



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 8.11.2017  
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive  
køretøjer til vejtransport**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

## **BEGRUNDELSE**

### **1. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **• Forslagets begrundelse og formål**

EU går fuldt ind for at skabe et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem. At opnå en bæredygtig transport er et centralt mål for den fælles transportpolitik. Det er også en af Kommissionens vigtigste politiske prioriteter for 2015-2019, især inden for energiunionen<sup>1</sup> og med hensyn til beskæftigelse, vækst og investeringer. Talen om Unionens tilstand i 2017 skitserer en ny industripolitisk strategi, der skal gøre EU førende i verden inden for dekarbonisering<sup>2</sup>.

Disse politiske prioriteter understøttes af Kommissionens europæiske strategi for lavemissionsmobilitet, der blev vedtaget i juli 2016<sup>3</sup>. Den bekræfter, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og drivhusgasemissioner og forurenende emissioner bør også være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet.

Ifølge Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"<sup>4</sup> giver øget produktion og udbredelse af renere køretøjer, infrastruktur for alternative brændstoffer og moderne systemtjenester, der gør brug af den datadrevne økonomi i EU, mange fordele: De europæiske borgere vil få gavn af sikre, attraktive, intelligente, fleksible og stadig mere automatiske transportløsninger, som vil give industrierne nye kilder til vækst og konkurrenceevne.

Omkring 95 % af køretøjerne på vejene i Europa anvender stadig fossile brændstoffer. Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet gør det klart, at anvendelsen af køretøjer med lave eller ingen emissioner vil skulle stige betydeligt i fremtiden for at opfylde EU's emissionsreduktionsforpligtelser. Strategien peger på relevansen af offentlige udbud i denne sammenhæng. Den konstaterer, at for at understøtte efterspørgslen arbejder Kommissionen i forbindelse med revisionen af direktivet om renere køretøjer på incitamenter i reglerne for offentlige udbud<sup>5</sup>.

Som anført i Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"<sup>6</sup> udgør dette forslag en del af anden pakke af forslag, der skal bidrage til Unionens indsats med henblik på lavemissionsmobilitet. Denne pakke forelægges i Kommissionens meddelelse "Fremme af lavemissionsmobilitet - En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne". Den omfatter en kombination af udbuds- og efterspørgselsorienterede foranstaltninger, der skal styre EU ind på vejen til lavemissionsmobilitet og samtidig styrke EU's økomobilitetssystems konkurrenceevne<sup>7</sup>.

---

<sup>1</sup> COM (2015) 80 final.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13\\_en](https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en).

<sup>3</sup> COM (2016) 501 final.

<sup>4</sup> COM (2017) 283 final.

<sup>5</sup> COM (2016) 501 final.

<sup>6</sup> COM (2017) 283 final.

<sup>7</sup> COM(2017) 675 final.

Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, kendt som direktivet om renere køretøjer (eller direktivet), supplerer EU's horisontale lovgivning om offentlige udbud<sup>8</sup>. Ved at gøre det obligatorisk at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i driftslevetiden i forbindelse med offentlige udbud af køretøjer til vejtransport skal det stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer, bidrage til at reducere emissionerne af CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer og øge energieffektiviteten.

En efterfølgende evaluering, der blev foretaget i 2015, viste, at direktivet har alvorlige mangler. Offentlige organer anvender i gennemsnit ikke offentlige udbud tilstrækkelig godt til at kunne bidrage til at fremskynde udbredelsen på markedet af renere køretøjer<sup>9</sup>. Den konstaterede mangler i direktivets udformning, herunder et utilstrækkeligt anvendelsesområde og mangel på en definition. Bestemmelserne om indkøb af køretøjer er enten uklare (de tekniske specifikationer) eller alt for komplekse (monetariseringen af eksterne virkninger).

Dette initiativs generelle mål er at øge udbredelsen på markedet af renere køretøjer, dvs. med lave eller ingen emissioner, i forbindelse med offentlige udbud og dermed bidrage til at reducere de samlede emissioner fra transport samt til konkurrenceevne og vækst i transportsektoren. Offentlige udbud er fortsat relevante som en stimulans på efterspørgselssiden, herunder i forbindelse med tunge transportkøretøjer, hvor der endnu ikke er nogen lovgivningsmæssige krav til reduktion af CO<sub>2</sub>-emissionerne, selv om en sådan lovgivning er under udarbejdelse. De bidrager til yderligere at understøtte markedsdynamikken på bil- og varevognsmarkedene i medlemsstater med en meget ringe udbredelse af renere køretøjer – i 2017 var andelen af nyindregistrerede biler, som var batteridrevne el-køretøjer, mindre end 1 % i 16 medlemsstater, og i 10 medlemsstater var den mindre end 0,5 %. Og de stimulerer udbredelsen af renere køretøjer i markedssegmentet for tunge køretøjer.

Revisionen sikrer, at direktivet omfatter al relevant udbudspraksis, at det giver klare, langsigtede markedssignaler, og at bestemmelserne er forenklede og effektive. Den tager sigte på at øge transportsektorens bidrag til reduktion af emissionerne af CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer og til konkurrenceevne og vækst. Den understøtter også bedre tilpasning og dermed større indvirkning på markedet af politikkerne for offentlige udbud i medlemsstaterne.

