



Lovforslag nr. L 11

Folketinget 2010-11

Fremsat den 7. oktober 2010 af miljøministeren (Karen Ellemann)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

(Gennemførelse af EU-regler om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport m.v.)

§ 1

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som ændret ved lov nr. 484 af 11. maj 2010 og lov nr. 653 af 15. juni 2010, foretages følgende ændringer:

1. I § 13 a, nr. 4, ændres »§ 14 a« til: »§ 15 a«,.

2. I § 51 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Ministeren fastsætter med henblik på at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering regler om, at private or-

dregivere og operatører i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser.«

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

§ 2

Loven træder i kraft den 4. december 2010.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at fremme bæredygtigt forbrug og produktion ved først og fremmest at skabe hjemmel i miljøbeskyttelsesloven til at gennemføre dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport i dansk ret. Direktivet benævnes herefter direktiv 2009/33/EF.

Direktiv 2009/33/EF retter sig både mod offentlige myndigheder, offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder, private ordregivere og operatører. Lovforslaget skal alene skabe hjemmel til gennemførelse af de dele af direktiv 2009/33/EF, som vedrører private ordregivere og operatører, da der i miljøbeskyttelsesloven er hjemmel til at gennemføre de dele af direktivet, der retter sig mod offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder.

2. Direktiv 2009/33/EF

Der er et stigende fokus på bæredygtig produktion og forbrug i miljøpolitikken både globalt og regionalt.

Europa-Kommissionens meddelelse af 15. maj 2001 med titlen »En bæredygtig udvikling i Europa for en bedre verden: En EU-strategi for bæredygtig udvikling«, som blev fremlagt på Det Europæiske Råds møde i Göteborg den 15. og 16. juni 2001, pegede på emissionerne af drivhusgas og forurening fra transporten som de vigtigste hindringer for bæredygtig udvikling.

Kommissionen vedtog i 2008 en handlingsplan for bæredygtigt forbrug og produktion og bæredygtig industripolitik. Handlingsplanen indeholdt bl.a. en meddelelse om et bedre miljø gennem offentlige indkøb og en politisk målsætning om 50 % offentlige grønne indkøb ved udgangen af 2010 på udvalgte produktområder (KOM 2008 (400) om offentlige indkøb for et bedre miljø). Transport er et af de udvalgte produktområder, og direktiv 2009/33/EF skal bidrage til at sikre, at målsætningen nås indenfor dette område.

Direktiv 2009/33/EF har til formål at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport og navnlig – da dette vil have en betydelig indvirkning på miljøet – at påvirke markedet for standardkøretøjer, der fremstilles i større antal, såsom personbiler, busser og lastbiler. Markedet påvirkes ved at sikre en efterspørgsel efter rene og energieffektive køretøjer til vejtransport, som er tilstrækkelig stor til at motivere fabrikanterne og industrien til at investere i og

videreudvikle køretøjer med lavt energiforbrug og lave emissioner af CO₂ og forurenende stoffer.

Direktiv 2009/33/EF retter sig mod den kreds, der er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i udbudsdirektiverne¹). Det drejer sig om offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder (ordregivende myndigheder). Det drejer sig endvidere om visse private ordregivere, der varetager offentlige transportopgaver, herunder havne og lufthavne samt forsyningsvirksomheder inden for gas, el, varme, vand og post og endelig private ordregivere inden for efterforskning af olie og gas.

Det er alene indkøb over en vis værdi, der er omfattet af EU's udbudsdirektiver. Denne værdi – tærskelværdien – fremgår af direktiverne.

Endvidere retter direktiv 2009/33/EF sig mod de 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 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej. Operatørerne er alene omfattet, når der er tale om indkøb over et vist beløb (tærskelværdi), som medlemsstaterne fastsætter.

Direktiv 2009/33/EF pålægger medlemsstaterne at sikre, at denne kreds af ordregivere og operatører ved indkøb af køretøjer til vejtransport tager hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele køretøjets driftslevetid.

De køretøjer, som er omfattet af direktivet, fremgår af bilaget til direktiv 2009/33/EF, og omfattet er f.eks. personbiler, busser, varebiler og lastbiler.

Efter direktiv 2009/33/EF er det muligt at undtage visse specialbyggede køretøjer fra direktivets anvendelsesområde.

Det fremgår af direktiv 2009/33/EF, at de driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der skal tages i betragtning, mindst skal omfatte energiforbruget, emissionen af CO₂ og emission af NO_x, NMHC og partikler.

Ud over disse driftsmæssige energi- og miljøbelastninger kan de ordregivende myndigheder, private ordregivere og operatører også tage andre miljøbelastninger i betragtning.

De ordregivende myndigheder, private ordregivere og operatører skal tage hensyn til energi- og miljøbelastningerne på en af følgende måder: ved fastsættelse af minimumskrav (tekniske specifikationer), ved anvendelse af energi- og miljøbelastninger som delkriterier i forbindelse med tildelingskriteriet eller ved anvendelse af en kombination af minimumskrav og delkriterier.

Anvendes energi- og miljøbelastningerne som delkriterier, kan ordregiverne vælge at anvende en metode, hvor belastningerne værdisættes. I den sammenhæng skal en beregningsmodel udviklet af Kommissionen anvendes.

De ordregivende myndigheder, private ordregivere og operatører kan selv fastsætte niveauet for energi- og miljøbelastningerne.

Direktivet skal gennemføres i dansk ret senest den 4. december 2010.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Gældende ret

Miljøbeskyttelseslovens § 51, stk. 1, nr. 7, bemyndiger miljøministeren til med henblik på at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering at fastsætte regler om, at offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse.

Bemyndigelsen er udnyttet til at udstede cirkulære nr. 26 af 7. februar 1995 om miljø- og energihensyn ved statslige indkøb, hvoraf følger, at alle statslige institutioner og statsejede eller statskontrollerede virksomheder skal inddrage miljøforhold ved indkøb af produkter og tjenesteydelser på lige fod med andre hensyn. Lovforslaget ændrer ikke ved dette cirkulære, der fortsat er gældende.

Bemyndigelsen i § 51, stk. 1, nr. 7, giver imidlertid kun miljøministeren mulighed for at forpligte offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder. Bestemmelsen er således ikke tilstrækkelig til at gennemføre direktiv 2009/33/EF i dansk ret, da direktivet som nævnt ovenfor også forpligter visse private ordregivere og operatører til at tage miljø- og energihensyn i betragtning ved indkøb af køretøjer til vejtransport.

