



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 21.12.2005  
COM(2005) 634 τελικό

2005/0283 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την προώθηση καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2005) 1588}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1) Πλαίσιο κατάρτισης της πρότασης

- Λόγοι και στόχοι της πρότασης

Στην Πράσινη Βίβλο της σχετικά με την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού (Com (2000) 769: “Προς μία ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού”), που δημοσιεύθηκε το έτος 2000, η Επιτροπή υπογραμμίζει τη συνεχή ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών και τα σχετικά με την ανάπτυξη αυτή υψηλά επίπεδα ενεργειακής κατανάλωσης, εκπομπών CO<sub>2</sub> και εξάρτησης από το πετρέλαιο. Η Βίβλος τόνιζε τη σημασία της ανάληψης δράσης προς την πλευρά του εφοδιασμού αλλά και προς την πλευρά της ζήτησης, προκειμένου να επηρεαστεί η ζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα και τεχνολογίες. Η Επιτροπή δεσμεύθηκε να αναλάβει δράση για την υποστήριξη της ανάπτυξης νέας γενεάς οχημάτων.

Το έτος 2001, στη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 (Com (2001) 370: “Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”), επισημαινόταν επίσης η ανάγκη λήψης περαιτέρω μέτρων για την αντιμετώπιση εκπομπών από τις μεταφορές και αναφερόταν ότι Επιτροπή θα επιθυμούσε να ενθαρρύνει την ανάπτυξη αγοράς για “καθαρά οχήματα”.

Η Πράσινη Βίβλος για την ενεργειακή απόδοση (Com (2005) 265: “Ενεργειακή απόδοση ή περισσότερα αποτελέσματα με λιγότερα μέσα”) προτείνει συγκεκριμένες δράσεις, όπως την προμήθεια, από το δημόσιο τομέα, οχημάτων που ρυπαίνουν λιγότερο και υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης, με σκοπό να αναπτυχθεί αγορά για τα οχήματα αυτού του τύπου.

Οι δυνατότητες για μείωση των εκπομπών οχημάτων είναι σημαντικές. Επί του παρόντος όμως οι σχετικές τεχνολογίες παραμένουν ακριβότερες σε σχέση με τις τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται σε συμβατικά οχήματα.

Όσον αφορά την ευρωπαϊκή βιομηχανία μαζικής παραγωγής οχημάτων, είναι απίθανο ότι οι κατασκευαστές θα παράγουν ειδικές σειρές οχημάτων για να ανταποκριθούν σε τοπικά ή ακόμη και σε εθνικά κίνητρα που αποβλέπουν στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης ή στη μείωση των εκπομπών ρύπων. Απαιτείται συνεπώς δράση σε κοινοτικό επίπεδο, ώστε να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις που απαιτούνται για την παραγωγή οχημάτων που είναι ενεργειακώς αποδοτικότερα και ρυπαίνουν λιγότερο.

Η επακόλουθη αυξημένη ζήτηση θα ήταν δυνατό να παράσχει στήριξη για να αναπτύξουν οι κατασκευαστές οχημάτων οχήματα με καλύτερες επιδόσεις από άποψη ενεργειακής κατανάλωσης και εκπομπών ρύπων. Αυτό θα ήταν δυνατόν να έχει με τη σειρά του κυκλική επίπτωση στη ζήτηση και να δημιουργήσει αγορές επαρκούς μεγέθους καθώς και τις οικονομίες κλίμακας που είναι αναγκαίες για τη διεύρυνση της βιομηχανικής παραγωγής σε μεγάλες σειρές.

Ο στόχος της παρούσας πρότασης είναι η μείωση των εκπομπών ρύπων από τον τομέα των μεταφορών και η συμβολή στη δημιουργία αγοράς για καθαρά οχήματα. Το θέμα αυτό αφορά ιδιαίτερα αστικές περιοχές και ζώνες που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην πλήρωση των απαιτήσεων της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (Οδηγία 1996/62/EK για την ποιότητα του αέρα του περιβάλλοντος και Οδηγία 1999/30/EK σχετικά με τις οριακές τιμές ρύπων στον αέρα του περιβάλλοντος).

Στη νομοθεσία της ΕΕ έχουν ήδη θεσπιστεί μέτρα για περιβαλλοντικώς βελτιωμένες επιδόσεις όσον αφορά οχήματα βάρους άνω των 3,5 t, με προαιρετική εφαρμογή, όπως φορολογικά κίνητρα. Η παρούσα πρόταση προχωρεί σε κάποιο επόμενο μέτρο και χρησιμοποιεί το υφιστάμενο “Βελτιωμένο φιλικό για το περιβάλλον όχημα” (ΒΠΟ - ΕΕV) για βαρέα οχήματα, άνω των 3,5 t βάρους, όπως ορίζεται στην οδηγία 2005/55/EK (ΕΕ L 275/1 της 20.10.2005) με σκοπό την υλοποίησή του σε υποχρεωτική βάση για μέρος του στόλου. Από τους δημόσιους φορείς ζητείται να ορίσουν ελάχιστα ποσοστά των ετήσιων προμηθειών τους (αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση) βαρέων οχημάτων για οχήματα που πληρούν το πρότυπο επιδόσεων Βελτιωμένου φιλικού περιβαλλοντικώς οχήματος.

Σε πρώτη φάση η υποχρέωση προμήθειας καθαρών οχημάτων που προτείνεται στην παρούσα οδηγία περιορίζεται σε οχήματα βάρους άνω των 3,5 t, ώστε σε μεταγενέστερες φάσεις να καταστούν δυνατές η ομαλή εισαγωγή περιβαλλοντικών κριτηρίων ανάθεσης στη διαδικασία προμήθειας οχημάτων και η προετοιμασία των δημόσιων φορέων και της βιομηχανίας για ενδεχόμενη επέκταση σε άλλες κατηγορίες οχημάτων. Η μελέτη επιπτώσεων που εκπονήθηκε για την παρούσα νομοθετική πρόταση έδειξε ότι με αυτό το είδος εστιασμένης υποχρέωσης προμήθειας είναι δυνατόν να επιτευχθεί θετική επιρροή στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας με καθαρό οικονομικό όφελος και το βέλτιστο αποτέλεσμα κόστους/ωφέλειας. Η υπόψη κατηγορία οχημάτων περιλαμβάνει τα λεωφορεία και τα περισσότερα οχήματα κοινής ωφέλειας, όπως τα απορριμματοφόρα.

Σε μεταγενέστερο στάδιο θα ήταν δυνατόν να εξεταστεί, με βάση εμπειρισταωμένη μελέτη επιπτώσεων, η επέκταση της υποχρέωσης προμήθειας καθαρών οχημάτων σε επιβατικά οχήματα και σε ελαφρά οχήματα, όταν για τις κατηγορίες αυτές αναπτυχθούν βελτιωμένα πρότυπα περιβαλλοντικών επιδόσεων.

Αναμένεται ότι η παρούσα οδηγία θα έχει μακροπρόθεσμα ως αποτέλεσμα γενική βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων ολοκλήρου του στόλου με οικονομίες κλίμακας, χαμηλότερο κόστος και ευρύτερη διάδοση βελτιωμένων τεχνολογιών φιλικών για το περιβάλλον οχημάτων.

- **Γενικό πλαίσιο**

Σε διάφορες ευκαιρίες, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο δεσμεύτηκε να λάβει μέτρα στον τομέα αυτό. Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Ελσίνκι το έτος 1999 συμφώνησε για στρατηγική σχετική με την ένταξη του περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης στην πολιτική μεταφορών (Αριθ. 11717/99 Έγγραφο Συμβουλίου). Το Συμβούλιο ενέταξε μεταξύ των πλέον επειγόντων τομέων δράσης την αύξηση εκπομπών αερίων θερμοκηπίου λόγω των μεταφορών καθώς και άλλες οχλήσεις λόγω των μεταφορών. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκότενμπεργκ, το

έτος 2001, επαναδιακήρυξε τη σημασία της κοινοτικής στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη, ειδικότερα όσον αφορά τη λήψη προδραστικών μέτρων στον τομέα των μεταφορών.