Revisionen udvider direktivets anvendelsesområde. Den fastsætter en definition af renere lette køretøjer baseret på en kombineret emissionstærskel for CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer. Den gør det også muligt at vedtage en delegeret retsakt i henhold til dette direktiv for at anvende den samme tilgang til tunge køretøjer, efter at CO<sub>2</sub>-emissionsnormerne for sådanne køretøjer er blevet vedtaget på EU-plan i fremtiden. Den fastsætter minimumsmål for udbud på medlemsstatsplan i overensstemmelse med definitionen og for så vidt angår tunge køretøjer baseret på alternative brændstoffer indtil vedtagelsen af den delegerede retsakt. Endelig indfører den en rapporterings- og overvågningsramme og udelader metoden til monetarisering af eksterne virkninger.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

---

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

<sup>9</sup> I 2009-2015 var et gennemsnit på ca. 4,7 % af alle indkøb af nye køretøjer til offentlig personbefordring (eller ca. 2 700 køretøjer), 0,4 % af alle indkøb af nye varevogne (eller 20 køretøjer), 0,07 % af alle indkøb af lastbiler (eller 6 køretøjer) og 1,7 % af alle nye busser (eller 130 køretøjer), som blev købt i henhold til direktivet om renere køretøjer, batteridrevne el-køretøjer, brændselscelledrevne el-køretøjer, plug-in hybridkøretøjer eller naturgasdrevne køretøjer.

EU-retten fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud ved direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU. Disse minimumstærskler er betingelserne for at anvende bestemmelserne i direktivet om renere køretøjer. Denne revisions mål er i overensstemmelse med chartret om grundlæggende rettigheder<sup>10</sup>, navnlig da en ikkediskriminerende tilgang anvendes over for de enkelte ordregivende myndigheder, ordregivere og relevante operatører. De er i fuld overensstemmelse med de vigtigste mål for andre lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige initiativer, der tager sigte på at reducere emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og understøtte anvendelsen af renere køretøjer med lave eller ingen emissioner. Målene for dette initiativ, og de foreslåede foranstaltninger, er i overensstemmelse med den foreslåede forordning om præstationsnormer for CO<sub>2</sub>-emissioner efter 2020<sup>11</sup>. Revisionen supplerer en push- og pull-markedstilgang gennem politiske løftestænger på EU-plan ved at skabe en yderligere stimulans for renere køretøjer på efterspørgselssiden. På denne måde bidrager den til at gennemføre præstationsnormerne for bilers og varevognes CO<sub>2</sub>-emissioner efter 2020 samt EU's gældende lovgivning om luftkvalitet.

## **2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITSPRINCIPPET**

### **• Retsgrundlag**

Direktivet er baseret på artikel 192 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Med vedtagelsen af direktiv 2009/33/EF understregede de europæiske medlovgivere den betydning, som offentlige udbud har for opnåelse af EU's langsigtede mål for miljø, klima og energi samt for vækst og konkurrenceevne. Det er også det samme retsgrundlag som det, der blev anvendt ved vedtagelsen af direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.

### **• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Medlemsstaterne og EU deler kompetencer inden for transport-, miljø- og udbudsret. Den sektorspecifikke harmonisering af udbudsreglerne i det indre marked hører dog under EU's kompetence. Problemer med tilknytning til direktivet i sin nuværende form kan ikke løses af medlemsstaterne alene, da medlemsstaternes jurisdiktion ophører ved de nationale grænser.

Konsekvensanalysen viser, at tiltag i henhold til dette initiativ begrænser EU's indsats til fastlæggelse af en politikramme med minimumskrav til udbud af renere køretøjer, samtidig med at medlemsstaterne får fleksibilitet i forbindelse med gennemførelsen, herunder med hensyn til valg af teknologi. De foreslåede foranstaltninger griber ikke ind i medlemsstaternes kompetence til at tilrettelægge udførelsen af (offentlig) transport, og de begrænser ikke muligheden for at vælge den mest hensigtsmæssige teknologi.

Store potentielle virkninger af klimaændringerne begrundet en indsats på alle forvaltningsniveauer; dette er et accepteret grundlag for politisk beslutningstagning på EU-plan. Det anerkendes også, at luftforurening, der dog mest er et lokalt problem i byerne, kan tackles mere effektivt, hvis myndighederne kan udnytte de bedste tilgængelige rene teknologier, hvilket lettes ved, at der findes et fælles marked. Omkostningerne ved luftforurening kræver samarbejde og en indsats på alle forvaltningsniveauer.

### **• Proportionalitetsprincippet**

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm)

<sup>11</sup> COM(2017) 676 final.

I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet går dette forslag ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de fastsatte mål. Alle foranstaltninger anses for at være forholdsmæssige med hensyn til deres virkninger. De supplerer andre politiske løftestænger såsom præstationsnormerne for bilers og varevognes CO<sub>2</sub> -emissioner og understøtter gennemførelsen af EU's lovgivning om luftkvalitet. Dette initiativ bidrager til at sikre en klarere og bedre koordineret tilgang. Det begrænser heller ikke muligheden for at vælge den mest relevante teknologi. Det understøtter snarere med en tilgang vedrørende minimumsandel den nødvendige hurtige udvikling i retning af lav- og nulemissionsmobilitet.