Lovforslaget har endvidere til formål at ændre en bestemmelse i miljøbeskyttelsesloven, der giver hjemmel til at fastsætte visse regler til opfyldelse af EU-retlige forpligtelser på naturbeskyttelsesområdet.

3.2 Lovforslagets indhold

Det foreslås, at der med henblik på at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering gives miljøministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at private ordre-

givere og operatører i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt til at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser på området for bæredygtigt forbrug og produktion.

Det foreslås således, at bemyndigelsesbestemmelsen gives et indhold svarende til den hjemmel, miljøministeren allerede har i dag overfor offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder i miljøbeskyttelsesloven § 51, stk. 1, nr. 7, dog kun i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser på området for bæredygtigt forbrug og produktion.

Den foreslåede nye bemyndigelsesbestemmelse vil således også give miljøministeren hjemmel til at fastsætte regler om, at private ordregivere og operatører i videst muligt omfang skal anvende andre varer og produktgrupper end køretøjer til vejtransport, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser.

Miljøministeren vil med hjemmel i den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse og den gældende bemyndigelsesbestemmelse i miljøbeskyttelseslovens § 51, stk. 1, nr. 7, fastsætte regler med henblik på at gennemføre direktiv 2009/33/EF i dansk ret. Bekendtgørelsen om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport påtænkes at gennemføre direktivets bestemmelser om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport. Et udkast til bekendtgørelse om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport har været i høring parallelt med lovforslaget.

Det er hensigten med udkastet til bekendtgørelse, at ordregivende myndigheder og ordregivende offentligt ejede virksomheder eller kontrollerede virksomheder samt visse private ordregivere og visse operatører, herunder private, vil skulle tage hensyn til energi- og miljøbelastninger i hele køretøjets driftslevetid, når de indkøber køretøjer til vejtransport. Bekendtgørelsens anvendelsesområde er identisk med anvendelsesområdet for direktivet 2009/33/EF.

Det er endvidere hensigten, at bekendtgørelsen i overensstemmelse med direktiv 2009/33/EF ikke skal finde anvendelse på indkøb af visse specialbyggede køretøjer, såsom køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til an-

vendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten mv.

De driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der skal tages i betragtning vil mindst skulle omfatte energiforbruget, emissionen af CO₂ og emission af NO_x, NMHC og partikler. De ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører vil også kunne tage andre miljøbelastninger i betragtning.

De ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører vil skulle tage hensyn til energi- og miljøbelastninger enten ved at inddrage energi- og miljøbelastninger i indkøbsbeslutningen og anvende en af EU udviklet beregningsmodel, eller ved at fastsætte tekniske specifikationer for den dokumentation, der ligger til grund for indkøbet af køretøjer til vejtransport.

Overtrædelse af reglerne i bekendtgørelsen om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport vil kunne strafsanktioneres i medfør af den eksisterende straffehjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 3.

Med lovforslaget foreslås endvidere en ændring af § 13 a, nr. 4, således at bestemmelsen rettelig henviser til § 15 a i stedet for § 14 a i miljøbeskyttelsesloven.

4. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, der retter sig mod private ordregivere og operatører. Lovforslaget medfører således ikke i sig selv økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Det bemærkes dog, at bemyndigelsesbestemmelsen med henblik på at gennemføre direktiv 2009/33/EF i dansk ret påtænkes udmøntet i en bekendtgørelse, der som nævnt både retter sig mod ordregivende myndigheder og ordregivende offentligt ejede virksomheder eller kontrollerede virksomheder samt visse private ordregivere og operatører.

Udmøntningen vil kunne medføre besparelser i forbindelse med brændstofindkøb. Udmøntningen forventes ikke at medføre administrative konsekvenser for stat, regioner eller kommuner af nævneværdigt omfang.

5. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse, der ikke i sig selv vil medføre direkte økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF vil kunne være udgiftsneutral til svagt besparende for parterne, idet et reduceret brændstoffor-

brug skønnes at kunne opveje udgifter til inddragelse af miljø- og energikrav i udbud.

Lovforslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet forventes som udgangspunkt at ville ligge på linje med konsekvenserne for myndighederne. Dog må det forventes, at der oftere kommer til at foreligge situationer, hvor direktivets regler ikke skal følges, fordi virksomhedens indkøb af køretøjer ligger under tærskelværdierne i udbudsdirektiverne og derfor er undtaget reglerne i direktiv 2009/33/EF.

Miljøstyrelsen vil i samarbejde med relevante parter udarbejde rådgivningsmateriale, herunder rådgive i EU's beregningsværktøj for at sikre en korrekt anvendelse af direktivet og yde bistand til fastsættelse af minimumskrav og delkriterier.

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

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget og udmøntningen heraf vil ikke have administrative konsekvenser for borgerne, da reglerne ikke vedrører disse.

7. De miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget indeholder en bemyndigelsesbestemmelse og vil derfor ikke have umiddelbare miljømæssige konsekvenser. Gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF vil imidlertid ifølge Kommissionen på sigt føre til mindre forurening og lavere CO₂ udslip fra transportsektoren.

Samtidig vurderer Kommissionen, at den eventuelle merpris for renere og mere energieffektive køretøjer vil blive opvejet af besparelser på brændstof og forurening over hele køretøjets levetid.

Ifølge Kommissionen vil forslaget føre til besparelser i energiforbrug og udslip af CO₂ og skadelige stoffer. Følgende besparelser i brændstofforbrug og udslip for EU landene i henholdsvis 2012 og 2017 er beregnet af Kommissionen i forbindelse med fremsættelse af det oprindelige forslag til direktiv i 2005, idet det antages, at forslaget vil gælde for det offentlige køb af køretøjer i perioden 2007 til 2017:

	2012		2017	
	Besparelse	%	Besparelse	%

		I forhold til basis scenariet*		I forhold til basis scenariet
NOx (tons)	13145	51	4419	29
PM (tons)	266	47	258	70
CO ₂ (Kilo tons)**	1947	21	1947	29
Energi (TJ)	16671	22	16671	22

*) Basis scenariet er et udtryk for udviklingen uden regulering af området.

***) Beregning baseret på "Wells-to-wheels" dvs. CO₂ udslippet fra hele brændstoffets livscyklus, inklusive fremstillingen. For fossile brændstoffer udgør fremstillingen omkring 15% af det samlede CO₂-udslip.