Η ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, της 9ης Φεβρουαρίου 2005, σχετικά με την επανεξέταση της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη (COM(2005)37), επανεπιβεβαίωσε τη σημασία της προδραστικής πολιτικής μεταφορών. Σύμφωνα με την εν λόγω ανακοίνωση, η εξέλιξη των μεταφορών έχει επιπτώσεις σε διάφορους τομείς, όπως ο κορεσμός της κυκλοφορίας, τα προβλήματα υγείας που προκαλούνται από ατμοσφαιρικούς ρύπους και η αύξηση εκπομπών CO<sub>2</sub>, που με τη σειρά τους έχουν επιπτώσεις στους στόχους της ΕΕ σχετικά με την αλλαγή του κλίματος. Η ανακοίνωση αναφέρεται στην ανάπτυξη καθαρότερων οχημάτων και στη διαχείριση της κυκλοφορίας σε αστικές περιοχές, ενθαρρύνει δε τις δημόσιες προμήθειες ως μέσο προώθησης οικο-καινοτομιών, ενώ συνιστά ρητώς τη στροφή προς “καθαρά” λεωφορεία.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενθάρρυνε επίσης την ανάληψη περαιτέρω δράσης στους τομείς αυτούς. Στην έκθεσή του σχετικά με το κοινοτικό σχέδιο δράσης για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (A5-0054/2001), υποστηρίζει ότι σε επίπεδο ΕΕ είναι ανεπαρκής η δράση που έχει αναληφθεί για την αντιμετώπιση της χρησιμοποίησης της ενέργειας στις μεταφορές. Δηλώνει ότι “η εμπειρία δείχνει πως καλώς στοχοθετημένα προγράμματα δημοσίων προμηθειών έχουν τη δυνατότητα σημαντικής μείωσης της τιμής υλικού που προάγει την ενεργειακή απόδοση και το οποίο δεν είναι ακόμη εμπορικά βιώσιμο, και να καταστήσουν το υλικό αυτό ανταγωνιστικό προς εκείνο των συμβατικών τεχνολογιών”. Επίσης, κάλεσε την Επιτροπή να διερευνήσει τα ενδεδειγμένα τεχνολογικά πεδία, όπου μεγάλης κλίμακας πρωτοβουλίες προμηθειών θα ήταν δυνατόν να έχουν ως αποτέλεσμα μείζον κέρδος από άποψη απόδοσης.

Η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται στις επιθυμίες του Συμβουλίου και του Κοινοβουλίου για την προώθηση οχημάτων καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών και στις συστάσεις των κρατών μελών και των παραγόντων του κλάδου για προσέγγιση τεχνολογικά ουδέτερη και αποκρίνεται άμεσα στις προτεραιότητες που τέθηκαν στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της 22-23 Μαρτίου 2005, στο πλαίσιο της στρατηγικής της Λισσαβόνας.

- **Υφιστάμενες διατάξεις στο πεδίο που καλύπτει η πρόταση**

Η νομοθεσία της ΕΕ προχώρησε σε ρυθμίσεις των εκπομπών οχημάτων μέσω των αποκαλούμενων “Ευρω” προτύπων, με οριακές τιμές οι οποίες με την πάροδο των ετών καθίστανται αυστηρότερες. Τα τελευταία πρότυπα που έχουν εφαρμοστεί είναι τα πρότυπα “Ευρω 4” για τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά οχήματα, από τον Ιανουάριο έτους 2005. Το έτος 2006 θα ακολουθήσει πρόταση προτύπου “Ευρω 5” για τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά οχήματα. Σχετικά με τα βαρέα οχήματα, από τον Οκτώβριο έτους 2005 ισχύουν τα πρότυπα Ευρω 4 ενώ τα πρότυπα Ευρω 5 θα αρχίσουν να ισχύουν το έτος 2008.

Η επιρροή των μέτρων στα επίπεδα ρύπανσης από τις μεταφορές υπήρξε σημαντική. Οι εκπομπές των διαφόρων ρύπων για τους οποίους υπήρξε ρύθμιση έχουν μειωθεί

κατά 20 έως και 50% κατά μέσον όρο από το έτος 1995. Αναμένεται περαιτέρω μείωση με την οποία μέχρι το έτος 2020 (Μοντελοποίηση CAFE (Clean Air For Europe – Καθαρός αέρας για την Ευρώπη), 2005) τα επίπεδα θα κατέλθουν στο 25-50% του επιπέδου του έτους 2000.

Σε πολλά μέρη όμως η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα εξακολουθεί να μην πληροί τις νομοθετικές απαιτήσεις των οδηγιών της ΕΕ. Οι οριακές τιμές για σωματίδια, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ από τον Ιανουάριο του έτους 2005, θέτουν προβλήματα και το ίδιο αναμένεται ότι μπορεί να συμβεί και μελλοντικά με τα νιτροδιοξειδία όταν οι οριακές τιμές κατέλθουν από τον Ιανουάριο του έτους 2010. Προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές, σε κάποιες πόλεις έχουν ήδη επιβληθεί περιορισμοί στην ελεύθερη κυκλοφορία οχημάτων.

Στην οδηγία 2005/55/ΕΚ η νομοθεσία της ΕΕ προβλέπει ορισμό για «βελτιωμένο φιλικό περιβαλλοντικός όχημα» (“ΒΠΟ”) όσον αφορά βαρέα οχήματα, βάρους άνω των 3,5 t, καθορίζοντας οριακές τιμές χαμηλότερες σε σχέση με τις μέχρι τώρα προβλεπόμενες στα πρότυπα Ευρω 5 για εκπομπές ρύπων. Η υποχρεωτική εφαρμογή βελτιωμένων φιλικών περιβαλλοντικών οχημάτων θα ήταν δυνατόν να βοηθήσει τους δημόσιους φορείς να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τις οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα.

- **Συνέπεια προς άλλες πολιτικές και στόχους της Ένωσης**

Η πρόταση είναι συμπληρωματική προς τα μέτρα της ΕΕ σχετικά με ελάχιστα πρότυπα για εκπομπές ρύπων, για τη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> μέσω αυτοδεδουλευμένων συμφωνιών, για τη σήμανση, για φορολογικά μέτρα και για την προώθηση της εισαγωγής βιοκαυσίμων στην αγορά.

Η παρούσα οδηγία συμβαδίζει με τη νέα προσέγγιση της Επιτροπής στον τομέα της φορολόγησης οχημάτων. Όντως, η Οδηγία 2003/96/ΕΚ, της 27ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με την αναδιάρθρωση του κοινοτικού πλαισίου φορολογίας των ενεργειακών προϊόντων και της ηλεκτρικής ενέργειας, επιτρέπει πλέον, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, διαφοροποίηση των συντελεστών ειδικής φορολογίας για εναλλακτικά καύσιμα όπως τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο και το υγραέριο. Ακόμη, πρόσφατα η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση οδηγίας (COM (2005) 261 της 5<sup>ης</sup> Ιουλίου 2005) όπου ζητείται η φορολόγηση των επιβατικών οχημάτων να βασίζεται, τουλάχιστον μερικώς, στις εκπομπές CO<sub>2</sub> ώστε να ενθαρρυνθεί η αγορά καθαρότερων και ενεργειακά αποδοτικότερων οχημάτων. Επίσης, στο 3<sup>ο</sup> σημείο αιτιολογικού της, καλεί τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν συντονισμένα φορολογικά κίνητρα για επιβατικά οχήματα που ικανοποιούν όρια εκπομπών ρύπων αυστηρότερα σε σχέση με εκείνα του Ευρω 4 και να επισπεύσουν την τοποθέτηση στην αγορά οχημάτων που πληρούν μελλοντικές απαιτήσεις (Ευρω 5).