Det giver myndighederne mulighed for inden for nærmere fastsatte frister at træffe alle de foranstaltninger, der er nødvendige for at lette anvendelsen af renere køretøjer med henblik på at nå europæiske, nationale og lokale politiske mål. Det giver også mulighed for fleksibelt samspil mellem nationale, lokale og regionale offentlige organer inden for rammerne af overordnede, brede minimumsmål for udbud, som fastsættes på nationalt plan. Den territoriale konsekvensanalyse af forslaget viste, at virkningerne er overvejende positive og relativt jævnt fordelt i hele EU.

- **Valg af instrument**

Da dette forslag ændrer et eksisterende direktiv, er et ændringsdirektiv det mest hensigtsmæssige instrument. Størstedelen af de interessenter, som deltog i den offentlige høring, støttede denne holdning og afviste muligheden for at ophæve direktivet og muligheden for at ændre direktivet til en forordning på trods af manglerne i den nuværende lovgivning. Det blev konstateret, at en forordning ikke giver mulighed for den nødvendige fleksibilitet til at imødekomme de regionale og lokale forskelle.

### **3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSETER OG KONSEKVENSANALYSER**

- **Efterfølgende evaluering af eksisterende lovgivning**

Den efterfølgende evaluering konkluderede, at direktivet ikke har stimuleret de offentlige udbud af renere og energieffektive køretøjer. Offentlige udbud har haft ringe indvirkning på udbredelsen på markedet af renere køretøjer i EU og derfor også meget begrænset indvirkning på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer. De har heller ikke haft nogen synlig indvirkning på sektorens konkurrenceevne eller vækst.

I evalueringen blev der peget på følgende som hovedårsagerne til direktivets begrænsede virkning:

- Det begrænsede antal kontrakter, der er omfattet af direktivet: På grund af begrænsede bestemmelser om direktivets anvendelsesområde omfatter det ikke andre former for praksis end offentlige organers direkte indkøb. Det omhandler for eksempel ikke leje, leasing eller afbetalingskøb af køretøjer. Desuden omfatter det ikke andre kontrakter om transportydelser end kontrakter om offentlig personbefordring.
- Manglen på klare bestemmelser om indkøb af køretøjer: Direktivet definerer ikke klart renere køretøjer, og det indeholder heller ikke klare bestemmelser om indkøb heraf.
- Den komplicerede bestemmelse om anvendelse af monetariseringsmetoden: I evalueringen konstateres det, at offentlige organer sjældent anvender denne metode, fordi den er så kompleks.

- Manglende tilpasning af medlemsstaternes politikker for offentlige udbud: I betragtning 15 i direktivet om renere køretøjer konstateres det, at "indkøb af køretøjer til kollektiv transport kan påvirke markedet betydeligt, hvis kriterierne harmoniseres på fællesskabsplan". Der er endnu ikke indført sådanne harmoniserede kriterier.

Den efterfølgende evaluering konkluderede, at direktivet fortsat bør finde anvendelse. Offentlige udbud har potentiale til at bidrage til at øge udbredelsen på markedet af renere køretøjer og bidrage til stordriftsfordele, der vil føre til lavere produktionsomkostninger og lavere priser. Dette vil desuden bidrage til at stimulere den private efterspørgsel efter renere køretøjer: Større synlighed kan øge forbrugernes tillid. En ophævelse af direktivet vil sende et forkert politisk signal i forbindelse med EU's omstilling til lavemissionstransport. Ordregivende myndigheder og ordregivere vil finde det vanskeligere at begrunde indkøbet — horisontal lovgivning om offentlige udbud fastsætter ikke disse specifikke krav. På nuværende tidspunkt er der heller ingen alternative politiske foranstaltninger, der kan stimulere markedet for renere tunge køretøjer.

Den efterfølgende evaluering anbefalede en række ændringer af direktivet, herunder at udvide dets anvendelsesområde og ændre bestemmelserne om indkøb af køretøjer til også at omfatte en definition og tilknyttede krav om indsats. Den konstaterede også behovet for at forbedre niveauet og kvaliteten af de oplysninger og data, der stilles til rådighed for at understøtte den fremtidige overvågning af effektiviteten og virkningen af direktivet.

#### • **Høringer af interessenter**

Som led i konsekvensanalysen blev interessenterne hørt i forbindelse med:

- en åben offentlig høring fra den 19. december 2016 til den 24. marts 2017: den bekræftede behovet for en revision; et flertal støttede en udvidelse af anvendelsesområdet og indførelse af en definition og tilknyttede minimumskrav om indsats
- interviews med interessenter, der blev gennemført mellem december 2016 og marts 2017; de konstaterede især behovet for fleksibilitet i forbindelse med gennemførelsen af direktivet
- et offentligt møde med interessenter om den offentlige høring den 28. april 2017, hvor behovet for og de relative fordele ved tilgange til at udvide direktivets anvendelsesområde blev drøftet, og der blev fastsat en definition og tilknyttede udbudskrav
- møder med medlemsstaternes repræsentanter den 8. februar, den 5. april og den 28. april 2017, som understregede relevansen af sammenhæng i politikkerne og fordelene ved en emissionsbaseret tilgang til at definere renere køretøjer.

#### • **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Udarbejdelsen af rapporten om konsekvensanalysen blev indledt med den efterfølgende evaluering af direktivet<sup>12</sup>. De fleste af de anvendte oplysninger blev forelagt af interessenterne i forbindelse med høringsaktiviteter med interessenter. Dette blev suppleret med de oplysninger, som interessenterne har forelagt Kommissionen på ad hoc-basis.

