

# EØS-ORGANER

## EØS-KOMITEEN

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/33/EF

2017/EØS/58/01

av 23. april 2009

om fremming av rene og energieffektive veigående motorvogner(\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 175 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup>, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Naturressursene og den forsiktige og rasjonelle utnyttelsen av dem, som kreves i traktatens artikkel 174 nr. 1, omfatter olje, som er hovedenergikilden i Den europeiske union, men som også er en stor kilde til forurensende utslipp.
- 2) I kommisjonsmeldingen av 15. mai 2001 med tittelen «Et bærekraftig Europa for en bedre verden: En strategi for en bærekraftig utvikling i Den europeiske union», som ble presentert på Det europeiske råds møte i Gøteborg 15. og 16. juni 2001, ble det fastslått at klimagassutslipp og forurensning fra transport er blant de største hindringene for en bærekraftig utvikling.
- 3) I europaparlaments- og rådsbeslutning nr. 1600/2002/EF av 22. juli 2002 om fastsettelse av Fellesskapets sjette

miljøhandlingsprogram<sup>(4)</sup> ble det erkjent at det var behov for særskilte tiltak for å forbedre energieffektiviteten og energiøkonomiseringen og for å integrere klimaendringsmål i transport- og energipolitikken, samt et behov for særskilte tiltak i transportsektoren for å begrense energiforbruket og klimagassutslippene.

- 4) I kommisjonsmeldingen av 10. januar 2007 med tittelen «En energipolitikk for Europa» ble det foreslått at Den europeiske union skulle forplikte seg til innen 2020 å redusere klimagassutslippene med minst 20 % i forhold til 1990. Det er dessuten foreslått bindende mål for at det i Fellesskapet fram til 2020 skal oppnås en ytterligere forbedring av energieffektiviteten på 20 %, en andel energi fra fornybare kilder på 20 % og en andel energi fra fornybare kilder innenfor transport på 10 %, blant annet for å forbedre energiforsyningssikkerheten ved å diversifisere blandingen av drivstoff.
- 5) I kommisjonsmeldingen av 19. oktober 2006 med tittelen «Handlingsplan for energieffektivitet: Virkeliggjøring av mulighetene» erklærte Kommisjonen at den vil fortsette sin innsats for å utvikle markeder for renere, smartere, tryggere og mer energieffektive kjøretøyer gjennom offentlige innkjøp og holdnings-skapende tiltak.
- 6) I den foreløpige vurderingen av Kommisjonens hvitbok for transport av 2001 med tittelen «Hold Europa i gang – Bærekraftig mobilitet for vårt kontinent» av 22. juni 2006 ble det erklært at Unionen vil stimulere til miljøvennlig nyskaping særlig gjennom flere europeiske utslippsstandarder (heretter kalt «Euro-standarder») og ved å fremme rene kjøretøyer gjennom offentlige innkjøp.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 av 4. oktober 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 13 av 27.2.2014, s. 29.

<sup>(1)</sup> EUT C 195 av 18.8.2006, s. 26.

<sup>(2)</sup> EUT C 229 av 22.9.2006, s. 18.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 22. oktober 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 30. mars 2009.

<sup>(4)</sup> EFT L 242 av 10.9.2002, s. 1.