Έχουν υποστηριχθεί με κοινοτική χρηματοδότηση από τα προγράμματα πλαίσιο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης και τα διαρθρωτικά ταμεία και έχουν προωθηθεί με έγγραφα πολιτικής της Επιτροπής για εναλλακτικά καύσιμα η βελτίωση των συμβατικών και η ανάπτυξη των ακόλουθων εναλλακτικών τεχνολογιών για οχήματα:

- α) Οχήματα που χρησιμοποιούν βιοκαύσιμα, είτε σε υψηλές μείξεις σε συνήθη οχήματα είτε σε υψηλές μείξεις σε ειδικώς προσαρμοσμένα οχήματα.
- β) Οχήματα φυσικού αερίου που κινούνται με κινητήρα τροποποιημένο για την καύση μεθανίου, του βασικού συστατικού του φυσικού αερίου.
- γ) Οχήματα που κινούνται με κινητήρα καύσης ο οποίος λειτουργεί με υγραέριο, αποτελούμενο από μείγμα ελαφρών υδρογονανθράκων, ως επί το πλείστον προπανίου και βουτανίου.
- δ) Οχήματα που κινούνται με ηλεκτροκινητήρες οι οποίοι χρησιμοποιούν ενέργεια αποθηκευμένη σε επαναφορτιζόμενους συσσωρευτές.
- ε) Υβριδικά οχήματα που χρησιμοποιούν δύο τύπους κινητήρων, κινητήρα καύσης και ηλεκτροκινητήρα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ανάκτηση της ενέργειας πέδησης με αποθήκευση σε συσσωρευτές.
- στ) Οχήματα στήλης υδρογόνου/καυσίμου, που χρησιμοποιούν το υδρογόνο ως ενεργειακό φορέα είτε ως καύσιμο σε κινητήρα καύσης είτε σε χημική αντίδραση κατά την οποία παράγονται θερμότητα και ηλεκτρική ενέργεια σε στήλη καυσίμου.

Η αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων για οχήματα αποτελεί στόχο και του σχεδίου δράσης για τη βιομάζα το οποίο εξέδωσε πρόσφατα η Επιτροπή (COM(2005) 628 τελικό) και το οποίο πρόκειται να συμπληρωθεί με ανακοίνωση σχετικά με τα βιοκαύσιμα μέχρι τις αρχές του έτους 2006. Η αύξηση της κατανάλωσης βιοκαυσίμων, την οποία θα επιθυμούσε να δει να πραγματοποιείται η Επιτροπή (με στόχο μερίδιο αγοράς 5,75% μέχρι το έτος 2010), απαιτεί σταθερό πλαίσιο, όπου περιλαμβάνεται αυξημένη ώθηση στην αγορά από τους καταναλωτές. Μεγαλύτερο πλήθος οχημάτων κατάλληλων για βιοκαύσιμα υψηλής μείξης θα παρείχε συμπληρωματική στήριξη στη διεύρυνση της αγοράς βιοκαυσίμων.

Οι υποχρεώσεις προμήθειας καθαρών οχημάτων που εισάγονται με την παρούσα πρωτοβουλία για τους δημόσιους φορείς θα συμβάλουν σε γενική βελτίωση των επιδόσεων των οχημάτων που τοποθετούνται στην αγορά, ενθαρρύνοντας τους κατασκευαστές να επενδύσουν στην ανάπτυξη καθαρών τεχνολογιών.

## 2) Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη και μελέτη επιπτώσεων

- Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Μέθοδοι διαβούλευσης, κύριοι τομείς που στοχεύθηκαν και γενικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων

Η Επιτροπή είχε επαφές με παράγοντες του κλάδου και τα κράτη μέλη σχετικά με μέτρα που είναι δυνατόν να προωθήσουν την ανάπτυξη καθαρών οχημάτων και τη διείσδυσή τους στην αγορά. Εκπονήθηκαν μελέτες επιπτώσεων για διάφορες προσεγγίσεις, με βάση πρότυπα είτε τεχνολογικά είτε επιδόσεων.

Πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις στο πλαίσιο μελετών από ειδικούς που εκτελέστηκαν για δύο διαφορετικές προσεγγίσεις σχετικά με την παρούσα

νομοθετική πρωτοβουλία με συμμετοχή εσωτερικής διυπηρεσιακής ομάδας της Επιτροπής. Μια προσανατολισμένη στην τεχνολογία προσέγγιση είχε ως βάση την επιλογή ειδικών τεχνολογιών. Μια ανεξάρτητη από την τεχνολογία προσέγγιση στηρίχθηκε στην ενσωμάτωση, στο κόστος προμήθειας του οχήματος, του κόστους για την κατανάλωση καυσίμου και την εκπομπή ρύπων. Πραγματοποιήθηκαν δύο ακροάσεις, για παράγοντες του κλάδου και για εθνικούς εμπειρογνώμονες. Περισσότερο εκτεταμένες πληροφορίες συλλέχθηκαν με ερωτηματολόγια που διανεμήθηκαν και αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο των μελετών από ειδικούς.

Επίσης πραγματοποιήθηκαν διμερείς επαφές με ορισμένους παράγοντες του κλάδου με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών.

Η πρωτοβουλία για νομοθετική δράση σχετικά με την προώθηση καθαρών οχημάτων παρουσιάστηκε επίσης και στην Ομάδα υψηλού επιπέδου της ομάδας CARS 21 της Επιτροπής και της βιομηχανίας.

#### Περίληψη απαντήσεων και τρόπος με τον οποίο λήφθηκαν υπόψη οι απαντήσεις

Η ομάδα υψηλού επιπέδου CARS 21 της Επιτροπής και της βιομηχανίας υποστήριξε την πρωτοβουλία της Επιτροπής να δρομολογήσει πρόταση για την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων, υπό την προϋπόθεση ότι θα ακολουθηθεί προσέγγιση τεχνολογικά ουδέτερη και με βάση τις επιδόσεις.

Η υποστήριξη της πρότασης για την υποχρέωση προμήθειας εκ μέρους δημοσίων φορέων εκφράστηκε σε όλες τις φάσεις της διαβούλευσης, με τη σύσταση να ακολουθηθεί τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση.

Επίσης υποστηρίχθηκε η εστίαση σε μέρος της αγοράς υπό τύπο πιλοτικής εισαγωγής του μέτρου, που θα παράσχει τη δυνατότητα δοκιμής των μεθόδων και των τεχνολογικών απαιτήσεων.

#### **• Συγκέντρωση και χρησιμοποίηση της εμπειρογνωμοσύνης**

##### Οικείοι τομείς επιστήμης/εμπειρογνωμοσύνης

Οι εκπονηθείσες μελέτες απέδωσαν ποιοτική και ποσοτική ανάλυση επιρροής της πρωτοβουλίας του είδους αυτού μέσω ανάλυσης κόστους/ωφέλειας και συγκέντρωσαν δεδομένα για την αξιολόγηση του γενικού πλαισίου της υπόψη πρωτοβουλίας.

##### Μεθοδολογία που ακολουθήθηκε

Από δύο συμβούλους, τους COWI και PriceWaterhouseCoopers, αξιολογήθηκαν ανεξαρτήτως δύο προσεγγίσεις νομοθετικής δράσης. Μία προσέγγιση στρεφόμενη προς την τεχνολογία έλαβε σαν βάση την επιλογή ειδικών τεχνολογιών θεωρούμενων ως καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών. Μία τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση εξέτασε την ενσωμάτωση, στο κόστος αγοράς του οχήματος, του κόστους για την κατανάλωση καυσίμου και την εκπομπή ρύπων.