<sup>12</sup> Se <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

Yderligere informationskilder omfattede det arbejde, der er udført af en ekspertgruppe under GD MOVE's undergruppe vedrørende alternative brændstoffer i byer i forbindelse med forummet for bæredygtig transport. Oplysninger, der er tilvejebragt i forbindelse med revisionen af Kommissionens kriterier for grønne offentlige udbud, er også blevet anvendt. Konsekvensanalysen bygger i høj grad på en ledsagende undersøgelse, der er foretaget af Ricardo AEA<sup>13</sup>. Generelt er de kilder, der er anvendt i forbindelse med udarbejdelsen af rapporten om konsekvensanalysen, i det store og hele udtømmende og repræsentative for de forskellige interessentgrupper.

Kommissionen holdt også den 11. maj 2017 et møde med eksperter fra forskellige byer og regioner om den territoriale konsekvensanalyse af dette lovgivningsforslag.

- **Konsekvensanalyse**

Konsekvensanalysen blev forelagt Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol den 26. juli 2017. Udvalget afgav en positiv udtalelse med forbehold den 13. september 2017. Det mente, at den endelige rapport fuldt ud bør redegøre for initiativets merværdi i forhold til andre initiativer, der påvirker emissionerne fra vejtransport, herunder også med henblik på at øge udbredelsen af køretøjerne. Det konstaterede, at rapporten tydeligere skal begrunde direktivets forvaltningsændring med hensyn til princippet om teknologisk neutralitet, herunder også redegøre nærmere for udformningen af de politiske valgmuligheder. I udtalelsen blev det desuden konstateret, at nettofordelene på kort og lang sigt ved de politiske valgmuligheder bør være klarere, og at der bør redegøres nærmere for gennemførelsen af tilgangen og dens Refitrelaterede virkninger.

Den endelige rapport om konsekvensanalysen indeholder en omfattende beskrivelse og vurdering af initiativets merværdi og dets forbindelser til andre politiske initiativer i afsnit 1.2, 3.3, 3.4 og 4.3. Følgevirkningerne for private købsbeslutninger er blevet beskrevet kvalitativt i afsnit 2.1. I afsnit 5 er der medtaget en detaljeret beskrivelse af de politiske valgmuligheder, som bygger på beskrivelsen af proceduren med forudgående kontrol af alle mulige foranstaltninger i afsnit 4. Den indeholder begrundelsen for udeladelse af tilgangen med internalisering af eksterne omkostninger, især på grund af dens begrænsede anvendelse i praksis. En omfattende analyse af virkningerne af alle valgmulighederne findes i afsnit 6 og indeholder en analyse af kompromiser i det omfang, det er muligt. Konsekvensanalysen indeholder også oplysninger om følsomheden af referencescenariet i forhold til andre politiske initiativer. Resuméet af konsekvensanalysen og udtalelsen fra Udvalget for Forskriftskontrol findes på Kommissionens websted<sup>14</sup>.

## **Politiske valgmuligheder**

### *Valgmulighed 1: Ophævelse af direktivet*

Denne politiske valgmulighed ophæver direktivet. Direktivets specifikke mål vil blive behandlet gennem forskellige ikkelovgivningsmæssige instrumenter, herunder bevidstgørelse og fremme af anvendelsen af de frivillige kriterier for grønne offentlige udbud, som Europa-kommissionen har fastsat. EU's eksisterende finansielle retningslinjer for udviklingen i retning af køretøjer med lave eller ingen emissioner<sup>15</sup> kan revideres. Der tilskyndes til en frivillig indsats fra markedsaktører.

---

<sup>13</sup> SWD(2017) 366 final.

<sup>14</sup> [Indsæt weblink, når det foreligger].

<sup>15</sup> SWD(2013)27.

*Valgmulighed 2: Fastsættelse af en definition af renere køretøjer og krav om, at medlemsstaterne skal udarbejde nationale politiske planer eller anvende monetariseringsmetoden*

Denne politiske valgmulighed foreslår en række moderate ændringer. Den ændrer ikke direktivets anvendelsesområde, men kræver, at medlemsstaterne vælger en af to primære tilgange:

- anvende en fælles definition af renere køretøjer på grundlag af udstødningsemissioner som defineret i det ændrede direktiv og på grundlag heraf udvikle en national politikramme hen imod et langsigtet mål eller
- kræve, at alle offentlige organer køber køretøjer på grundlag af deres monetariserede interne og eksterne omkostninger, for hvilke anvendelsen af den reviderede monetariseringsmetode i henhold til direktivet vil være bindende.

*Valgmulighed 3: Fastsættelse af en definition af renere køretøjer baseret på emissionstærskler og fastsættelse af minimumsmål for udbud af lette køretøjer, samtidig med at anvendelsesområdet udvides*

Denne politiske valgmulighed indebærer en grundig revision af direktivet. Den gør det mere ambitiøst og ændrer dets primære forvaltningstilgang. Denne valgmulighed vil navnlig:

- indføre en fælles definition af renere køretøjer baseret på en emissionsbaseret tærskel (tank-til-hjul) for lette køretøjer, som kombinerer emissionerne af CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer
- tilføje et minimumsmål for udbud for offentlige organer, der defineres på medlemsstatsplan for lette køretøjer i henhold til de tærskler, der er fastsat i EU-udbudsretten for 2025 og 2030<sup>16</sup>
- indføre foranstaltninger for at udvide direktivets anvendelsesområde og
- udelade monetariseringsmetoden.