Miljøstyrelsen er enig i Kommissionens vurdering og beregning.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget skal give miljøministeren hjemmel til at gennemføre dele af direktiv 2009/33/EF for så vidt angår private ordregivere og operatører. Endvidere skal lovforslaget give miljøministeren hjemmel til i øvrigt at fastsætte regler for private ordregivere og operatører om anvendelse af varer og produkter, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser på området for bæredygtigt forbrug og produktion.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Arbejdsmarkedets Feriefond, A/S Storebælt, A/S Øresund, ATP, Bornholms Trafikselskab, Boligselskaberne i Danmark, Danmarks Automobilforhandler Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Nationalbank, Danmarks Radio, Dansk Gas Forening, Dansk Fjernvarme, Dansk Energi Brancheorganisation, Dansk Transport og Logistik, Danske Bilimportører, Danske

Busvognmænd, Danske Havne, Danske Regioner, Danske Universiteter, DANVA, Dansk Industri (DI Transport), Den Danske Bilindustri, Det Økologiske Råd, DSB, DSB S-tog, Domstolsstyrelsen, Energinet.dk, Energi Danmark, Energi- og Olieforum, FDM, Folketinget, Foreningen af Offentlige Indkøbere, Foreningen af Danske Vandværker i Danmark, Fynbus, Greenpeace, Handel, Transport og Service (HTS), Kommunernes Landsforening, Konkurrencestyrelsen, Københavns Lufthavne, Lønmodtagernes Dyrtidsfond, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Movia, NOAH, Mærsk, Nordjyllands Trafikselskab, Post Danmark, Rigsrevisionen, SKAT, Statens og Kommunernes Indkøbsservice, Statens Lufthavnsvæsen (herunder lufthavne i Danmark), Sund og Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Trafikselskaberne i Danmark, TV2, Universitets- og Bygningsstyrelsen og Øresundskonsortiet.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner, kommuner	Lovforslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse. Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF vil muligvis medføre besparelser i forbindelse med brændstofindkøb.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner, kommuner	Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse. Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF forventes at være ud-	Ingen

	giftsneutralt til svagt besparende for parterne, idet et reduceret brændstofforbrug skønnes at kunne opveje udgifter til inddragelse af miljø- og energikrav i udbud.	
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Lovforslaget har ikke direkte administrative konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse.	Lettere øget tidsforbrug ved udarbejdelse af udbud og evt. ved tilbudsvurderinger, hvis kravet er fastsat i tildelingskriteriet.
Administrative konsekvenser for borgerne.	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Lovforslaget har ikke direkte miljømæssige konsekvenser, da der er tale om en bemyndigelsesbestemmelse. Udmøntningen af direktiv 2009/33/EF kan – alt efter hvordan direktivet påvirker indkøb af køretøjer – medføre gevinster i form af lavere udslip af CO ₂ , NO _x , NMHC og partikler.	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget skal give miljøministeren hjemmel til at gennemføre dele af direktiv 2009/33/EF for så vidt angår private ordregivere og operatører. Endvidere skal lovforslaget give miljøministeren hjemmel til i øvrigt at fastsætte regler for private ordregivere og operatører om anvendelse af varer og produkter i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser på området for bæredygtigt forbrug og produktion.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1.

Miljøbeskyttelseslovens § 13 a, nr. 4, foreslås ændret således, at der i bestemmelsen rettelig henvises til § 15 a og ikke til § 14 a.

Ved lov nr. 508 af 17. juni 2008 om ændring af lov om naturbeskyttelse, lov om jagt og vildforvaltning og forskellige andre love blev § 13 a indsat i miljøbeskyttelsesloven.

I miljøbeskyttelseslovens § 13 a er der fastsat hjemmel til, at miljøministeren kan fastsætte regler med henblik på opfyldelse af Det Europæiske Fællesskabs direktiver og beslutninger på naturbeskyttelsesområdet.

I § 13 a, nr. 4, jf. denne lovs § 1, nr. 1, er det anført, at miljøministeren kan fastsætte regler om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår etablering eller udvidelse af en miljøzone kan finde sted i medfør af § 14 a. Miljøbeskyttelseslovens § 14 a omhandler imidlertid støjkortlægning, og der burde have været henvist til

miljøbeskyttelseslovens § 15 a, der omhandler miljøzoner.

Til nr. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil give miljøministeren hjemmel til at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering ved at fastsætte regler om, at private ordregivere og operatører i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser på området for bæredygtigt forbrug og produktion.

Bemyndigelsesbestemmelsen foreslås at have et indhold svarende til den hjemmel, miljøministeren allerede har i dag overfor offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder i miljøbeskyttelseslovens § 51, stk. 1, nr. 7. Bestemmelsen vil dog alene finde anvendelse i det omfang, det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser, og vil såle-

des alene blive anvendt, hvis EU udsteder regler på området for bæredygtigt forbrug og produktion.

Bemyndigelsesbestemmelsen tilsigter bl.a. at skabe hjemmel for miljøministeren til at udstede regler med henblik på at gennemføre direktiv 2009/33/EF i dansk ret. Dette indebærer, at private ordregivere og private operatører vil skulle tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele køretøjets driftslevetid i forbindelse med, at de indkøber køretøjer til vejtransport.

Ved køretøjets driftslevetid forstås perioden fra indkøb af køretøjet til ophør af ejerskabet.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil endvidere give miljøministeren hjemmel til at pålægge private ordregivere og operatører i videst muligt omfang at anvende andre varer og produktgrupper end nævnt i direktiv 2009/33/EF, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser på området for bæredygtigt forbrug og produktion.

De private ordregivere og operatører, der vil kunne pålægges forpligtelser i medfør af bemyndigelsesbestemmelsen er for indeværende de, som er omfattet af artikel 3 om direktivets anvendelsesområde og for så vidt angår ordregivere som defineret i artikel 4 i direktiv 2009/33/EF.

Omfattet vil endvidere være private 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 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej ud over en bestemt tærskelværdi, der fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige tærskelværdierne i henhold til direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF.

En forudsætning for at direktiv 2009/33/EF finder anvendelse på private ordregivere er, at indkøbet/anskaffelsen er over en vis værdi, der er omfattet af EU's udbudsdirektiver. Denne værdi – kaldet tærskelværdien – fremgår af udbudsdirektiverne. For så vidt angår operatører er der tillige krav om en tærskelværdi, der fastsættes af medlemsstaterne, men som ikke må overstige tærskelværdierne i udbudsdirektiverne.