- 7) I sin melding av 7. februar 2007 med tittelen «Resultater av vurderingen av Fellesskapets strategi for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra personbiler og lette nyttekjøretøyer» framla Kommissjonen en ny samlet strategi for at Unionen skulle kunne nå sitt mål om CO<sub>2</sub>-utslipp på 120 g/km fra nye personbiler i 2012. Det ble foreslått en rettslig ramme for å sikre bedre kjøretøyteknologi. Utfyllende tiltak bør fremme innkjøp av drivstoffbesparende kjøretøyer.
- 8) I Kommissjonens grønnbok om bytransport av 25. september 2007 med tittelen «På vei mot en ny kultur for mobilitet i byer» fastslås det at de berørte partene støtter at innføring på markedet av rene og energieffektive kjøretøyer fremmes gjennom grønne offentlige innkjøp. I grønnboken foreslås det at en mulig framgangsmåte kunne bygge på internalisering av eksterne kostnader ved å bruke levetidskostnader for energiforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer knyttet til driften av kjøretøyene som skal innkjøpes, som tildelingskriterium i tillegg til salgsprisen. I tillegg kunne det gis fortrinnsrett til nye Euro-standarder i forbindelse med offentlige innkjøp. En tidligere innføring av renere kjøretøyer kunne dermed forbedre luftkvaliteten i byområder.
- 9) Høynivågruppen CARS 21 støttet i sin rapport av 12. desember 2005 Kommissjonens initiativ til å fremme rene og energieffektive kjøretøyer, forutsatt at det anvendes en integrert, teknologinøytral og ytelsesbasert tilnærming som omfatter kjøretøyprodusenter, olje- eller drivstoffleverandører, reparatører, kunder eller bilførere og offentlige myndigheter.
- 10) Høynivågruppen for konkurranseevne, energi og miljø anbefalte i sin rapport av 27. februar 2007 at det ved private og offentlige innkjøp bør tas hensyn til hele levetidskostnaden, med særlig vekt på energieffektivitet. Medlemsstatene og Fellesskapet bør utarbeide og offentliggjøre retningslinjer for hvordan man ved offentlige innkjøp kan gå over fra kjøp til laveste pris ved anbudskonkurranse til innkjøp av mer bærekraftige halvfabrikater i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/17/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av kontrakter innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester<sup>(1)</sup> og europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/18/EF av 31. mars 2004 om samordning av framgangsmåtene ved tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter, kontrakter om offentlige varekjøp og kontrakter om offentlig tjenesteyting<sup>(2)</sup>.
- 11) Dette direktivs formål er å stimulere utviklingen på markedet for rene og energieffektive veigående motorvogner, særlig markedet for standardiserte kjøretøyer som produseres i et høyt antall, f.eks. personbiler, busser, turvogner og lastebiler – ettersom dette ville ha en betydelig miljøvirkning – ved å sikre en etterspørsel etter rene og energieffektive veigående motorvogner som er tilstrekkelig stor til at produsentene og industrien oppmuntres til å investere i og videreutvikle kjøretøyer med lavt energiforbruk samt lave utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer.
- 12) Medlemsstatene bør underrette nasjonale, regionale og lokale offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører som tilbyr offentlig persontransport, om bestemmelsene som gjelder innkjøp av renere og mer energieffektive veigående motorvogner
- 13) Renere og mer energieffektive kjøretøyer har en høyere innkjøpspris enn konvensjonelle kjøretøyer. Dersom det skapes tilstrekkelig etterspørsel etter slike kjøretøyer, kan det sikre at stordriftsfordeler fører til lavere kostnader.
- 14) I dette direktiv behandles behovet for å gi støtte til medlemsstatene ved å lette og strukturere utvekslingen av kunnskap og beste praksis med sikte på å fremme innkjøp av renere og mer energieffektive kjøretøyer.
- 15) Innkjøp av kjøretøyer til offentlig transport kan påvirke markedet betydelig dersom kriteriene harmoniseres på fellesskapsplan.
- 16) Den største innvirkningen på markedet, sammen med det beste nytte-kostnad-forholdet, oppnås ved at levetidskostnader for energiforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer gjøres til tildelingskriterier ved innkjøp av kjøretøyer til offentlig transport.
- 17) Dette direktiv bør i samsvar med virkeområdet for direktiv 2004/17/EF og direktiv 2004/18/EF og idet det tas fullt ut hensyn til gjennomføringen av disse direktivene i nasjonal lovgivning, omfatte veigående motorvogner innkjøpt av offentlige oppdragsgivere og andre oppdragsgivere, uavhengig av om oppdragsgiverne er offentlige eller private. Dette direktiv bør videre omfatte innkjøp av veigående motorvogner som brukes til offentlig persontransport i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting, og medlemsstatene bør kunne utelukke mindre innkjøp med sikte på å unngå en unødvendig administrativ byrde.