*Valgmulighed 4: Fastsættelse af en definition baseret på alternative brændstoffer og fastsættelse af tilknyttede minimumsmål for udbud af alle køretøjer, samtidig med at anvendelsesområdet udvides*

Denne politiske valgmulighed anvender samme generelle tilgang til revision af direktivet som politisk valgmulighed 4, men med flere forskelle. Den:

- indfører en fælles definition af renere køretøjer baseret på alternative brændstoffer for plug-in hybridkøretøjer, batteridrevne elkøretøjer, brændselscelledrevne elkøretøjer og naturgasdrevne/biomethangasdrevne lette og tunge køretøjer
- tilføjer et minimumsmål for udbud for offentlige organer, der defineres på medlemsstatsplan for lette og tunge køretøjer i henhold til den definition og de tærskler, der er fastsat i EU-udbudsretten for 2025 og 2030
- indfører foranstaltninger for at udvide direktivets anvendelsesområde og

---

<sup>16</sup> 2025 giver tilstrækkelig tid til forberedelse og tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer, samtidig med at der kan gives markedssignaler på kort sigt. En trinvis tilgang frem mod 2030 giver også mulighed for at øge direktivets ambitionsniveau med henblik på at fremme innovation i udbud af køretøjer.

- udelader monetariseringsmetoden.

*Valgmulighed 5: Vedtagelse af en forordning for at anvende monetariseringsmetoden som den eneste tilgang til information om udbud af køretøjer, samtidig med at anvendelsesområdet udvides*

Denne politiske valgmulighed ændrer fuldstændig forvaltningsrammen for udbud af renere køretøjer. Den erstatter det nuværende direktiv med en forordning om fremme af renere køretøjer og foreskriver, at køretøjer skal købes på grundlag af deres energi- og miljøbelastninger, hvilket bør monetariseres i henhold til den reviderede monetariseringsmetode. Den udvider også direktivets anvendelsesområde.

*Valgmulighed 6: Fastsættelse af en definition af renere køretøjer baseret på emissionstærskler og fastsættelse af minimumsmål for udbud af lette køretøjer, hvilket kombineres med en definition baseret på alternative brændstoffer og fastsættelse af minimumsmål for udbud af tunge køretøjer*

Denne valgmulighed kombinerer elementer fra politisk valgmulighed 3 og 4. Den anerkender fordelene ved en emissionsbaseret tilgang til at definere et renere køretøj. Tilgangen ved valgmulighed 3 anvendes til lette køretøjer. For tunge køretøjer anvender den tilgangen ved valgmulighed 4 og giver Kommissionen mulighed for at vedtage en delegeret retsakt for at ændre denne tilgang til en emissionsbaseret tærskeltilgang, når præstationsnormerne for tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner er blevet vedtaget på EU-plan.

Valgmulighed 6 er blevet valgt som den foretrukne politiske valgmulighed ved revisionen af direktivet. Den forbedrer sammenhængen med anvendelsen af præstationsnormerne for bilers og varevognes CO<sub>2</sub>-emissioner på EU-plan. Begge initiativer vedrører samme type køretøj gennem en kombination af markedsbaserede push- og pull-løftestænger. Valgmulighed 6 sikrer tilpasning af direktivet til en emissionsbaseret tilgang, der skal anvendes i forbindelse med tunge transportkøretøjer i fremtiden. Den sikrer også umiddelbar indvirkning på udbredelsen på markedet inden for tung transport. Endelig fastlægger den en klar vej fremad, som giver markedsaktørerne sikkerhed på lang sigt, samtidig med at den giver fleksibilitet og skønsbeføjelse i forbindelse med gennemførelsen.

#### • **Målrettet regulering og forenkling**

Målrettet regulering og forenkling af direktivet om renere køretøjer vil blive opnået, hvis der fastsættes en klar definition, hvis der fastsættes tilknyttede minimumsmål for udbud, og hvis den komplekse monetariseringsmetode opgives. Hvis direktivets nuværende tilgang skulle videreføres, ville kompromiser mellem en bedre definition af renere køretøjer (og tilknyttede indkøbsbestemmelser) og en forbedring af monetariseringsmetoden have forrang og hindre målet om at give stærkere markedssignaler og etablere mere effektive udbudsprocedurer. Gennemførelsen af den foretrukne valgmulighed vil sandsynligvis medføre en indledende stigning i den administrative byrde på grund af behovet for gennemførelse af og rapportering om målene. Men dette opvejes af de samlede socioøkonomiske fordele, men også de mere langsigtede forenklingsgevinster ved den foreslåede tilgang med klare bestemmelser. Gennemførelsen i medlemsstaterne giver mulighed for på en fleksibel måde at kombinere lokale og regionale udbudsinitiativer i henhold til markedskapaciteten og -udviklingen. En effektiv anvendelse af de udfyldte koder og registreringer i det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV) i databasen Tender Electronic Daily vil understøtte og forenkle rapporteringen og overvågningen. Rapporten om konsekvensanalysen viser, at fordelene ved forenkling vil blive større med tiden, når direktivet gennemføres.