##### Κύριοι οργανισμοί/εμπειρογνώμονες από τους οποίους ζητήθηκαν απόψεις

Απόψεις συγκεντρώθηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA), την Ευρωπαϊκή Ένωση Υγραερίου (AEGPL), την Ευρωπαϊκή Ένωση Προμηθευτών Συστατικών Στοιχείων Αυτοκινήτων (CLEPA), την Ευρωπαϊκή Ένωση Εταιρειών Πετρελαίου για το Περιβάλλον, την Υγεία και την Ασφάλεια κατά τη διύλιση και τη διανομή (CONCAWE), την αντιπροσωπεία των πόλεων CIVITAS (Στοκχόλμη, Βρέμη, Ρότερνταμ), τη DEUTSCHER STÄDTETAG, την Ευρωπαϊκή Ένωση Παραγωγών Καυσίμων Γαλακτωμάτων (EEFMA), την Ευρωπαϊκή Ένωση Οχημάτων Φυσικού Αερίου (ENGVA), το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για την E&A για αυτοκίνητα (EUCAR), την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον (T&E), τη Διεθνή Ένωση Δημόσιων Μεταφορών (UITP), και την Ένωση Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών (UNICE)

Μέσω της μικτής ομάδας εμπειρογνομόνων για τις μεταφορές και το περιβάλλον συγκεντρώθηκαν απόψεις εθνικών εμπειρογνομόνων όλων των κρατών μελών.

#### Περίληψη στοιχείων που λήφθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν

Δεν αναφέρθηκε ενδεχόμενο σοβαρών κινδύνων με μη αναστρέψιμες συνέπειες .

Τα κύρια συμπεράσματα ήταν ότι η οδηγία αυτή θα ήταν δυνατόν να συμβάλει θετικά στην αγορά καθαρών οχημάτων και στο περιβάλλον, ότι η επίπτωση της πρωτοβουλίας αυτής ήταν η βέλτιστη για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων και ότι θα ήταν δυνατόν να παράσχει στη βιομηχανία στήριξη για την ανάπτυξη καθαρών τεχνολογιών. Συστήθηκε προσέγγιση τεχνολογικά ουδέτερη προκειμένου να καταστεί δυνατή η ευελιξία της βιομηχανίας να προσαρμόζεται στην τεχνική και οικονομική πρόοδο.

#### Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για να καταστούν δημοσίως προσιτές οι απόψεις των εμπειρογνομόνων

Σε όλους τους συμμετέχοντες οργανισμούς διανεμήθηκαν πρακτικά.

#### • **Μελέτη επιπτώσεων**

Οι κύριες πολιτικές επιλογές που εξετάστηκαν ήσαν οι αυτοδεσμευτικές συμφωνίες, η διάχυση πληροφοριών και οι κανονιστικές ενέργειες. Ως στοιχείο αναφοράς για τη σύγκριση των υπολοίπων πολιτικών εκδοχών λήφθηκε η περίπτωση να μην υιοθετηθεί καμία πολιτική.

ο *Οι αυτοδεσμευτικές συμφωνίες* συνεπάγονται αβεβαιότητα ως προς το αποτέλεσμα και δυσκολίες κατά την αξιολόγηση της εξέλιξης και την πραγματοποίηση των προσπαθειών για την επίτευξη του στόχου. Πάντως αποτελούν κίνητρο προόδου για τους κατασκευαστές. Γενικότερα, η εθελούσια πρωτοβουλία θα ήταν δυνατόν να περιλαμβάνει μόνο μέρος δημόσιων φορέων, πράγμα που θα σήμαινε ότι η επίπτωσή της συνολικά στην αγορά θα ήταν πολύ μικρότερη σε σχέση με γενικευμένη υποχρέωση. Άλλο πρόβλημα θα μπορούσε να είναι ότι οχήματα που ανταποκρίνονται στην πρωτοβουλία προμήθειας θα ήταν δυνατόν να μην προσφέρονται από κατασκευαστές σε ολόκληρη την ΕΕ. Δεδομένου ότι ο στόχος της πολιτικής είναι η προώθηση της αγοράς για καθαρά οχήματα οδικών μεταφορών, δεν φαίνεται αποτελεσματική η σύναψη νέας αυτοδεσμευτικής συμφωνίας με την



αυτοκινητοβιομηχανία. Κάποιος εθελούσιος μηχανισμός θα μπορούσε να συνεπάγεται την ενίσχυση εκστρατείας πληροφόρησης και επηρεασμού με σκοπό τον προσανατολισμό αποφάσεων για προμήθεια.

ο *Διάχυση πληροφοριών* για τη χρησιμοποίηση περιβαλλοντικών κριτηρίων στη διαδικασία προμήθειας οχημάτων: αυτή η πολιτική επιλογή δεν θα περιλάμβανε άμεσες απαιτήσεις. Όμως η διάδοση πληροφοριών και γνώσεων πρέπει να οργανωθεί και η ΕΕ είναι δυνατόν να παρέχει πληροφορίες στα κράτη μέλη. Η πρόσβαση σε πληροφορίες θα διευκολύνει τους δημόσιους φορείς να λάβουν υπόψη τους περιβαλλοντικά κριτήρια κατά την ανάθεση συμβάσεων και την προμήθεια οχημάτων. Η διαθεσιμότητα πληροφοριών σχετικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά και το επιπρόσθετο οικονομικό κόστος θα βοηθήσει στη λήψη απόφασης κατά την προμήθεια οχημάτων. Θα μπορούσε να βοηθήσει στην υπέρβαση εμποδίων που έχουν τη μορφή έλλειψης γνώσεων και στην αύξηση της προμήθειας καθαρών οχημάτων από δημόσιους τομείς.

ο *Ρητή απαίτηση* να λαμβάνουν υπόψη οι δημόσιες προμήθειες οδικών οχημάτων την ενεργειακή κατανάλωση και τις εκπομπές ρύπων.

Αναλύθηκαν διάφορες προσεγγίσεις για νομοθετική πρωτοβουλία προώθησης καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών: προσέγγιση τεχνολογικά ουδέτερη βασιζόμενη στην ένταξη του κόστους ενέργειας και ρύπων στις διαδικασίες αποφάσεων· προσέγγιση με τεχνολογικό προσανατολισμό βασιζόμενη σε επιλεγμένες τεχνολογίες· προσέγγιση τεχνολογικά ουδέτερη βασιζόμενη σε υφιστάμενο πρότυπο εκπομπών.

Η μελέτη επιπτώσεων έδειξε ότι μπορεί να αναμένεται θετική επίδραση στο περιβάλλον και στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Με υποχρέωση προμήθειας εστιασμένη στην κατηγορία οχημάτων άνω των 3,5 τόνων, όπου περιλαμβάνονται τα λεωφορεία και τα περισσότερα οχήματα κοινής ωφέλειας όπως φορτηγά περισυλλογής απορριμμάτων, είναι δυνατόν να προκύψουν καθαρό οικονομικό όφελος και το βέλτιστο αποτέλεσμα κόστους/ωφέλειας.

Ποσόστωση 25% προμήθειας καθαρών οχημάτων θα μπορούσε να αποτελέσει ικανοποιητικό συμβιβασμό μεταξύ αφενός των στόχων για ευρείες επιδράσεις στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και για την ανάπτυξη αγοράς καθαρών οχημάτων και αφετέρου του ανεκτού επιπλέον επενδυτικού κόστους και της διαθεσιμότητας μάζας αγοράς καθαρών οχημάτων. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να διατηρήσουν την ευελιξία προμηθειών όσον αφορά ειδικές απαιτήσεις για τις οποίες δεν είναι ακόμη διαθέσιμα ΒΠΟ.