<sup>(1)</sup> EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 134 av 30.4.2004, s. 114.

- 18) I tråd med europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)<sup>(1)</sup> og med sikte på å unngå en unødvendig administrativ byrde, bør medlemsstatene kunne unnta myndigheter og operatører fra kravene i dette direktiv ved innkjøp av motorvogner som er utformet og bygget for et særskilt formål.
- 19) Dette direktiv bør angi en rekke alternativer for å ta hensyn til energi- og miljøvirkninger. Det vil gjøre det mulig for myndigheter og operatører som allerede har utviklet metoder for å dekke lokale behov og forhold, å fortsette å anvende disse metodene.
- 20) Det at energiforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer tas med som tildelingskriterier, fører ikke til høyere samlede kostnader, men derimot til at levetidskostnadene inngår allerede i innkjøpsbeslutningen. Denne tilnærmingen utfyller regelverket for Euro-standarder, som fastsetter høyeste utslippsgrenseverdier og knytter en pengeverdi til det berørte forurensende utslippet, men krever ikke ytterligere fastsettelse av standarder.
- 21) Når offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører oppfyller kravet om at det skal tas hensyn til energi- og miljøvirkninger ved å fastsette tekniske spesifikasjoner, oppfordres de til å fastsette strengere spesifikasjoner for energi- og miljøprestasjoner enn dem som er fastsatt i Fellesskapets regelverk, idet de tar hensyn til blant annet Euro-standarder som allerede er vedtatt, men som ennå ikke er blitt obligatoriske.
- 22) Gjennom ExternE-undersøkelsen<sup>(2)</sup>, Kommissjonens program «Ren luft i Europa» (CAFE)<sup>(3)</sup> og HEATCO-undersøkelsen<sup>(4)</sup> er det samlet inn opplysninger om kostnadene for utslipp av CO<sub>2</sub>, nitrogenoksid (NO<sub>x</sub>), andre hydrokarboner enn metan (NMHC) og partikler. For at framgangsmåten for tildeling skal bli enklere, anvendes kostnadenes nåverdi.
- 23) Dette direktiv bør fastsette et intervall for kostnadene for utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer, som på den ene side gir offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører fleksibilitet til å ta hensyn til deres lokale situasjon, og på den annen side sikrer en egnet grad av harmonisering.
- 24) Obligatorisk anvendelse av kriterier for innkjøp av renere og mer energieffektive kjøretøyer utelukker ikke anvendelsen av andre relevante tildelingskriterier. Det hindrer heller ikke valg av kjøretøyer som oppgraderes ved ettermontering for å oppnå bedre miljøprestasjoner. Slike andre relevante tildelingskriterier kan også anvendes ved innkjøp i henhold til direktiv 2004/17/EF eller 2004/18/EF, forutsatt at de er knyttet til kontraktens gjenstand, ikke gir den offentlige oppdragsgiveren eller en annen oppdragsgiver ubegrenset valgfrihet, er uttrykkelig nevnt og overholder traktatens grunnleggende prinsipper.
- 25) Metoden for beregning av levetidskostnader for utslipp av forurensende stoffer i forbindelse med beslutninger om innkjøp av kjøretøyer, herunder tallverdiene som er fastsatt i dette direktiv, berører ikke andre deler av Fellesskapets regelverk for eksterne kostnader.
- 26) Ved ny gjennomgåelse og endring av beregningsmetoden som er fastsatt i dette direktiv, bør det tas hensyn til relevante bestemmelser i Fellesskapets regelverk og tas sikte på å oppnå samsvar med dem.
- 27) Tildelingskriteriene som gjelder energi og miljø, bør være blant de tildelingskriteriene som offentlige oppdragsgivere eller andre oppdragsgivere tar hensyn til når de skal treffe en beslutning om innkjøp av renere og mer energieffektive veigående motorvogner.
- 28) Dette direktiv bør ikke hindre offentlige oppdragsgivere og andre oppdragsgivere i å gi de seneste Euro-standardene forrang når de kjøper kjøretøyer til offentlig transport, før disse standardene er blitt obligatoriske. Det bør heller ikke hindre offentlige oppdragsgivere og andre oppdragsgivere i å gi alternativt drivstoff, f.eks. hydrogen, flytende petroleumsgass (LPG), komprimert naturgass (CNG) og biodrivstoff forrang, forutsatt at det tas hensyn til energi- og miljøvirkningene gjennom hele driftslevetiden.
- 29) Det bør utvikles standardiserte fellesskapsframgangsmåter for prøving for ytterligere kjøretøygrupper for å forbedre sammenlignbarheten og åpenheten når det gjelder produsentopplysninger. Produsentene bør oppfordres til å opplyse om energiforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer for hele driftslevetiden.

