn til pris og omkostninger for

miljøet, når de investerer i nye køretøjer. Da de foreslåede miljøkriterier på årsbasis kommer til at omfatte 100.000 personbiler, 35.000 lastbiler og 17.000 busser (sidstnævnte er 1/3 af samtlige indkøb i EU), mente han ikke, at det med rette kunne hævdes, at der ikke ville være en effekt af forslaget.

Subsidiaritet

Under debatten i Europa-Parlamentet rejste flere medlemmer spørgsmålet om forslagets overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

I det oprindelige forslag, hvor anvendelsen af kriteriet om miljøbelastning var obligatorisk, var der redegjort for årsagerne til forslagets berettigelse på EU-niveau. Men i det nuværende forslag er kriteriet for måling af miljøomkostningerne et kriterium, som (sammen med andre kriterier) fastlægges af staterne og de lokale myndigheder. De pågældende medlemmer mente derfor, at forslaget nu omhandler emner, der bedst reguleres lokalt og derfor er i strid med subsidiaritetsprincippet.

Om sidstnævnte synspunkt er korrekt, skal der ikke tages stilling til i denne note, men det rejser det principielle problem i den nuværende debat om de nationale parlamenters kontrol med subsidiaritetsprincippet, **at forslag, der oprindeligt er i overensstemmelse med det nævnte princip, kan ændres under behandlingen og få en form, der ikke er det.**

Det er et uafklaret spørgsmål, hvorledes de nationale parlamenter forholder sig til en sådan situation.

Med venlig hilsen

Peter Juul Larsen
Tlf. (fra Ft.) 11169