Η ποσόστωση 25% στην αγορά βαρέων οχημάτων, με μερίδιο δημοσίων προμηθειών 1/3, αντιπροσωπεύει το 10% της συνολικής αγοράς. Αυτό θα μπορούσε να είναι περίπου το ελάχιστο απαιτούμενο για σειρές μαζικής παραγωγής επαρκώς μεγάλες ώστε να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Επίσης, η προμήθεια οχημάτων με καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις δεν πρέπει να υπερβεί τα απαιτούμενα προκειμένου το κόστος να είναι μειωμένο ώστε να βελτιστοποιηθεί η χρήση των δημοσίων χρημάτων και να συγκρατηθεί στη στήριξη την αναγκαία να καταστούν οι τεχνολογίες αυτές οικονομικώς βιώσιμες ώστε να υιοθετηθούν από τις ευρύτερες

ιδιωτικές αγορές σε βάση ανταγωνιστική. Η ανάπτυξη αυτή ευρύτερης αγοράς θα αποδώσει τότε και πολύ μεγαλύτερο περιβαλλοντικό όφελος.

Τη δυνατότητα αποτελεσματικής ώθησης στην αγορά με λογικά χαμηλό μερίδιο παραγγελιών προσφέρει μόνον ο τομέας βαρέων οχημάτων με την ευρεία παρουσία στην αγορά των δημόσιων προμηθειών. Συνεπώς η υποχρέωση για την προμήθεια καθαρών οχημάτων πρέπει, με βάση εμπειριστατωμένη μελέτη επιπτώσεων, σε πρώτη φάση να περιοριστεί στον τομέα αυτό. Η αύξηση της ποσόστωσης και η επέκταση σε άλλους τομείς οχημάτων θα ήταν δυνατόν να εξεταστεί σε μεταγενέστερη φάση στη βάση της τεχνικής και οικονομικής εξέλιξης που θα προκύψει με την παρούσα πρωτοβουλία.

Η Επιτροπή εκπόνησε μελέτη επιπτώσεων που παρατίθεται στο πρόγραμμα εργασίας, στην έκθεση της οποίας η πρόσβαση είναι δυνατή στο έγγραφο SEC (2005) 1588.

### 3) Νομικά στοιχεία της πρότασης

- **Περίληψη για την προταθείσα ενέργεια**

Από τους δημόσιους φορείς απαιτείται να διαθέσουν ελάχιστα ποσοστά των ετησίων προμηθειών τους (αγορά ή χρηματοδοτική μίσθωση) βαρέων οχημάτων για οχήματα που πληρούν το πρότυπο επιδόσεων βελτιωμένου φιλικού περιβαλλοντικώς οχήματος (ΒΠΟ).

Σε πρώτη φάση η υποχρέωση προμήθειας καθαρών οχημάτων που προτείνεται στην παρούσα οδηγία είναι περιορισμένη σε οχήματα βάρους άνω των 3,5 τόνων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ομαλή εισαγωγή των περιβαλλοντικών κριτηρίων ανάθεσης στη διαδικασία προμήθειας οχημάτων και να προετοιμαστούν οι δημόσιοι φορείς και η βιομηχανία για ενδεχόμενη επέκταση σε άλλες κατηγορίες οχημάτων.

- **Νομική βάση**

Άρθρο 175 παράγραφος 1 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

- **Αρχή επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται στο βαθμό που η πρόταση δεν εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

Σε ορισμένα μέρη, σε τοπικό επίπεδο έχουν ήδη υιοθετηθεί πολιτικές για την προώθηση περιβαλλοντικώς φιλικών δημόσιων προμηθειών και ενεργειακά αποδοτικότερων και καθαρότερων οχημάτων. Όσον αφορά την ευρωπαϊκή βιομηχανία μαζικής παραγωγής οχημάτων, δεν είναι πιθανό ότι οι κατασκευαστές θα παράγουν ειδικές σειρές οχημάτων για να ανταποκριθούν σε τοπικά ή ακόμη και σε εθνικά κίνητρα. Οι υποχρεωτικοί στόχοι για περιβαλλοντικώς φιλικές δημόσιες προμήθειες σε ΕΕ θα ήταν δυνατόν να δώσουν στην αγορά σημαντική βεβαιότητα για το μέλλον των καθαρών οχημάτων και να παράσχουν πραγματικό κίνητρο στους κατασκευαστές οχημάτων. Αυτό θα ήταν δυνατόν να συμβάλει σημαντικά στη βελτίωση των οικονομικών της παραγωγής οχημάτων στις περιπτώσεις κατά τις

οποίες πρέπει να επιτευχθεί κρίσιμη μάζα ώστε να είναι δυνατή η μείωση του κόστους σε ανταγωνιστικά επίπεδα. Επιπλέον, η δράση αυτή σε επίπεδο ΕΕ θα ήταν δυνατόν να στηρίξει την ανταγωνιστική θέση της αυτοκινητοβιομηχανίας της ΕΕ, όπως υπογραμμίζεται στην έκθεση έτους 2004 της Επιτροπής για την ανταγωνιστικότητα.

Η δράση σε εθνικό επίπεδο θα ενείχε μόνο τον κίνδυνο κατακερματισμού της εσωτερικής αγοράς και θα μπορούσε να οδηγήσει στην ανάπτυξη διαφόρων μικρού μεγέθους σειρών οχημάτων ανταποκρινόμενων σε διάφορες εθνικές ή περιφερειακές απαιτήσεις. Το αποτέλεσμα θα ήταν υψηλό κόστος και αδυναμία επίτευξης οικονομικών κλίμακας. Το κόστος για το δημόσιο θα ήταν υψηλό χωρίς λόγο και η αυτοκινητοβιομηχανία θα αντιμετώπιζε μειονεκτήματα όσον αφορά την ανταγωνιστικότητά της.

Οι εστιασμένες δημόσιες προμήθειες σε ευρωπαϊκό επίπεδο προσφέρουν επαρκώς ευρεία αγορά για καθαρά οχήματα. Επίσης θα αποτελούσαν λογική συνέχεια στην κοινοτική χρηματοδότηση πιλοτικών στόλων καθαρών οχημάτων, υποστηριζόμενων με βάση τα προγράμματα πλαίσιο έρευνας και ανάπτυξης και τα διαρθρωτικά ταμεία. Η κοινοτική χρηματοδότηση, παραδείγματος χάρη τα διαρθρωτικά ταμεία και τα ταμεία συνοχής, θα μπορούσε επίσης να χρησιμοποιηθεί για την προώθηση των τεχνολογικών εξελίξεων καθαρών οχημάτων, για την ανάπτυξη καθαρών δημόσιων μεταφορών σε αστικές περιοχές και για τη συγκρότηση δικτύων διανομής για εναλλακτικά καύσιμα οχημάτων.

Το σχέδιο κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών στρατηγικής για τη συνοχή κατά το χρονικό διάστημα 2007-2013 ορίζει ότι οι επενδύσεις αυτές σε καθαρές μεταφορές θα μπορούσε να συνοδεύονται από την κατάλληλη διαχείριση της κυκλοφορίας, με ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια, σύμφωνα με εθνικά και κοινοτικά πρότυπα. Εθνικές ή περιφερειακές στρατηγικές θα μπορούσε επίσης να λάβουν υπόψη την ανάγκη ισόρροπης (και καθαρής) κατανομής μέσων που εξυπηρετεί ανάγκες και οικονομικές και περιβαλλοντικές.