Det bemærkes, at den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse således omfatter de samme ordregivere og operatører, som defineret i direktiv 2009/33/EF, men bemyndigelsesbestemmelsen vil også kunne anvendes i tilfælde af, at EU fastsætter regulering med for eksempel lavere tærskelværdier.

Den vare, der reguleres for indeværende, er køretøjer til vejtransport, som er opført i tabel 3 i bilaget til direktiv 2009/33/EF og omfatter personbiler, busser, varebiler og lastbiler.

I medfør af bemyndigelsesbestemmelsen vil der kunne fastsættes regler, der regulerer andre varer eller produktgrupper end de i direktiv 2009/33/EF nævnte.

Bemyndigelsesbestemmelsen gør det muligt at fastsætte regler om anvendelse af varer eller produktgrupper, som af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse.

For indeværende foretages dette valg i henhold til artikel 5 og 6 i direktiv 2009/33/EF ved at tage driftsmæssige energi- og miljøbelastninger i betragtning ved indkøb af køretøjer til vejtransport.

Det fremgår af direktiv 2009/33/EF, at de driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der skal tages i betragtning, mindst skal omfatte energiforbruget, emissionen af CO₂ og emission af NO_x, NMHC og partikler.

Ud over disse driftsmæssige energi- og miljøbelastninger kan de ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører også tage andre miljøbelastninger i betragtning.

Efter direktiv 2009/33/EF skal de ordregivende myndigheder, private ordregivere og operatørerne tage hensyn til energi- og miljøbelastningerne på en af følgende måder: ved fastsættelse af minimumskrav (tekniske specifikationer), ved anvendelse af energi- og miljøbelastninger som delkriterier i forbindelse med tildelingskriteriet eller ved anvendelse af en kombination af minimumskrav og delkriterier.

Anvendes energi- og miljøbelastningerne som delkriterier, kan ordregiverne vælge at anvende en metode, hvor belastningerne værdisættes. I den sammenhæng skal en beregningsmodel udviklet af Kommissionen anvendes.

De ordregivende myndigheder, private ordregivere og operatørerne kan selv fastsætte niveauet for energi- og miljøbelastningen.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil dog kunne anvendes til at fastsætte regler, der på anden vis stiller krav om anvendelsen af varer eller produktgrupper.

Det bemærkes, at miljøministeren har til hensigt at udstede en bekendtgørelse, som med hjemmel i den foreslåede bestemmelse og § 51, stk. 1, nr. 7, vil skulle omfatte både offentlige ordregivende myndigheder og andre ordregivere, herunder private, samt operatører og indeholde de nærmere retningslinjer for miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport. Et udkast til be-

kendtgørelse om miljøbevidste indkøb til køretøjer har været i høring parallelt med lovforslaget.

Det er hensigten, at bekendtgørelsens anvendelsesområde er identisk med anvendelsesområdet for direktiv 2009/33/EF. Det er endvidere hensigten, at bekendtgørelsen i overensstemmelse med direktiv 2009/33/EF ikke skal finde anvendelse på indkøb af visse specialbyggede køretøjer, såsom køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten mv.

Overtrædelse af reglerne i bekendtgørelsen vil kunne strafsanktioneres i medfør af den eksisterende straffehjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 110, stk. 3.

For at lette det administrative arbejde i forbindelse med fastsættelsen af minimumskrav og tildelingskriterier i udbudsmaterialer vil Miljøstyrelsen i dialog/sam-

arbejde med relevante parter vejlede herom. Miljøstyrelsen forventer ved bekendtgørelsens ikrafttræden at udarbejde en website, med vejledninger, henvisninger, FAQ mm., som vil være målrettet offentlige indkøbere og øvrige omfattet af de nye regler.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 4. december 2010.

Det følger af direktiv 2009/33/EF, at love og administrative bestemmelser til gennemførelse af direktivet skal være trådt i kraft senest den 4. december 2010. Bekendtgørelsen om miljøbevidste indkøb af køretøjer til vejtransport har været i høring parallelt med lovforslaget og vil blive udstedt, så den træder i kraft samtidigt med lovforslaget.

- ¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("forsyningsvirksomhedsdirektivet") og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010, som ændret ved lov nr. 484 af 11. maj 2010 og lov nr. 653 af 15. juni 2010, foretages følgende ændringer:

§ 13 a. Miljøministeren fastsætter med henblik på opfyldelse af Det Europæiske Fællesskabs direktiver og beslutninger på naturbeskyttelsesområdet regler om, i hvilke tilfælde og på hvilke vilkår

- 1) tilladelser kan meddeles efter § 19, stk. 1 og 2, § 27, stk. 2, og § 28,
- 2) godkendelser kan meddeles efter § 33, stk. 1, §§ 38 og 39,
- 3) tilladelser, dispensationer, anmeldelser m.v. efter regler udstedt i medfør af § 7, stk. 1, § 19, stk. 5, og § 27, stk. 3, kan meddeles eller behandles,
- 4) etablering eller udvidelse af en miljøzone kan finde sted i medfør af § 14 a og
- 5) planlægning af bortskaffelsen af affaldet i kommunen kan ske i medfør af § 47, stk. 2.

1.I § 13 a, nr. 4, ændres »§ 14 a« til »§ 15 a,«.

§ 51. Miljøministeren kan med henblik på at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering fastsætte regler om eller bestemme, at

- 1) særlige råvarer, tilsætnings- eller hjælpestoffer ikke eller kun i nærmere angivet omfang må forekomme i materialer eller produkter, der sælges eller anvendes her i landet,
- 2) bestemte materialer og produkter heraf skal indeholde bestemte andele genanvendte eller genanvendelige materialer eller produkter,
- 3) anvendelse af bestemte materialer eller typer af materialer i produkter eller varer til nærmere angivne formål, herunder til emballage, skal begrænses eller forbydes,

- 4) bestemte materialer eller typer af materialer skal anvendes i produkter eller varer til nærmere angivne formål, herunder til emballage,
- 5) produkter eller varer til nærmere angivne formål, herunder til emballage, skal godkendes af ministeren eller udformes på en bestemt måde,
- 6) bestemte materialer og produkter, herunder emballage, skal mærkes på en bestemt måde, samt at anden mærkning skal begrænses eller forbydes, og
- 7) offentlige myndigheder og offentligt ejede eller kontrollerede virksomheder i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse.