<sup>(1)</sup> EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Europakommisjonen, Publikasjonskontoret, Luxembourg, 2005.

<sup>(3)</sup> Holland, M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

<sup>(4)</sup> Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- 30) Muligheten til å motta offentlig støtte til innkjøp av renere og mer energieffektive veigående motorvogner, herunder ved ettermontering av motorer og reservedeler i kjøretøyer, som går lenger enn de obligatoriske miljøkravene, er anerkjent i Fellesskapets retningslinjer for statsstøtte til miljøvern<sup>(1)</sup> og i kommisjonsforordning (EF) nr. 800/2008 av 6. august 2008 om erklæring av visse støttekategoriers forenlighet med det felles marked i henhold til traktatens artikkel 87 og 88 (forordning om alminnelige gruppeunntak)<sup>(2)</sup>. I denne forbindelse er retningslinjene i kommisjonsmeldingen med tittelen «Fellesskapets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneforetak»<sup>(3)</sup>, særlig fotnote 1 til punkt 34 og fotnote 3 til punkt 36, også relevante. Traktatens bestemmelser, særlig artikkel 87 og 88, får imidlertid fortsatt anvendelse på slik offentlig støtte.
- 31) Muligheten for å motta offentlig støtte for å fremme utviklingen av infrastrukturer som er nødvendige for distribusjon av alternativt drivstoff, er anerkjent i Fellesskapets retningslinjer for statsstøtte til miljøvern. Traktatens bestemmelser, særlig artikkel 87 og 88, får imidlertid fortsatt anvendelse på slik offentlig støtte.
- 32) Innkjøp av renere og mer energieffektive kjøretøyer til veitransport gir byer en mulighet for å markedsføre seg som miljøbevisste. Det er i denne forbindelse viktig at det offentliggjøres opplysninger på internett om offentlige innkjøp i henhold til dette direktiv.
- 33) Det bør oppmuntres til offentliggjøring på internett av relevante opplysninger om de finansielle instrumentene som er tilgjengelige i medlemsstatene for mobilitet i byer og for å fremme renere og mer energieffektive veigående motorvogner.
- 34) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er gitt Kommisjonen<sup>(4)</sup>.
- 35) Kommisjonen bør særlig gis fullmakt til å tilpasse de opplysningene som anvendes ved beregningen av levetidskostnadene for veigående motorvogner, til inflasjonen og den tekniske utviklingen. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, må de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 36) Ettersom målene for dette direktiv, som er å fremme og stimulere markedet for renere og mer energieffektive kjøretøyer og å forbedre transportsektorens bidrag til Fellesskapets miljø-, klima- og energipolitikk, ikke kan

nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og de derfor, for å oppnå en kritisk masse av kjøretøyer for en kostnadseffektiv utvikling av den europeiske industrien, bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmissighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel, går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.