Η συλλογική προμήθεια καθαρότερων οχημάτων από δημόσιους φορείς θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντική τόνωση των κατασκευαστών οχημάτων και να παράσχει τη βεβαιότητα για αγορά αυτών των τύπων οχημάτων, όπως αναφέρεται στην Πράσινη Βίβλο για την ενεργειακή απόδοση. Με την παρούσα οδηγία, σε πρώτη φάση εισάγεται ελάχιστη ποσόστωση προμήθειας 25% καθαρών οχημάτων για τις κατηγορίες οχημάτων στις οποίες οι δημόσιες προμήθειες κατέχουν σημαντικό μερίδιο αγοράς. Μόλις αποκτηθεί εμπειρία αγοράς, η υποχρέωση προμήθειας θα ήταν δυνατόν να επεκταθεί σε όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Η αυτοκινητοβιομηχανία παράγει για υψηλής ολοκλήρωσης αγορά επιπέδου ΕΕ. Η στήριξη στην ανάπτυξη αγορών καθαρών οχημάτων θα εναρμονιζόταν συνεπώς σε ευρωπαϊκό επίπεδο ώστε να παράσχει στη βιομηχανία πλαίσιο ικανοποιητικής σχέσης κόστους – απόδοσης. Από τη νομοθεσία της ΕΕ καθορίζονται όρια για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Συνεπώς η μείωση εκπομπών ρύπων θα μπορούσε να υποστηριχθεί και με ενέργειες που εφαρμόζονται σε ολόκληρη την Ένωση.

Το σύνολο των προμηθειών από δημόσιους φορείς ανέρχεται στο 16% περίπου του ΑΕΠ της ΕΕ. Οι συνολικές ετήσιες προμήθειες οχημάτων από δημόσιες αρχές εκτιμάται ότι είναι της τάξεως των 110.000 επιβατικών οχημάτων, 110.000 ελαφρών οχημάτων, 35.000 φορτηγών και 17.000 λεωφορείων για την ΕΕ-25. Τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς είναι ελαφρώς χαμηλότερα από 1% για επιβατικά οχήματα, περίπου 6% για μικρά φορτηγά και μεγάλα φορτηγά και περίπου ένα τρίτο για λεωφορεία.

Σημαντική επιρροή στην αγορά οχημάτων είναι δυνατόν να επιτευχθεί με σώρευση των δημόσιων προμηθειών μέσω εναρμονισμένων κριτηρίων σε επίπεδο ΕΕ.

Ο στόχος της προώθησης καθαρών οχημάτων δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά απαιτεί δράσεις σε κοινοτικό επίπεδο προκειμένου να προκύψει κρίσιμη μάζα οχημάτων για την ανάπτυξη ικανοποιητικής σχέσης κόστους - απόδοσης στην ευρωπαϊκή βιομηχανία.

Κατόπιν των ανωτέρων η πρόταση ικανοποιεί την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η παρούσα πρωτοβουλία εισάγει μάλλον υποχρεωτικού παρά εθελοντικού χαρακτήρα ενέργειες προμήθειας για δημόσιους οργανισμούς προκειμένου να δοθεί ώθηση στην αγορά για καθαρά αυτοκίνητα. Η οδηγία ορίζει ένα και μόνο αριθμό για την ποσόστωση καθαρών οχημάτων σε μία κατηγορία οχημάτων.

Τα κράτη μέλη διατηρούν την ευθύνη να θέσουν σε εφαρμογή τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις τις αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία.

Η ποσόστωση για μέρος μόνο των προμηθειών (25%) έχει εισαχθεί προκειμένου να βελτιστοποιηθούν το κόστος και οι επιπτώσεις στην αγορά, να καταστεί δυνατή η ομαλή εισαγωγή του μέτρου και να διατηρηθούν περιθώρια ευελιξίας για τους δημόσιους οργανισμούς όσον αφορά προμήθειες σύμφωνα με συγκεκριμένες απαιτήσεις.

- **Επιλογή μέσων**

Προτεινόμενα μέσα: οδηγία.

Άλλα μέσα δεν θα ήσαν επαρκή για τον(ους) ακόλουθο(ους) λόγο(ους).

Η υποχρεωτική προσέγγιση είναι ουσιώδους σημασίας για τη δημιουργία των αναγκαίων κινήτρων ώστε οι κατασκευαστές να αναπτύξουν καθαρά οχήματα με προορισμό ευρύτερη αγορά.

Η υποχρέωση των δημόσιων αρχών να διαθέτουν ορισμένη ποσόστωση των ετήσιων προμηθειών τους για οχήματα οδικών μεταφορών σε καθαρά οχήματα είναι δυνατόν να έχει ουσιαστική επίπτωση στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και να παράσχει την αναγκαία στήριξη για την εισαγωγή καινοτόμων τεχνολογιών σε ευρύτερη αγορά. Για να εξασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός, ανάλογες υποχρεώσεις πρέπει να αναλάβουν οι ανεξάρτητες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών με βάση παραχώρηση ή άδεια δημόσιων αρχών.

Η υποχρεωτική εισαγωγή βελτιωμένων φιλικών περιβαλλοντικώς οχημάτων θα ήταν δυνατόν να βοηθήσει τους δημόσιους οργανισμούς να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις που απορρέουν από τις οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα.

#### 4) Δημοσιονομική επίπτωση

Η πρόταση δεν έχει επίπτωση για τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

#### 5) Συμπληρωματικές πληροφορίες

- **Ρήτρα επανεξέτασης, αναθεώρησης/ενδείξεις λήξης ισχύος**

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης.

- **Πίνακας συσχετισμού**

Από τα κράτη μέλη ζητείται να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων με τις οποίες μεταφέρεται η οδηγία καθώς και πίνακα συσχετισμού μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

- **Λεπτομερής εξήγηση της πρότασης**

Το άρθρο 1 καθορίζει το σκοπό της οδηγίας.

Το άρθρο 2 ορίζει το δημόσιο φορέα και τα καθαρά οχήματα για την εφαρμογή της οδηγίας.

Το άρθρο 3 συνιστά υποχρέωση των κρατών μελών να εξασφαλίσουν ότι δημόσιοι φορείς και ανεξάρτητες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στο πλαίσιο παραχώρησης ή άδειας από δημόσιο φορέα διαθέτουν σε καθαρά οχήματα ποσόστωση 25% των ετησίων συνολικών τους προμηθειών ή χρηματοδοτικών μισθώσεων οχημάτων βάρους μεγαλύτερου των 3,5 t.

Το άρθρο 4 προβλέπει την προσαρμογή του ορισμού καθαρών οχημάτων του άρθρου 2 (στοιχείο β) και της ποσόστωσης που καθορίζεται στο άρθρο 3 ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τεχνικές εξελίξεις. Η Επιτροπή θα συνεπικουρείται από κανονιστική επιτροπή.

Το άρθρο 5 αφορά τη σύσταση κανονιστικής επιτροπής και τους κανόνες λειτουργίας της.

Το άρθρο 6 συνιστά υποχρεώσεις των κρατών μελών να αναφέρουν σχετικά με την προμήθεια και το στόλο καθαρών οχημάτων και της Επιτροπής να επεξεργάζεται και να δημοσιεύει τις πληροφορίες αυτές και να προβαίνει σε αξιολόγηση της εφαρμογής της οδηγίας καθώς και των μέτρων των κρατών μελών για την προώθηση της προμήθειας και της χρηματοδοτικής μίσθωσης περιβαλλοντικώς φιλικών οχημάτων βάρους κάτω των 3,5 τόνων και να προτείνει ενδεχόμενες περαιτέρω ενέργειες, περιλαμβανόμενης της επέκτασης της οδηγίας για την κάλυψη άλλων κατηγοριών οχημάτων.

Τα άρθρα 7, 8 και 9 περιέχουν τις συνήθεις διατάξεις τις σχετικές με την έναρξη εφαρμογής και τη μεταφορά της οδηγίας.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με την προώθηση καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής<sup>1</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>2</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>3</sup>,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης<sup>4</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι εθνικοί πόροι και η συνετή και ορθολογική τους χρησιμοποίηση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 174 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΕ, περιλαμβάνουν το πετρέλαιο, το οποίο κατατάσσεται πρώτο στην ευρωπαϊκή ενεργειακή κατανάλωση και αποτελεί επίσης μείζονα πηγή εκπομπής ρύπων.
- (2) Η ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο "Αειφόρος ανάπτυξη της Ευρώπης για έναν καλύτερο κόσμο: Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη"<sup>5</sup>, που κατατέθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκότεμποργκ, της 15ης και 16ης Ιουνίου 2001, τοποθετούσε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και τη ρύπανση που προκαλούνται από μεταφορές μεταξύ των κυρίων κωλυμάτων για την αειφόρο ανάπτυξη.
- (3) Η Πράσινη Βίβλος της Επιτροπής "Προς μία ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού"<sup>6</sup> τόνιζε τις ευρείες δυνατότητες για εξοικονόμηση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών και την ανάγκη επείγουσας δράσης στον τομέα

---

<sup>1</sup> ΕΕ C της , σ.