Stk. 2. Ministeren kan fastsætte regler om, at producenter og importører ikke må markedsføre bestemte typer af elektrisk og elektronisk udstyr, jf. § 9 i, der på grund af specifikke konstruktioner eller fremstillingsprocesser ikke kan genbruges, medmindre sådanne specifikke konstruktioner eller fremstillingsprocesser frembyder altovervejende fordele, f.eks. med hensyn til miljøbeskyttelse eller sikkerhedskrav.

Stk. 3. Miljøministeren kan fastsætte regler om, at udstyr, der indeholder batterier og akkumulatorer, skal konstrueres på en sådan måde, at udtjente batterier og akkumulatorer uden videre kan fjernes, og regler om forbud mod markedsføring af udstyr, hvor batterier og akkumulatorer ikke uden videre kan fjernes. Ministeren kan ligeledes fastsætte regler om undtagelser fra denne bestemmelse.

Stk. 4. Ministeren kan fastsætte regler om kontrollen med produkter, herunder emballager, der er omfattet af regler fastsat i medfør af stk. 1-3. Ministeren kan herunder bestemme, at den, der markedsfører et produkt, herunder en emballage, over for tilsynsmyndigheden skal dokumentere, at produktet er fremstillet og sammensat i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af loven. Ministeren kan i særlige tilfælde forbyde markedsføring af et pro-

2.1 § 51 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke 2:

»*Stk. 2.* Ministeren fastsætter med henblik på at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering regler om, at private ordregivere og operatører i videst muligt omfang skal anvende varer eller produkter, som indeholder genanvendte eller genanvendelige materialer, eller som i øvrigt af miljømæssige grunde er at foretrække frem for andre varer eller produkter med samme anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at opfylde Danmarks EU-retlige forpligtelser.«

Stk. 2-5 bliver herefter stk. 3-6.

dukt eller en emballage, indtil sådan dokumentation foreligger.

Stk. 5. Ministeren kan som led i overvågningen af og med henblik på at fremme genanvendelse og renere teknologi og begrænse problemerne i forbindelse med affaldshåndtering fastsætte regler om, at den, der udbyder, forhandler eller distribuerer et bestemt produkt, herunder en emballage, skal fremskaffe bestemte oplysninger om produktet eller medvirke hertil.

§ 2

Loven træder i kraft den 4. december 2010.

**Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF
af 23. april 2009**

om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

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,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁾,

efter proceduren i traktatens artikel 251³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Naturressourcerne og den forsigtige og rationelle udnyttelse heraf, som traktaten kræver i artikel 174, stk. 1, omfatter olie, der er hovedenergikilden i Den Europæiske Union, men som også er en væsentlig kilde til forurenende emissioner.

(2) Kommissionens meddelelse af 15. maj 2001 med titlen "En bæredygtig udvikling i Europa for en bedre verden: en EU-strategi for bæredygtig udvikling", som blev fremlagt på Det Europæiske Råds møde i Göteborg den 15. og 16. juni 2001, pegede på emissionerne af drivhusgas og forurening fra transporten som de vigtigste hindringer for bæredygtig udvikling.

(3) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram⁴⁾ erkendte behovet for særlige foranstaltninger for at forbedre energieffektiviteten og øge energibesparelserne og for at inddrage klimamål i energi- og transportpolitikken og for særlige foranstaltninger i transportsektoren for at begrænse energiforbruget og drivhusgasemissionerne.

(4) Kommissionen foreslog i sin meddelelse af 10. januar 2007 med titlen "En energipolitik for Europa", at Den Europæiske Union forpligter sig til at reducere drivhusgasserne med mindst 20 % i 2020 i forhold til 1990. Der er endvidere stillet forslag om bindende mål for en yderligere forbedring af energieffektiviteten med 20 %, en forøgelse af vedvarende energis andel til 20 %, herunder en andel på 10 % af vedvarende energi inden for transport, i Fællesskabet frem til 2020, bl.a. for at fordele energiproduktionen på flere brændstoffer og dermed forbedre energiforsynings sikkerheden.

(5) Kommissionen erklærede i sin meddelelse af 19. oktober 2006 med titlen "Handlingsplan for energieffektivitet: Udnyttelse af potentialet", at Kommissionen vil videreføre sin indsats for at udvikle markeder for renere, mere intelligente, sikrere og energieffektive køretøjer gennem offentlige indkøb og øget bevidstgørelse.

(6) I midtvejsevalueringen af Kommissionens hvidbog (2001) med titlen "Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent", af 22. juni 2006, blev det meddelt, at Unionen vil stimulere miljøvenlig innovation bl.a. ved trinvist at skærpe de europæiske emissionsstandarder (Euro-normer) og ved at fremme renere køretøjer ved offentlige indkøb.

(7) I sin meddelelse af 7. februar 2007 med titlen "Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer" fremlagde Kommissionen en ny samlet strategi, hvormed Unionen skulle kunne nå sit mål på en CO₂-emission fra nye personbiler på 120 g/km i 2012. Der blev stillet forslag om en lovgivningsmæssig ramme, som kan sikre forbedringer inden for køretøjsteknologi. Supplerende foranstaltninger skulle kunne fremme indkøb af brændstoføkonomiske biler.

(8) I Kommissionens grønne bog om bytransport af 25. september 2007 med titlen "På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer" konstateres det, at de interesserede parter går ind for, at markedsintroduktion af renere

og mere energieffektive køretøjer støttes med grønne offentlige indkøb. Det foreslås, at en mulig fremgangsmåde kunne bygge på internalisering af eksterne omkostninger ved som tildelingskriterium foruden salgsprisen også at anvende levetidsomkostninger for energiforbrug, CO₂-emissioner og emissioner af forurenende stoffer ved driften af de køretøjer, der skal indkøbes. Derudover kunne der gives fortrinsret til nye Euro-normer i forbindelse med offentlige indkøb. En hurtig indførelse af renere køretøjer kunne dermed forbedre luftkvaliteten i byområder.

(9) I rapporten af 12. december 2005 fra gruppen på højt plan "CARS 21" støttes Kommissionens initiativ til at fremme renere og mere energieffektive køretøjer, forudsat at det bliver med en teknologineutral og præstationsorienteret integreret tilgang, som omfatter køretøjsfabrikanter, olie- eller brændstofleverandører, reparatører, kunder og bilister samt offentlige myndigheder.