- 37) Medlemsstatene og Kommisjonen bør fortsette å fremme renere og mer energieffektive veigående motorvogner. I den forbindelse kan de nasjonale og regionale handlingsprogrammene, som definert i rådsforordning (EF) nr. 1083/2006 av 11. juli 2006 om fastsettelse av alminnelige bestemmelser om Det europeiske fond for regionutvikling, Det europeiske sosialfond og Utjevningsfondet<sup>(5)</sup>, spille en viktig rolle. Videre kan fellesskapsprogrammer som Civitas og Intelligent Energi Europa bidra til å forbedre mobiliteten i byene, samtidig som dens negative virkninger reduseres.

- 38) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming<sup>(6)</sup> oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

#### *Artikkel 1*

##### **Formål og mål**

Dette direktiv krever at offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og visse operatører skal ta hensyn til energi- og miljøvirkninger gjennom hele levetiden, herunder energiforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og visse forurensende stoffer, når de kjøper veigående motorvogner, med det formål å fremme renere og mer energieffektive kjøretøyer og å forbedre transportsektorens bidrag til Fellesskapets miljø-, klima- og energipolitikk.

#### *Artikkel 2*

##### **Unntak**

Medlemsstatene kan unnta kontrakter om innkjøp av kjøretøyer som ikke er omfattet av typegodkjenning eller individuell godkjenning på deres område, som omhandlet i artikkel 2 nr. 3 i direktiv 2007/46/EF, fra kravene i dette direktiv.

<sup>(1)</sup> EUT C 82 av 1.4.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT L 214 av 9.8.2008, s. 3.

<sup>(3)</sup> EUT C 184 av 22.7.2008, s. 13.

<sup>(4)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

<sup>(5)</sup> EUT L 210 av 31.7.2006, s. 25.

<sup>(6)</sup> EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

*Artikkel 3***Virkeområde**

Dette direktiv får anvendelse på kontrakter om kjøp av veigående motorvogner foretatt av

- a) offentlige oppdragsgivere eller andre oppdragsgivere i den utstrekning de er forpliktet til å anvende framgangsmåtene for tildeling av offentlige kontrakter som er fastsatt i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF,
- b) operatører som skal oppfylle forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting som definert i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei<sup>(1)</sup>, ut over en bestemt terskelverdi som skal fastsettes av medlemsstatene, og som ikke skal overskride terskelverdiene fastsatt i direktiv 2004/17/EF og 2004/18/EF.

*Artikkel 4***Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

1. «offentlige oppdragsgivere» offentlige oppdragsgivere som definert i artikkel 2 nr. 1 bokstav a) i direktiv 2004/17/EF og artikkel 1 nr. 9 i direktiv 2004/18/EF,
2. «oppdragsgivere» oppdragsgivere omhandlet i artikkel 1 nr. 2 i direktiv 2004/17/EF,
3. «veigående motorvogn» et kjøretøy omfattet av kjøretøygruppene oppført i tabell 3 i vedlegget.

*Artikkel 5***Innkjøp av rene og energieffektive veigående motorvogner**

1. Medlemsstatene skal sikre at alle offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører omhandlet i artikkel 3 fra 4. desember 2010 ved innkjøp av veigående motorvogner tar hensyn til energi- og miljøvirkningene i hele driftslevetiden i henhold til nr. 2 og anvender minst et av alternativene i nr. 3
2. De driftsmessige energi- og miljøvirkningene som skal tas hensyn til, skal omfatte minst følgende:
  - a) energiforbruk,
  - b) CO<sub>2</sub>-utslipp og
  - c) utslipp av NO<sub>x</sub>, NMHC og partikler.

I tillegg til de driftsmessige energi- og miljøvirkningene nevnt i første ledd kan offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører også ta hensyn til andre miljøvirkninger.