#### 4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for EU's budget.

#### 5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Dette forslag omhandler den nuværende mangel på rapporteringsforpligtelser. Medlemsstaterne skal rapportere om gennemførelsen af direktivet hvert tredje år, første gang med en foreløbig rapport i 2023 og fuld rapportering i 2026 om gennemførelsen af målet for 2025. Der bør indføres fælles koder for køretøjer med lave eller ingen emissioner i EU's fælles glossar for offentlige kontrakter for at lette registreringen i databasen Tender Electronic Daily. Kommissionen vil desuden støtte gennemførelsen af det reviderede direktiv gennem fortsat arbejde i Europa-Kommissionens forum for bæredygtig transport.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget til direktiv om ændring af direktivet om renere køretøjer er baseret på politisk valgmulighed 6. I direktivet foretages følgende ændringer:

- Direktivets anvendelsesområde som fastsat i artikel 3 udvides til at omfatte andre former for udbud end indkøb, nemlig leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør i overensstemmelse med deres koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter, jf. bilaget.
- Definitionerne i direktivet ændres i artikel 4, stk. 4, ved at tilføje en henvisning til minimumsmålene for udbud for medlemsstaterne, jf. bilaget.
- Bestemmelserne om indkøb af renere køretøjer i artikel 5 revideres for at fastsætte minimumsmål for udbud af renere køretøjer, der er opdelt efter medlemsstat og køretøjernes segmentklasser i henhold til kombinerede emissionstærskler for CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer (lette køretøjer) og alternative brændstoffer (tunge køretøjer), og som er medtaget i bilaget og fastsat fra de heri angivne datoer.
- Den nuværende artikel 6 udgår.
- Der er indsat en ny artikel 7 om udøvelse af delegerede beføjelser, og artikel 9 om udøvelse af gennemførelsesbeføjelser er tilpasset.
- Artikel 10 er tilpasset for at indføre rapporteringsforpligtelser for medlemsstaterne og tilpasse Kommissionens rapporteringsforpligtelser til medlemsstaternes rapportering med foreløbig rapportering i 2023 og fuld rapportering i 2026 om gennemførelsen af målene for 2025 og derefter hvert tredje år.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV****om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —  
 under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192,  
 under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
 efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
 under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>1</sup>,  
 under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>2</sup>,  
 efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
 ud fra følgende betragtninger:

- (1) Unionen går fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem<sup>3</sup>. Energiunionen og politikrammen for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030<sup>4</sup> fastsætter ambitiøse unionsforpligtelser for yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 sammenlignet med 1990, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, med mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed.
- (2) Kommissionen meddelte i sin europæiske strategi for lavemissionsmobilitet<sup>5</sup>, at for at opfylde EU's forpligtelser på 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), der blev afholdt i 2015 i Paris, bør dekarboniseringen af transportsektoren fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor bør være godt på vej mod nulemission inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås gennem en række politiske initiativer, herunder anvendelse af offentlige udbud af renere køretøjer.
- (3) Kommissionen understreger i sin meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for

---

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

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

<sup>3</sup> Det Europæiske Råds konklusioner af 24. oktober 2014.

<sup>4</sup> Kommissionens meddelelse om en politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030 (COM(2014)0013)

<sup>5</sup> COM(2016) 501 final.

alle"<sup>6</sup>, at øget produktion og udbredelse af renere køretøjer, infrastrukturer for alternative brændstoffer og nye mobilitetstjenester, der udnytter digitaliseringen og automatiseringen i Unionen, giver mange fordele for Europas borgere, medlemsstater og industrier. Disse omfatter mere sikre og fleksible rejsemuligheder og reduktion af eksponering for skadelige forurenende emissioner. Talen om Unionens tilstand i 2017 fastslog, at målet er, at EU bliver førende i verden inden for dekarbonisering.

- (4) Som anført i Kommissionens meddelelse "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle"<sup>7</sup> udgør dette forslag en del af anden pakke af forslag, der skal bidrage til Unionens indsats med henblik på lavemissionsmobilitet. Denne pakke, der forelægges i Kommissionens meddelelse "Fremme af lavemissionsmobilitet - En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvaret af industrien og arbejdstagerne", omfatter en kombination af udbuds- og efterspørgselsorienterede foranstaltninger, der skal styre EU ind på vejen til lavemissionsmobilitet og samtidig styrke EU's økomobilitetssystemets konkurrenceevne.
- (5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske emissioner fra køretøjer ved at understøtte dekarboniseringen af transportsektoren. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil sandsynligvis reducere emissionerne af CO<sub>2</sub> og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end metan) og fremme den europæiske industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for køretøjer med lave eller ingen emissioner.
- (6) Offentlige myndigheder kan gennem deres udbudspolitik oprette og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Direktiv 2014/24/EU<sup>8</sup> og 2014/25/EU<sup>9</sup> fastsætter harmoniserede minimumsregler for offentlige udbud, der harmoniserer den måde, hvorpå offentlige myndigheder og visse almenyttige offentlige forsyningsvirksomheder køber varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser. De fastsætter navnlig samlede tærskler for omfanget af kontrakter, der skal være omfattet af EU-lovgivningen, hvilket også gælder for direktivet om renere køretøjer.
- (7) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud og tilføjer kriterier for bæredygtighed og tager dermed sigte på at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktivet om renere køretøjer i 2015 og konkluderede, at direktivet ikke fører til udbredelse på markedet af renere køretøjer i hele Unionen, navnlig på grund af mangler i dets bestemmelser om anvendelsesområde og indkøb af køretøjer. Indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og indvirkningen på fremme af industriens konkurrenceevne viste sig meget begrænset.
- (8) Den konsekvensanalyse, der er foretaget, understreger fordelene ved en ændring af den overordnede forvaltningstilgang til udbud af renere køretøjer på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt nå målet om at påvirke udbredelsen på markedet af rene køretøjer i forhold til at anvende internalisering af eksterne omkostninger i de overordnede indkøbsbeslutninger, idet der dog gøres opmærksom på relevansen af at tage hensyn til de miljømæssige aspekter i alle

---

<sup>6</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>7</sup> COM (2017) 283 final.