(10) Ekspertgruppen på Højt Niveau om Konkurrenceevne, Energi og Miljø anbefalede i sin rapport af 27. februar 2007, at der ved private og offentlige indkøb bør tages hensyn til omkostningerne over hele produktets levetid med hovedvægten på energieffektiviteten. Medlemsstaterne og Fællesskabet bør udarbejde og offentliggøre retningslinjer for, hvordan man ved offentlige indkøb kan komme væk fra køb til laveste pris ved udbud til indkøb af mere bæredygtige mellemprodukter i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (forsyningsvirksomhedsdirektivet)⁵⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter⁶⁾.

(11) Formålet med dette direktiv er at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport og navnlig — da dette vil have en betydelig indvirkning på miljøet — at påvirke markedet for standardkøretøjer, der fremstilles i større antal, såsom personbiler, busser, rutebiler og lastbiler, ved at sikre en efterspørgsel efter rene og energieffektive køretøjer til vejtransport, som er tilstrækkelig stor til at motivere fabrikanterne og industrien til at investere i og videreudvikle køretøjer med lavt energiforbrug og lave emissioner af CO₂ og forurenende stoffer.

(12) Medlemsstaterne bør informere nationale, regionale og lokale ordregivende myndigheder og ordregivere og operatører, som udfører offentlig personbefordring, om de bestemmelser, som vedrører indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

(13) Renere og mere energieffektive køretøjer har en højere anskaffelsespris end konventionelle køretøjer. Hvis der skabes tilstrækkelig efterspørgsel efter sådanne køretøjer, kunne de deraf følgende stordriftsfordele føre til lavere omkostninger.

(14) Dette direktiv tilgodeser behovet for at yde støtte til medlemsstaterne ved at lette og strukturere udvekslingen af viden og bedste praksis med henblik på at fremme indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer.

(15) Indkøb af køretøjer til kollektiv transport kan påvirke markedet betydeligt, hvis kriterierne harmoniseres på fællesskabsplan.

(16) Den største påvirkning af markedet sammen med det bedste cost-benefit-forhold opnås ved, at levetidsomkostninger til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer gøres til obligatoriske tildelingskriterier ved indkøb af køretøjer til kollektiv transport.

(17) Dette direktiv bør i overensstemmelse med anvendelsesområdet for direktiv 2004/17/EF og direktiv 2004/18/EF og under fuld hensyntagen til gennemførelsen af disse direktiver i national ret omfatte køretøjer til vejtransport indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere, uanset om disse myndigheder og ordregivere er offentlige eller private. Nærværende direktiv bør endvidere omfatte indkøb af køretøjer til vejtransport, der anvendes til offentlig passagerbefordring i henhold til en kontrakt om offentlig trafikbe-

tjening, idet medlemsstaterne frit kan udelade mindre indkøb med henblik på at undgå en unødvendig administrativ byrde.

(18) Medlemsstaterne bør i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv)⁷⁾ og med henblik på at undgå en unødvendig administrativ byrde have mulighed for at undtage myndigheder og operatører fra nærværende direktivs bestemmelser i forbindelse med indkøb af køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til særlig anvendelse.

(19) Dette direktiv bør give en række muligheder for at tage hensyn til energi- og miljøbelastninger. Dette vil sætte myndigheder og operatører, som allerede har udviklet metoder til at tilgodese lokale behov og forhold, i stand til fortsat at anvende disse metoder.

(20) At inddrage energiforbruget og emissionen af CO₂ og forurenende stoffer blandt tildelingskriterierne betyder ikke højere samlede omkostninger, men derimod at driftslevetidssomkostningerne allerede indgår i indkøbsbeslutningen. Denne tilgang er komplementær til lovgivningen om Euro-normer, der har en øvre grænse for emissionerne, og knytter et pengebeløb til den faktiske forurenende emission, men den kræver ikke fastsættelse af yderligere normer.

(21) Når ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører opfylder kravet om, at der skal tages hensyn til energi- og miljøbelastningen, ved at fastsætte tekniske specifikationer, opfordres de til at fastsætte strengere specifikationer for energi- og miljøpræstationer end fastsat i fællesskabslovgivningen, idet de f.eks. tager hensyn til Euro-normer, der allerede er vedtaget, men som endnu ikke er blevet obligatoriske.

(22) Ved ExternE-undersøgelsen⁸⁾, Kommissionens Clean Air for Europe-program (CAFE)⁹⁾ og HEATCO-undersøgelsen¹⁰⁾ er der tilvejebragt oplysninger om omkostningerne ved emissioner af CO₂, nitrogenoxid (NO_x), andre kulbrinter end methan (NMHC) samt partikler. Enkelheden i tildelingsproceduren bevares ved, at omkostningerne regnes i nutidsværdi.

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

(24) Obligatorisk anvendelse af kriterier for indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer udelukker ikke, at der også benyttes andre relevante tildelingskriterier. Det forhindrer heller ikke, at køretøjernes miljøpræstationer forbedres ved eftermontering. Sådanne andre relevante tildelingskriterier kan også benyttes ved indkøb i henhold til direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, såfremt de vedrører kontraktens genstand, ikke giver den ordregivende myndighed eller ordregiveren ubegrænset valgfrihed, er udtrykkeligt nævnt og overholder traktatens grundlæggende principper.

(25) Metoden til beregning af levetidsomkostningerne for emission af forurenende stoffer i forbindelse med beslutninger om indkøb af køretøjer, inklusive de numeriske værdier, der er fastsat i dette direktiv, berører ikke anden fællesskabslovgivning vedrørende eksterne omkostninger.

(26) Fornyet gennemgang og revisioner af den beregningsmetode, der er fastsat i dette direktiv, bør tage hensyn til relevante fællesskabslovgivningsforanstaltninger og bør tilstræbe at være i overensstemmelse med dem.

(27) Tildelingskriterierne vedrørende energi og miljø bør være blandt de tildelingskriterier, som de ordregivende myndigheder eller ordregiverne tager hensyn til, når de træffer afgørelse om indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

(28) Dette direktiv bør ikke hindre ordregivende myndigheder og ordregivere i at give de seneste Euro-normer forrang, når de indkøber køretøjer til kollektiv transport, inden disse normer er blevet obligatoriske. Det bør heller ikke hindre ordregivende myndigheder og ordregivere i at give alternative brændstoffer som

f.eks. hydrogen, flydende gas (LPG), komprimeret naturgas (CNG) og biobrændstoffer forrang, forudsat at der tages hensyn til energi- og miljøbelastningen gennem hele driftslevetiden.