<sup>2</sup> ΕΕ C της , σ.

<sup>3</sup> ΕΕ C της , σ.

<sup>4</sup> ΕΕ C της , σ.

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

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

αυτό. Πρότεινε δράση για την ενθάρρυνση της εισαγωγής αποτελεσματικότερων και λιγότερο ρυπαντικών τεχνολογιών.

- (4) Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών" αποδίδει στις οδικές μεταφορές τη βασική ευθύνη για τη συνεχή αύξηση των σχετιζόμενων με τις μεταφορές εκπομπών CO<sub>2</sub>. Η Λευκή Βίβλος κατέληγε ότι τα μέτρα που έχουν μέχρι σήμερα ληφθεί για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από αυτοκίνητα οχήματα και για την ενεργειακή εξάρτηση της Ευρώπης είχαν αποδειχθεί ανεπαρκή.
- (5) Στην απόφαση αριθ. 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον<sup>7</sup>, αναγνωρίζονται η ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης και της εξοικονόμησης ενέργειας, η ένταξη, στις πολιτικές μεταφορών και ενέργειας, στόχων σχετικών με τη μεταβολή του κλίματος, καθώς και η ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων στον τομέα των μεταφορών για την αντιμετώπιση της χρήσης της ενέργειας και των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
- (6) Στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής "Ενεργειακή απόδοση ή περισσότερα αποτελέσματα με λιγότερα μέσα"<sup>8</sup> προτείνονται ειδικά μέτρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές και υποβάλλεται ως συγκεκριμένη ενέργεια οι δημόσιες προμήθειες οχημάτων ολιγότερο ρυπαντικών και περισσότερο ενεργειακά αποδοτικών προκειμένου να συγκροτηθεί αγορά για αυτούς τους τύπους οχημάτων.
- (7) Η Κοινότητα ανέλαβε τη δέσμευση για μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 8% μεταξύ των ετών 1990 και 2008-2012, με βάση το πρωτόκολλο Κιότο. Τα μέτρα σχετικά με την ενεργειακή απόδοση και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας αποτελούν σημαντικά στοιχεία της απαιτούμενης δράσης για τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του πρωτοκόλλου του Κιότο, όπως προβλέπεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τις πολιτικές και τα μέτρα της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου: προς ένα Ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την αλλαγή του κλίματος (ΕΠΑΚ - ECCP)<sup>9</sup>.
- (8) Πρέπει να χρησιμοποιηθούν πρότυπα επιδόσεων για την προώθηση καθαρών οχημάτων. Ένα πρότυπο βελτιωμένων περιβαλλοντικώς φιλικών οχημάτων (ΒΠΟ) έχει καθοριστεί στην οδηγία 2005/55/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Σεπτεμβρίου 2005, για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση για χρησιμοποίηση σε οχήματα, και κατά της εκπομπής αερίων ρύπων από κινητήρες θετικής ανάφλεξης που τροφοδοτούνται με φυσικό αέριο ή υγραέριο για χρησιμοποίηση σε οχήματα<sup>10</sup> για οχήματα βάρους άνω των 3,5 t. Επί του παρόντος, το πρότυπο αυτό εμφανίζεται ως το πλέον ενδεδειγμένο να χρησιμοποιηθεί για τον ορισμό του καθαρού οχήματος στην

---

<sup>7</sup> EE L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

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

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

<sup>10</sup> EE L 44 της 16.2.2000, σ. 1.



παρούσα οδηγία. Πρέπει πάντως να προβλεφθεί η δυνατότητα τροποποίησης του ορισμού αυτού, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η πλέον πρόσφατη τεχνική πρόοδος.

- (9) Οχήματα με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου ή που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, περιλαμβανομένων των βιοκαυσίμων, του φυσικού αερίου, του υγραερίου ή του υδρογόνου, και διάφορων τεχνολογιών, περιλαμβανομένων των ηλεκτρικών ή των υβριδικών καύσης/ηλεκτρικών συστημάτων, είναι δυνατόν να συμβάλουν σε μείωση εκπομπών και ρύπανσης.
- (10) Η υποχρεωτική προμήθεια καθαρών οχημάτων αναμένεται ότι θα συμβάλει στη μείωση της ρύπανσης και της ενεργειακής κατανάλωσης και θα ευνοήσει την ταχύτερη εισαγωγή στην αγορά των εν λόγω τεχνολογιών για οχήματα.
- (11) Η παρούσα οδηγία δεν αποτρέπει τα κράτη μέλη να προωθούν επίσης την προμήθεια οχημάτων με βελτιωμένες περιβαλλοντικές επιδόσεις στις κατηγορίες κάτω των 3,5 τόνων βάρους, με την παροχή προτίμησης στα πλέον πρόσφατα ευρωπαϊκά εκπομπής ρύπων σύμφωνα με την οδηγία 70/220/ΕΚ, και, στην κατηγορία των επιβατικών οχημάτων, σε οχήματα με εκπομπές CO<sub>2</sub> κάτω των 120 g/km, λαμβανόμενων υπόψη όλων των τεχνολογιών για οχήματα, περιλαμβανομένων των τεχνολογιών που βασίζονται στη βενζίνη και το πετρέλαιο ντίζελ, καθώς και σε εναλλακτικά καύσιμα και τεχνολογίες, όπως τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο, το υγραέριο, το υδρογόνο, και τα ηλεκτρικά ή τα υβριδικά καύσης/ηλεκτρικά συστήματα.
- (12) Οι υποχρεώσεις για την αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση οχημάτων πρέπει να εφαρμόζονται κατά τρόπο πανομοιότυπο σε όλους τους παρόχους δημόσιων υπηρεσιών μεταφορών.
- (13) Τα καθαρά οχήματα έχουν υψηλότερη τιμή αγοράς σε σχέση με τα συμβατικά, δεδομένου ότι δεν έχει επαρκώς αναπτυχθεί η αγορά γι'αυτούς τους τύπους οχημάτων. Η δημιουργία κάποιου ελαχίστου επιπέδου ζήτησης για τα οχήματα αυτά αναμένεται ότι θα διασφαλίσει ότι οι παραγωγοί θα ανταποκριθούν θετικά, με ώθηση προς την εισαγωγή στην αγορά περισσότερο αποδοτικών και αποτελεσματικών τεχνολογιών. Καθώς αυξάνει η ζήτηση, αναμένεται ότι οι οικονομίες κλίμακας θα έχουν ως αποτέλεσμα μειώσεις κόστους.
- (14) Το υψηλότερο κόστος για καθαρά οχήματα αναμένεται ότι δεν θα έχει ως αποτέλεσμα υποβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών. Οικονομική υποστήριξη από εθνικούς και τους ενδεδειγμένους κοινοτικούς πόρους είναι συνεπώς δυνατόν να αντισταθμίσει το υψηλότερο κόστος προμήθειας που θα προκύψει. Μέσω της μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των επιπτώσεων στην υγεία αναμένεται ότι θα επέλθει για την κοινωνία θετικό συνολικό αποτέλεσμα από άποψη κόστους/ωφέλειας.
- (15) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης

Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>11</sup>.