<sup>8</sup> EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65-242.

<sup>9</sup> EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243-374.

indkøbsbeslutninger. Fordelene på mellemlang og lang sigt for de europæiske borgere og virksomheder begrundes fuldt ud denne tilgang, for så vidt den ikke foreskriver, at ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører anvender en specifik teknologi.

- (9) Udvidelse af direktivets anvendelsesområde til at omfatte andre former for praksis såsom leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, og udlejning af busser og turistbusser med chauffør samt specifik postbefordring og kurértjeneste og tjenesteydelser i forbindelse med affald sikrer, at al relevant udbudspraksis er omfattet.
- (10) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra lette og tunge køretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at støtte udbredelsen på markedet af køretøjer med lave eller ingen emissioner i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses bestemmelserne i EU-lovgivningen om præstationsnormerne for bilers og varevognes CO<sub>2</sub>-emissioner for perioden efter 2020<sup>10</sup>. Den indsats, der foretages i henhold til det ændrede direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende disse normer. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.
- (11) Lette og tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og er på forskellige niveauer med hensyn til markedsudvikling, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle. Konsekvensanalysen viste merværdien af at vedtage en tilgang baseret på alternative brændstoffer, indtil der på EU-plan er fastsat teknologineutrale krav til CO<sub>2</sub>-emissioner fra tunge køretøjer, hvilket Kommissionen agter at foreslå i fremtiden. Konsekvensanalysen anerkendte desuden, at markederne for bybusser med lave eller ingen emissioner er kendetegnet ved øget markedsudvikling, hvorimod markederne for lastbiler med lave eller ingen emissioner er på et tidligere trin i markedsudviklingen.
- (12) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer senest i 2025 og senest i 2030 på medlemsstatsplan bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulmissionsmobilitet er påkrævet. Minimumsmålene understøtter etableringen af markeder i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Minimumsmål for udbud bør suppleres med en forpligtelse for ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører til at overveje relevante energi- og miljømæssige aspekter i alle deres udbudsprocedurer. Den territoriale konsekvensanalyse af dette ændrede direktiv viste, at virkningen vil være jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.
- (13) Den maksimale virkning kan opnås, hvis offentlige udbud af renere køretøjer er målrettet mod områder med en relativt høj grad af luftforurening. De offentlige myndigheder i medlemsstaterne opfordres til især at fokusere på disse områder, når de

<sup>10</sup>

COM(2017) 676 final.

afslutter gennemførelsen af deres nationale minimumsmål, og til at afspejle den tilknyttede indsats i deres rapportering i henhold til dette ændrede direktiv.

- (14) Beregning af livscyklusomkostninger er et vigtigt redskab for ordregivende myndigheder og ordregivere til at dække energi- og miljøomkostningerne i løbet af et køretøjs livscyklus, herunder omkostningerne i forbindelse med emission af drivhusgasser og andre forurenende emissioner på grundlag af en relevant metode til at fastsætte deres økonomiske værdi. I betragtning af den begrænsede anvendelse af metoden til beregning af driftslevetidssomkostninger i henhold til direktiv 2009/33/EU og oplysningerne fra ordregivende myndigheder og ordregivere om anvendelsen af egne metoder, der er tilpasset deres specifikke forhold og behov, bør det ikke være obligatorisk at anvende en bestemt metode, men ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører bør kunne vælge en hvilken som helst metode til beregning af levetidssomkostninger for at understøtte deres udbudsprocedurer.
- (15) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette ændrede direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre en effektiv overvågning af gennemførelsen. Den bør indledes med en foreløbig rapport i 2023 og fortsætte med en første fuld rapport om gennemførelsen af minimumsmålene i 2026 og derefter hvert tredje år. For at minimere den administrative byrde for de enkelte offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lettes. Kommissionen vil sikre fuld rapportering for køretøjer med lave eller ingen emissioner og andre alternative brændstoffer inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i databasen Tender Electronic Daily.
- (16) Yderligere støtte til udbredelsen på markedet af renere køretøjer kan opnås ved at stille målrettede offentlige støtteforanstaltninger til rådighed på nationalt plan og EU-plan. Dette omfatter bedre udveksling af viden og tilpasning af udbud for at muliggøre en indsats i et omfang, der er tilstrækkeligt stort til omkostningsbesparelser og indvirkning på markedet. Muligheden for at yde offentlig støtte til fremme af udviklingen af de infrastrukturer, som er nødvendige for distribution af alternative brændstoffer, er anerkendt i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi 2014-2020<sup>11</sup>. Traktatens bestemmelser, navnlig artikel 107 og 108, finder dog fortsat anvendelse på sådan offentlig støtte.
- (17) For at nå målene i dette direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde med henblik på at ajourføre bestemmelserne om CO<sub>2</sub>-emissionsnormerne for tunge køretøjer for en periode på fem år fra den *[Indsættelse af ikrafttrædelsesdatoen]*. Denne periode bør forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (18) Eftersom målet for dette direktiv, nemlig at skabe en stimulans for renere køretøjer på efterspørgselssiden til støtte for en omstilling til lavemissionsmobilitet, ikke i