(29) Der bør udvikles standardiserede fællesskabstestmetoder for supplerende køretøjsklasser for at forbedre sammenligneligheden og gennemsigtigheden af fabrikantoplysninger. Fabrikanterne bør tilskyndes til at oplyse om energiforbrug gennem hele driftslevetiden samt emissioner af CO₂ og forurenende stoffer.

(30) Muligheden for at yde offentlig støtte til indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport, herunder ved eftermontering af motorer og reservedele i køretøjer, som går videre end de obligatoriske miljøkrav, er anerkendt i EF-retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse¹¹⁾ og i Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning)¹²⁾. I den sammenhæng er retningslinjerne i Kommissionens meddelelse med titlen "Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber"¹³⁾, navnlig fodnote 1 til punkt 34 og fodnote 3 til punkt 36, også relevante. Traktatens bestemmelser, navnlig artikel 87 og 88, finder dog fortsat anvendelse på sådan offentlig støtte.

(31) Muligheden for at yde offentlig støtte til fremme af udviklingen af de infrastrukturer, som er nødvendige for distribution af alternative brændstoffer, er anerkendt i Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse. Traktatens bestemmelser, navnlig artikel 87 og 88, finder dog fortsat anvendelse på sådan offentlig støtte.

(32) Indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport giver byer en mulighed for at markedsføre sig som miljøbevidste. Det er i den sammenhæng vigtigt, at der på internettet offentliggøres oplysninger om offentlige indkøb i henhold til dette direktiv.

(33) Offentliggørelse på internettet af relevante oplysninger vedrørende de finansielle instrumenter, som er til rådighed i medlemsstaterne for mobilitet i byer og til fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport bør opmuntres.

(34) De nødvendige 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 Kommissionen¹⁴⁾.

(35) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at tilpasse de data, der lægges til grund for beregningen af driftslevetidsomkostningerne for køretøjer til vejtransport til inflationen og den tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i Rådets afgørelse 1999/468/EF.

(36) Målene for dette direktiv, nemlig at fremme og stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til Fællesskabets miljø-, klima- og energipolitikker, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor, for at der kan skabes en kritisk masse af køretøjer, som kan udvikles omkostningseffektivt af den europæiske industri, bedre nås på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med 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.

(37) Medlemsstaterne og Kommissionen bør fortsætte med at fremme renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. I den forbindelse kan de nationale og regionale operationelle programmer, som defineret i Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 af 11. juli 2006 om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond og Samhørighedsfonden¹⁵⁾, spille en vigtig rolle. Desuden kan fællesskabsprogrammer som Civitas og Intelligent Energi Europa bidrage til at forbedre mobiliteten i byerne, samtidig med at dens negative virkninger mindskes.

(38) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning¹⁶⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne over-

sigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Genstand og formål

Dette direktiv forpligter ordregivende myndigheder, ordregivere og visse operatører til at tage hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden, herunder energiforbruget og emissionen af CO₂ og visse forurenende stoffer, når de indkøber køretøjer til vejtransport, med det formål at fremme renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til Fællesskabets miljø-, klima- og energipolitikker.

Artikel 2

Undtagelser

Medlemsstaterne kan fritage kontrakter om indkøb af køretøjer, der ikke er omfattet af typegodkendelse eller individuel godkendelse på deres område, jf. artikel 2, stk. 3, i direktiv 2007/46/EF, fra kravene i nærværende direktiv.

Artikel 3

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på kontrakter om indkøb af køretøjer til vejtransport foretaget af:

- a) ordregivende myndigheder eller ordregivere, for så vidt de er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF
- b) 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 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej¹⁷⁾ ud over en bestemt tærskelværdi, der fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige tærskelværdierne i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF.

Artikel 4

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "ordregivende myndigheder" : ordregivende myndigheder som defineret i artikel 2, stk. 1, litra a), i direktiv 2004/17/EF og i artikel 1, stk. 9, i direktiv 2004/18/EF
- 2) "ordregivere" : ordregivere som omhandlet i artikel 2, stk. 2, i direktiv 2004/17/EF
- 3) "køretøj til vejtransport" : et køretøj omfattet af køretøjsklasserne i tabel 3 i bilaget.

Artikel 5

Indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

1. Medlemsstaterne sikrer, at alle ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører som omhandlet i artikel 3 fra den 4. december 2010 ved indkøb af køretøjer til vejtransport tager hensyn til energi- og miljøbelastningen gennem hele driftslevetiden, jf. stk. 2, og anvender mindst en af valgmulighederne i stk. 3.
2. De driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der skal tages i betragtning, skal mindst omfatte følgende:
 - a) energiforbruget
 - b) emissionen af CO₂, og
 - c) emissionen af NO_x, NMHC og partikler.

Ud over de driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der er nævnt i første afsnit, kan de ordregivende myndigheder, ordregiverne og operatørerne også tage andre miljøbelastninger i betragtning.

3. Kravene i stk. 1 og 2 skal opfyldes i overensstemmelse med følgende valgmuligheder:

a) ved at fastsætte tekniske specifikationer for energi- og miljøpræstationerne i den dokumentation, der ligger til grund for indkøbet af køretøjer til vejtransport, for hver af de belastninger, der tages i betragtning, samt eventuelle yderligere miljøbelastninger, eller

b) ved at inddrage energi- og miljøbelastningerne i indkøbsbeslutningen:

-i tilfælde, hvor der anvendes en indkøbsprocedure, gøres dette ved at anvende disse belastninger som tildelelseskriterier samt

-i tilfælde, hvor disse belastninger værdisættes, så de kan indgå i indkøbsbeslutningen, anvendes den i artikel 6 fastsatte metodologi.

