

Bruxelles, den 27. november 2018
(OR. en)

14779/18

**Interinstitutionel sag:
2017/0291(COD)**

**TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 14230/18
Komm. dok. nr.:	ST 14183/17 + ADD 1
Vedr.:	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport – Situationsrapport

I. INDLEDNING

Den 8. november 2017 forelagde Kommissionen ovennævnte forslag for Europa-Parlamentet og Rådet som en del af mobilitetspakken "Et mobilt Europa" som et af Kommissionens initiativer inden for lavemissionsmobilitet.

Forslagets vigtigste mål er at øge udbredelsen på markedet af renere køretøjer, dvs. køretøjer med lave eller ingen emissioner, i forbindelse med offentlige udbud og dermed bidrage til en reduktion af de samlede emissioner fra transport og til transportsektorens konkurrenceevne og vækst. Evalueringen af direktiv 2009/33/EF viste, at direktivet ikke i tilstrækkelig grad førte til udbredelse på markedet af renere køretøjer i hele Unionen, og indvirkningen på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer viste sig meget begrænset.

Forslaget sigter mod at nå sit vigtigste mål ved:

- at udvide det eksisterende direktivs anvendelsesområde til at omfatte al relevant udbudspraksis
- at indføre en definition af "renere køretøj"
- at fastsætte minimumsmål for udbud af renere køretøjer for perioderne mellem udløbet af gennemførelsesperioden og udgangen af 2025 og mellem 2026 og 2030.

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

Europa-Parlamentet har udpeget Udvalget om Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) som det kompetente udvalg for dette forslag og Andrzej GRZYB (PPE, PL) som ordfører. Betænkningen blev vedtaget på Parlamentets plenarmøde den 25. oktober 2018. Udvalget om Industri, Forskning og Energi (ITRE) og Transport- og Turismeudvalget (TRAN) vedtog en udtalelse om forslaget.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog sin udtalelse på plenarmødet den 19. april 2018. Det Europæiske Regionsudvalg vedtog en udtalelse den 5. juli 2018.

III. ARBEJDET I RÅDETS FORBEREDENDE ORGANER

Forslaget blev forelagt Gruppen vedrørende Transport - Intermodale Spørgsmål og Net i november 2017, og det blev behandlet af samme arbejdsgruppe mellem marts og maj 2018, hvilket resulterede i situationsrapporter, der blev forelagt Rådet den 7. juni 2018¹.

Formandskabet afsatte tre møder til en detaljeret gennemgang af sagen mellem juli og november 2018.

¹ Dok. 8916/18.

På grundlag af de bemærkninger og forslag, der blev fremsat af delegationerne, forelagde formandskabet to kompromistekster med forslag til løsninger og præciseringer vedrørende de fleste artikler, hvoraf de vigtigste er følgende:

- I artikel 2-3: er undtagelserne blevet udvidet og anvendelsesområdet præciseret, navnlig med hensyn til de tjenesteydelser, der er omfattet af direktivet og anført i tabel 1 og i betragtning 11 og 11a.
- I artikel 4: er definitionen af "renere køretøj" blevet udvidet, og der er indført ambitiøse delmål for nulemissionsbusser.
- I artikel 5: er optællingsmetoderne for de forskellige typer af kontrakter, der er omfattet af direktivet, blevet præciseret. De tilsvarende tabeller 4 og 5, der indeholder målene for medlemsstaterne og beregningsmetoden for nulemissionskøretøjer, er blevet forenklet, og de nationale mål for busser er blevet reduceret.
- I artikel 9: er bestemmelsen om udvalgsproceduren udgået.
- I artikel 10: er medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser blevet forenklet og præciseret, og der er indført et nyt krav om, at Kommissionen skal støtte medlemsstaterne ved at indsamle og offentliggøre relevante data.

IV. UDESTÅENDE SPØRGSMÅL

a) Undtagelser (artikel 2)

Formandskabets seneste kompromis om artikel 2 blev støttet af et flertal af delegationerne. En delegation, der blev støttet af en anden delegation, ville dog gerne undtage særlige transporttjenester, f.eks. for ældre personer eller personer med handicap, fra direktivets anvendelsesområde. En række andre medlemsstater understregede, at undtagelser bør begrænses til et minimum.

b) Anvendelsesområde (artikel 3)

Flere delegationer ønskede at genindføre indsamling af affald, der er omfattet af tabel 1 i bilaget, i direktivets anvendelsesområde, og som blev slettet fra direktivets anvendelsesområde, fordi det ikke vedrører personbefordring og kræver specialkøretøjer.

Turistbusser er udgået fra direktivets anvendelsesområde efter anmodning fra visse delegationer, eftersom brugen af turistbusser til personbefordring over lange afstande er forbundet med tekniske problemer for så vidt angår nulemissionskøretøjer samt med hensyn til den nødvendige opladningsinfrastruktur, især ved grænseoverskridende anvendelse. En delegation, der blev støttet af flere andre, ønskede at genindføre udbud af turistbusser i direktivets anvendelsesområde på grund af deres lighed med lastbiler.

c) Definitioner (artikel 4)

Mange delegationer støttede formandskabets seneste kompromisforslag og var imod den henvisning til RED 2-direktivet, der blev fremført af en delegation.

Nogle delegationer slog til lyd for en teknologineutral, resultatorienteret tilgang for så vidt angår definitionen af et "renere køretøj".

Nogle delegationer går ikke ind for at medtage fossile gasser som f.eks. CNG og LNG i listen over alternative brændstoffer, mens andre understregede nødvendigheden af at medtage dem, da de udgør en god overgang hen imod lav- og nulemissionskøretøjer.

d) Minimumsmål for udbud (artikel 5 og tabel 4 og 5 i bilaget):

Formandskabets kompromis om artikel 5 blev generelt støttet af delegationerne. Minimumsmålene for udbud i tabel 4 og 5 skal dog stadig drøftes yderligere.

Der er stor forskel med hensyn til ambitionsniveau som udtrykt i kvote pr. medlemsstat.

e) Frist for gennemførelse i national ret

Nogle delegationer gik ind for at forlænge gennemførelsesfristen til mellem 30 og 36 måneder, mens andre gik ind for en kortere periode på 24 måneder og forbandt gennemførelsesfristen med de overordnede fremskridt, der er gjort med sagen.

V. KONKLUSIONER

Under behandlingen af forslaget var der generel støtte til formandskabets endelige kompromistekst i bilaget til dok. 14230/18. Definitionen af et "renere køretøj" og omfanget og gennemførelsen af udbudsmålene er dog fortsat vigtige udestående spørgsmål, der som forklaret ovenfor vil skulle drøftes yderligere under det næste formandskab sammen med et par andre spørgsmål med henblik på at nå til enighed om denne sag.

Rådet opfordres til at notere sig de fremskridt, der er gjort i forbindelse med gennemgangen af det foreslåede direktiv.