---

<sup>11</sup> EUT C 200 af 28.6.2014, s. 1.

tilstrækkelig grad kan nås af medlemsstaterne alene, men snarere som følge af en fælles og langsigtet politikramme og på grund af omfanget bedre kan nås på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

- (19) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter<sup>12</sup> har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelse af sådanne dokumenter er berettiget.
- (20) Direktiv 2009/33/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

I direktiv 2009/33/EF foretages følgende ændringer:

- (1) Titlen affattes således:

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet"

- 2) Artikel 3 affattes således:

### "Artikel 3

#### **Anvendelsesområde**

Dette direktiv finder anvendelse på:

- a) kontrakter om indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport foretaget af ordregivende myndigheder eller ordregivere, for så vidt de er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU
- b) kontrakter om indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport foretaget af operatører, der skal opfylde offentlige serviceforpligtelser i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbetjening som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007<sup>13</sup>
- c) offentlige tjenesteydelseskontrakter om transportydelser, jf. tabel 1 i bilaget, ud over en bestemt tærskelværdi, der fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige tærskelværdierne i artikel 4 i direktiv 2014/24/EU og artikel 15 i direktiv 2014/25/EU".

<sup>12</sup> EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

<sup>13</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

- 3) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

#### **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "ordregivende myndigheder": ordregivende myndigheder som defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 1), i direktiv 2014/24/EU og i artikel 3 i direktiv 2014/25/EU
- 2) "ordregivere": ordregivere som omhandlet i artikel 4 i direktiv 2014/25/EU
- 3) "køretøj til vejtransport": et køretøj omfattet af bilag II, litra A, punkt 1 og 2, i direktiv 2007/46/EF<sup>14</sup>.
- 4) "renere køretøj":
  - a) et køretøj i klasse M1 eller M2 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO<sub>2</sub> g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller
  - b) et køretøj i klasse N1 med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO<sub>2</sub> g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller
  - c) et køretøj i klasse M3, N2 eller N3 som defineret i tabel 3 i bilaget".
- 4) Følgende indsættes som artikel 4a:

"Artikel 4a

#### **Delegation af beføjelser**

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 8a med henblik på at ajourføre tabel 3 i bilaget med tærskler for CO<sub>2</sub>-udstødningsemission og luftforurenende stoffer for tunge køretøjer, når de tilknyttede præstationsnormer for tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner er gældende på EU-plan".

- 5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

#### **Minimumsmål for udbud**

1. Medlemsstaterne sikrer, at indkøb, leasing, leje og afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport og offentlige tjenesteydelseskontrakter om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og offentlige tjenesteydelseskontrakter som omhandlet i dette direktivs artikel 3 opfylder minimumsmålene for udbud af lette køretøjer, jf. tabel 4 i bilaget, og af tunge køretøjer, jf. tabel 5 i bilaget.
  2. Medlemsstaternes myndigheder kan anvende højere minimumsmandater end dem, der er omhandlet i bilaget til dette direktiv.
- 6) Artikel 6 og 7 udgår.
- 7) Som ny artikel 8a indsættes:

"Artikel 8a

---

<sup>14</sup> EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

### Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4a, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den *[indsæt ikrafttrædelsesdatoen]*. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 4a omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4a træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ".

8) Artikel 9 affattes således:

"1. Kommissionen bistås af et udvalg.

Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

3. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom, inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen."

9) I artikel 10 foretages følgende ændringer:

(a) Stk. 1 affattes således:

"1. Efter rapportering fra medlemsstaterne forelægger Kommissionen hvert tredje år fra den 1. januar 2027 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort med henblik på en effektiv gennemførelse af dette direktiv."

(b) Følgende tilføjes som stk. 4 og 5:

"4. Medlemsstaterne forelægger Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv senest den 1. januar 2026 og derefter hvert tredje år. Medlemsstaterne forelægger senest den 1. januar 2023 Kommissionen en foreløbig rapport. Denne rapport skal indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, herunder om antallet af og klasserne for køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere og om den dialog, der er gennemført mellem de forskellige forvaltningsniveauer, og oplysninger om medlemsstaternes hensigter vedrørende ovennævnte rapporteringsaktiviteter samt eventuelle andre værdifulde oplysninger. Oplysningerne bør følge de kategorier, der er indeholdt i forordning nr. 2195/2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV)<sup>15</sup>, som anført i bilaget.

5. Kommissionen tillægges beføjelse til ved gennemførelsesretsakter at vedtage retningslinjer om indholdet af medlemstaternes rapporter, jf. stk. 4."

10) Bilaget erstattes af teksten i bilaget til nærværende direktiv.

#### *Artikel 2*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den XXXX [*indsæt datoen 24 måneder efter ikrafttrædelsen*]. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser.

Disse love og bestemmelser 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 meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og administrative bestemmelser, som de vedtager på det område, der er omfattet af dette direktiv.

#### *Artikel 3*

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

#### *Artikel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den....

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

<sup>15</sup> EUT L 340 af 16.12.2002, s. 1.