Artikel 6

Metodologi til beregning af driftslevetidsomkostninger

1. Med henblik på artikel 5, stk. 3, litra b), andet led, værdisættes og beregnes driftslevetidsomkostninger til energiforbrug og som følge af emissionen af CO₂ og forurenende stoffer, jf. tabel 2 i bilaget, som er knyttet til driften af de køretøjer, der indkøbes, ved hjælp af metodologien i følgende litraer:

a) Driftslevetidsomkostningerne til et køretøjs energiforbrug beregnes efter følgende metodologi:

-et køretøjs brændstofforbrug pr. kilometer ifølge stk. 2 regnes i energiforbrugsenheder pr. kilometer, uanset om dette er angivet direkte — som det er tilfældet for eksempelvis eldrevne køretøjer — eller ikke. Hvis brændstofforbruget er angivet i andre enheder, omregnes det til energiforbrug pr. kilometer ved hjælp af de omregningsfaktorer, der er anført for de forskellige brændstoffer i tabel 1 i bilaget

-der anvendes kun én værdisats pr. energienhed. Der anvendes den laveste af den pris pr. energienhed, som gælder for henholdsvis benzin og diesel ekskl. afgifter ved brug som brændstof til transportformål

-driftslevetidsomkostningerne til et køretøjs energiforbrug beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, det kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, om nødvendigt inklusive det antal kilometer, der allerede er kørt, med energiforbruget pr. kilometer ifølge første led i dette litra og prisen pr. energienhed ifølge andet led i dette litra.

b) Driftslevetidsomkostningerne som følge af et køretøjs CO₂-emission beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, det kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, idet der om nødvendigt tages hensyn til det antal kilometer, der allerede er kørt, med CO₂-emissionen i kilogram pr. kilometer ifølge stk. 2 og med omkostningerne pr. kilogram i henhold til det interval, der er anført i tabel 2 i bilaget.

c) Driftslevetidsomkostningerne som følge af de i tabel 2 i bilaget anførte emissioner af forurenende stoffer fra køretøjet beregnes ved addition af driftslevetidsomkostningerne som følge af emissionen af NO_x, NMHC samt partikler. Driftslevetidsomkostningerne for hvert forurenende stof beregnes ved multiplikation af det antal kilometer, køretøjet kan køre i sin levetid ifølge stk. 3, idet der om nødvendigt tages hensyn til det antal kilometer, der allerede er kørt, med emissionen i gram pr. kilometer ifølge stk. 2 og med omkostningen pr. gram. Omkostningerne er de fællesskabsgennemsnitsværdier, der er anført i tabel 2 i bilaget.

De i artikel 3 omhandlede ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører kan anvende højere omkostninger, forudsat at disse omkostninger ikke overstiger de relevante værdier, der er anført i tabel 2 i bilaget, multipliceret med en faktor på 2.

2. Brændstofforbruget og emissionen af CO₂ og forurenende stoffer, jf. tabel 2 i bilaget, pr. kilometer ved driften af køretøjer skal bygge på standardiserede fællesskabstestmetoder for de køretøjer, der er omfattet af sådanne metoder i lovgivningen om fællesskabstypegodkendelse. For køretøjer, der ikke er omfattet af standardiserede fællesskabstestmetoder, gøres buddene sammenlignelige ved, at der benyttes alment anerkendte testmetoder eller resultater af myndighedens egne test eller oplysninger fra køretøjsfabrikanten.

3. Det antal kilometer, et køretøj kan køre i sin levetid, er som angivet i tabel 3 i bilaget, medmindre andet er angivet.

Artikel 7

Tilpasning til den tekniske udvikling

Kommissionen tilpasser de data til beregning af driftslevetidsomkostningerne for et køretøj til vejtransport, som er anført i bilaget, til inflationen og den tekniske udvikling. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 9, stk. 2.

Artikel 8

Udveksling af bedste praksis

Kommissionen letter og strukturerer udvekslingen mellem medlemsstaterne af viden og bedste praksis med hensyn til, hvordan ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører som omhandlet i artikel 3 kan fremme indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

Artikel 9

Udvalgsprocedure

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

Artikel 10

Rapporter og revision

1. Hvert andet år med virkning fra 4. december 2010 udarbejder Kommissionen en rapport om dette direktivs anvendelse og om, hvad de enkelte medlemsstater har gjort for at fremme indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

2. Disse rapporter skal indeholde en vurdering af dette direktivs virkninger, herunder navnlig af valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, og af behovet for yderligere tiltag, eventuelt ledsaget af forslag.

Kommissionen skal i disse rapporter sammenholde det nominelle og det relative antal indkøbte køretøjer, der svarer til markedets bedste for så vidt angår energi- og miljøbelastning i hele driftslevetiden i hver af køretøjsklasserne i tabel 3 i bilaget med det samlede marked for sådanne køretøjer og vurdere, hvordan valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, har påvirket markedet. Kommissionen skal vurdere behovet for yderligere tiltag, eventuelt ledsaget af forslag.

3. Senest på tidspunktet for den første rapport foretager Kommissionen en undersøgelse af valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, fremlægger en evaluering af metodologien i artikel 6, og foreslår om nødvendigt passende tilpasninger.

*Artikel 11***Gennemførelse**

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 4. december 2010. De underretter straks Kommissionen herom.

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 retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

*Artikel 12***Ikrafttræden**

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

*Artikel 13***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H. -G. Pöttering

Formand

På Rådets vegne

P. Nečas

Formand

BILAG**Data til beregning af driftslevetidsomkostninger for køretøjer til vejtransport**

Tabel 1: Energiindholdet i motorbrændstof

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

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

CO ₂	NO _x	NMHC	Partikler
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

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

Køretøjets klasse (klasse M og N som defineret i direktiv 2007/46/EF)	Antal kilometer, det kan køre i sin levetid
Personbiler (M1)	200.000 km
Lette erhvervskøretøjer (N1)	250.000 km

Store lastbiler (N2 og N3)	1.000.000 km
Busser (M2 og M3)	800.000 km

- 1) EUT C 195 af 18.8.2006, s. 26.
- 2) EUT C 229 af 22.9.2006, s. 18.
- 3) Europa-Parlamentets udtalelse af 22.10.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 30.3.2009.
- 4) EFT L 242 af 10.9.2002, s. 1.
- 5) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1.
- 6) EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114.
- 7) EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.
- 8) Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Europa-Kommissionen, Publikationskontoret, Luxembourg, 2005.
- 9) Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.
- 10) Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.
- 11) EUT C 82 af 1.4.2008, s. 1.
- 12) EFT L 214 af 9.8.2008, s. 3.
- 13) EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13.
- 14) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.
- 15) EUT L 210 af 31.7.2006, s. 25.
- 16) EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.
- 17) EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1.