- (16) Εφόσον ο στόχος προώθησης των καθαρών οχημάτων δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά απαιτείται ενέργεια σε κοινοτικό επίπεδο προκειμένου να επιτευχθεί κρίσιμη μάζα οχημάτων για εξελίξεις από άποψη κόστους/απόδοσης στην ευρωπαϊκή βιομηχανία, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης ΕΚ. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως εκτίθεται στο εν λόγω άρθρο, η οδηγία αυτή δεν υπερβαίνει το αναγκαίο προκειμένου να επιτευχθούν οι εν λόγω στόχοι,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*  
*Αντικείμενο*

Η παρούσα οδηγία απαιτεί από τα κράτη μέλη να αναλάβουν δράση για την εξασφάλιση κάποιας ποσόστωσης προμηθειών καθαρών οχημάτων εκ μέρους των δημοσίων φορέων.

*Άρθρο 2*  
*Ορισμοί*

Για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- (α) "Δημόσιοι φορείς" σημαίνει κρατικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, φορείς διεπόμενοι από τη νομοθεσία περί δημοσίου, ενώσεις συγκροτούμενες από μία ή περισσότερες από τις αρχές αυτές ή ένα ή περισσότερους από τους εν λόγω φορείς διεπόμενες από τη νομοθεσία περί δημοσίου· δημόσιες επιχειρήσεις.

"Φορέας διεπόμενος από τη νομοθεσία περί δημοσίου" σημαίνει φορέας:

- ο οποίος έχει ιδρυθεί για το συγκεκριμένο σκοπό της πλήρωσης αναγκών γενικού συμφέροντος, χωρίς βιομηχανικό ή εμπορικό χαρακτήρα,
- με νομική προσωπικότητα και
- που χρηματοδοτείται, κατά το μεγαλύτερο μέρος, από τις κρατικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές ή άλλους φορείς που διέπονται από τη νομοθεσία περί δημοσίου· ή που υπόκειται σε διοικητική επιτήρηση από τους εν λόγω φορείς· ή που έχει διοικητικό, διευθυντικό ή εποπτικό συμβούλιο, του οποίου περισσότερα από τα μισά μέλη διορίζονται από τις κρατικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές, ή από άλλους φορείς που διέπονται από τη νομοθεσία περί δημοσίου.

"Δημόσια επιχείρηση" είναι κάθε επιχείρηση στην οποία δημόσιοι φορείς είναι δυνατόν να ασκήσουν άμεσα ή έμμεσα κυρίαρχη επιρροή μέσω της ιδιοκτησίας της,

---

<sup>11</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

της χρηματοδοτικής τους συμμετοχής σε αυτήν ή των κανόνων που την διέπουν. Κυρίαρχη επιρροή σε αυτό το μέρος δημοσίων φορέων θα θεωρείται ότι υφίσταται όταν οι εν λόγω αρχές, άμεσα ή έμμεσα, όσον αφορά κάποια επιχείρηση:

- κατέχουν το μεγαλύτερο μέρος του εταιρικού κεφαλαίου της επιχείρησης, ή
- ελέγχουν τις περισσότερες από τις ψήφους που αντιστοιχούν στις μετοχές που έχουν εκδοθεί από την επιχείρηση, ή
- έχουν τη δυνατότητα διορισμού περισσότερων από το ήμισυ των μελών στον διοικητικό, διαχειριστικό ή εποπτικό φορέα της επιχείρησης.

- (β) "Καθαρό όχημα" σημαίνει καινούργιο όχημα οδικών μεταφορών σύμφωνα προς πρότυπο για "ΒΠΟ" (EEV) (Βελτιωμένο φιλικό Περιβαλλοντικώς Όχημα) όπως ορίζεται στο άρθρο 1, στοιχείο (γ), και ποσοτικοποιείται στο σημείο 6.2.1 του παραρτήματος I της οδηγίας 2005/55/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στην τρέχουσα έκδοσή της.

#### *Άρθρο 3*

##### *Πρώθηση καθαρών οχημάτων*

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ποσόστωση 25 % των οχημάτων οδικών μεταφορών με τεχνικώς επιτρεπόμενο μέγιστο βάρος φόρτωσης άνω των 3,5 t, τα οποία αγοράζονται ή μισθώνονται χρηματοδοτικώς σε δεδομένο έτος από δημόσιους φορείς και επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στο πλαίσιο παραχώρησης ή άδειας από δημόσιο φορέα, αποκαλούμενες εφεξής "επιχειρήσεις", αφορά καθαρά οχήματα όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 2.

#### *Άρθρο 4*

##### *Προσαρμογές στην τεχνική πρόοδο*

1. Ο ορισμός καθαρού οχήματος όπως παρατίθεται στο άρθρο 2, στοιχείο β), μπορεί να προσαρμόζεται στην τεχνική πρόοδο σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 2.
2. Η ποσόστωση καθαρών οχημάτων που θεσπίζεται στο άρθρο 3 μπορεί να αυξάνεται υπό το πρίσμα της τεχνικής προόδου και συνεκτιμώντας εξελίξεις στην αγορά οχημάτων σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 5 παράγραφος 2.

#### *Άρθρο 5*

##### *Επιτροπή*

1. Την Επιτροπή συνεπικουρεί επιτροπή.
2. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 5 και 7 της απόφασης αριθ. 1999/468/ΕΚ, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης.

Το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης αριθ. 1999/468/EK ορίζεται σε ... [δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τους 3 μήνες].

3. Η επιτροπή εγκρίνει τον εσωτερικό της κανονισμό.

#### *Άρθρο 6* *Αναφορά και αναθεώρηση*

1. Σε ετήσια βάση, με εφαρμογή από την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη εκπονούν, για το οικείο ημερολογιακό έτος, στατιστικά στοιχεία σχετικά με τα πλήθη και τα σχετικά μερίδια βελτιωμένων φιλικών περιβαλλοντικώς οχημάτων που έχουν αγοραστεί ή μισθωθεί χρηματοδοτικώς από δημόσιους φορείς ή από επιχειρήσεις.

Κάθε έτος, τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τις πληροφορίες αυτές στην Επιτροπή το αργότερο μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου.

2. Με βάση τις πληροφορίες αυτές, η Επιτροπή καταρτίζει ετήσια έκθεση σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία.

Μέχρι το αργότερο τρία έτη από την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και με τις ενέργειες που έχουν αναληφθεί από μεμονωμένα κράτη μέλη με σκοπό την προμήθεια καθαρών οχημάτων βάρους κάτω των 3,5 τόνων. Στην έκθεση αξιολογούνται οι επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας, η αναφορά εκ μέρους των κρατών μελών και η ανάγκη ανάληψης περαιτέρω δράσης, ενώ προβαίνει στις ενδεδειγμένες προτάσεις, ειδικότερα όσον αφορά την επέκταση της υποχρέωσης προμήθειας καθαρών οχημάτων σε επιβατικά οχήματα και σε ελαφρά οχήματα βάρους κάτω των 3,5 t.

#### *Άρθρο 7* *Μεταφορά*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία, εντός το αργότερο 12 μηνών από την ημερομηνία που ορίζεται στο άρθρο 8. Διαβιβάζουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των σχετικών διατάξεων καθώς και πίνακα αντιστοιχιών μεταξύ των εν λόγω διατάξεων και εκείνων της παρούσας οδηγίας.

Κατά την έκδοση των ανωτέρω διατάξεων, τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν σε αυτές παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή τις συνοδεύουν με την παραπομπή αυτή με την ευκαιρία της επίσημης δημοσίευσής τους. Τα κράτη μέλη καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η εν λόγω παραπομπή.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που εκδίδουν στον καλυπτόμενο από την παρούσα οδηγία τομέα.

*Άρθρο 8  
Έναρξη ισχύος*

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει τη δωδέκατη ημέρα μετά τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

*Άρθρο 9  
Αποδέκτες*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*