3. Kravene i nr. 1 og 2 skal oppfylles i samsvar med følgende alternativer:

- a) ved å fastsette tekniske spesifikasjoner for energi- og miljøprestasjonene i dokumentasjonen for innkjøpet av veigående motorvogner, for hver av virkningene som det tas hensyn til, samt eventuelle andre miljøvirkninger, eller
- b) ved at energi- og miljøvirkningene inngår i innkjøpsbeslutningen:
  - dette skal skje ved at disse miljøvirkningene anvendes som kriterier for tildeling av kontrakt, når det anvendes en framgangsmåte for tildeling av kontrakter, og
  - metoden fastsatt i artikkel 6 skal anvendes når disse virkningene omregnes til en pengeverdi og tas med i innkjøpsbeslutningen.

*Artikkel 6***Metode for beregning av levetidskostnader**

1. Ved anvendelse av artikkel 5 nr. 3 bokstav b) annet ledd skal levetidskostnader for energiforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer som angitt i tabell 2 i vedlegget, som er knyttet til driften av kjøretøyene som kjøpes, omregnes til en pengeverdi og beregnes ved hjelp av metoden i følgende punkter:

- a) Levetidskostnaden for et kjøretøys energiforbruk skal beregnes etter følgende metode:
  - et kjøretøys drivstofforbruk per kilometer i henhold til nr. 2 skal regnes i energiforbruksenheter per kilometer, uavhengig av om dette er angitt direkte, slik tilfellet er f.eks. for elektriske biler. Dersom drivstofforbruket er angitt i andre enheter, skal det omregnes til energiforbruk per kilometer ved hjelp av omregningsfaktorene som er fastsatt for de forskjellige drivstoffene i tabell 1 i vedlegget,
  - det skal anvendes bare én pengeverdi per energienhet. Denne pengeverdien skal være den kostnaden per energienhet for bensin eller diesel som er lavest før skatt, når disse brukes som transportdrivstoff,

<sup>(1)</sup> EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.

— levetidskostnaden for et kjøretøys energiforbruk beregnes ved å multiplisere antall kilometer det kan kjøre i sin levetid i henhold til nr. 3, ved behov medregnet antall kilometer som allerede er kjørt, med energiforbruket per kilometer i henhold til første strekpunkt i dette nummer og med kostnaden per energienhet i henhold til annet strekpunkt i dette nummer.

b) Levetidskostnaden for et kjøretøys CO<sub>2</sub>-utslipp beregnes ved å multiplisere antall kilometer det kan kjøre i sin levetid i henhold til nr. 3, ved behov medregnet antall kilometer som allerede er kjørt, med CO<sub>2</sub>-utslipp i kilogram per kilometer i henhold til nr. 2 og med kostnadene per kilogram i henhold til intervallet som er angitt i tabell 2 i vedlegget.

c) Levetidskostnaden for et kjøretøys utslipp av forurensende stoffer som er angitt i tabell 2 i vedlegget, skal beregnes ved å legge sammen levetidskostnadene for utslipp av NO<sub>x</sub>, NMHC og partikler. Levetidskostnaden for hvert forurensende stoff beregnes ved å multiplisere antall kilometer kjøretøyet kan kjøre i sin levetid i henhold til nr. 3, ved behov medregnet antall kilometer som allerede er kjørt, med utslippene i gram per kilometer i henhold til nr. 2 og med kostnaden per gram. Kostnaden skal tas fra Fellesskapets gjennomsnittsverdier som er angitt i tabell 2 i vedlegget.

Offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører omhandlet i artikkel 3 kan anvende høyere kostnader, forutsatt at disse kostnadene ikke overstiger de relevante verdiene som er angitt i tabell 2 i vedlegget, multiplisert med en faktor på 2.

2. Drivstofforbruk og utslipp av CO<sub>2</sub> og forurensende stoffer som er angitt i tabell 2 i vedlegget, per kilometer ved driften av kjøretøyer skal bygge på standardiserte fellesskapsframgangsmåter for prøving for kjøretøyer som er omfattet av slike framgangsmåter i henhold til Fellesskapets regelverk for typegodkjenning. For kjøretøyer som ikke er omfattet av standardiserte fellesskapsframgangsmåter for prøving, gjøres tilbudene sammenlignbare ved at det anvendes allment anerkjente framgangsmåter for prøving, eller resultater av myndighetens egne prøvinger eller opplysninger fra produsenten.

3. Antall kilometer et kjøretøy kan kjøre i sin levetid skal tas fra tabell 3 i vedlegget, med mindre annet er angitt.

#### *Artikkel 7*

#### **Tilpasning til den tekniske utviklingen**

Kommisjonen skal tilpasse opplysningene som anvendes ved beregningen av levetidskostnadene for veigående motorvogner,

til inflasjonen og den tekniske utviklingen, som angitt i vedlegget. Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll nevnt i artikkel 9 nr. 2.

#### *Artikkel 8*

#### **Utveksling av beste praksis**

Kommisjonen skal lette og strukturere utvekslingen mellom medlemsstatene av kunnskap og beste praksis med hensyn til hvordan offentlige oppdragsgivere, andre oppdragsgivere og operatører som omhandlet i artikkel 3, kan fremme innkjøp av renere og mer energieffektive veigående motorvogner.

#### *Artikkel 9*

#### **Komiteéframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1-4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

#### *Artikkel 10*

#### **Rapportering og revisjon**

1. Hvert annet år med virkning fra 4. desember 2010 skal Kommisjonen utarbeide en rapport om anvendelsen av dette direktiv og om hvilke tiltak enkelte medlemsstater har truffet for å fremme innkjøp av renere og mer energieffektive veigående motorvogner.

2. Disse rapportene skal inneholde en vurdering av dette direktivs virkninger, herunder særlig av alternativene i artikkel 5 nr. 3, og av behovet for ytterligere tiltak, eventuelt fulgt av forslag.

I disse rapportene skal Kommisjonen sammenligne det nominelle og det relative antallet innkjøpte kjøretøyer som tilsvarer markedets beste alternativ når det gjelder energi- og miljøvirkninger gjennom hele levetiden i hver av kjøretøygruppene i tabell 3 i vedlegget, med det samlede markedet for slike kjøretøyer, og vurdere hvordan alternativene i artikkel 5 nr. 3 har påvirket markedet. Kommisjonen skal vurdere behovet for ytterligere tiltak, eventuelt fulgt av forslag.

3. Senest på tidspunktet for den første rapporten skal Kommisjonen undersøke alternativene i artikkel 5 nr. 3, framlegge en vurdering av metoden omhandlet i artikkel 6 og om nødvendig foreslå egnede tilpasninger.

*Artikkel 11***Innarbeiding**

1. Medlemsstatene skal innen 4. desember 2010 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommissjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på de områdene dette direktiv omhandler.

*Artikkel 12***Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 13***Mottakere**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

P. NEČAS

*Formann*

## VEDLEGG

## Opplysninger for beregning av levetidskostnader for veigående motorvogner

Tabell 1: Energiinnhold i drivstoff

Drivstoff	Energiinnhold
Dieseloilje	36 MJ/liter
Bensin	32 MJ/liter
Naturgass/biogass	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Flytende petroleumsgass (LPG)	24 MJ/liter
Etanol	21 MJ/liter
Biodiesel	33 MJ/liter
Emulsjonsdrivstoff	32 MJ/liter
Hydrogen	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tabell 2: Kostnad for utslipp innenfor veitransport (2007-priser)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Partikler
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabell 3: Antall kilometer veigående motorvogner kan kjøre i sin levetid

Kjøretøygruppe (Gruppe M og N i henhold til direktiv 2007/46/EF)	Antall kilometer i hele levetiden
Personbiler (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Lette nyttekjøretøyer (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Tunge lastebiler (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Busser (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km