

## DIREKTIVER

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/33/EF

af 23. april 2009

om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION  
HAR —

og 16. juni 2001, pegede på emissionerne af drivhusgas og forurening fra transporten som de vigtigste hindringer for bæredygtig udvikling.

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

- (3) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1600/2002/EF af 22. juli 2002 om fastlæggelse af Fællesskabets sjette miljøhandlingsprogram <sup>(4)</sup> 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.

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

- (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.

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, og

- (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 bevidsthed.

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.

- (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 emissionsstandards (Euro-normer) og ved at fremme renere køretøjer ved offentlige indkøb.

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

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

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets udtalelse af 22.10.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 30.3.2009.

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

- (7) I sin meddelelse af 7. februar 2007 med titlen »Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer« fremlagde Kommissionen en ny samlet strategi, hvormed Unionen skulle kunne nå sit mål på en CO<sub>2</sub>-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 grønbog 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, CO<sub>2</sub>-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) <sup>(1)</sup> 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 anlægskontrakter <sup>(2)</sup>.
- (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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 trafikbetjening, idet medlemsstaterne frit kan udelade mindre indkøb med henblik på at undgå en unødvendig administrativ byrde.

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

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

- (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) <sup>(1)</sup> 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 CO<sub>2</sub> og forurenende stoffer blandt tildelingskriterierne betyder ikke højere samlede omkostninger, men derimod at driftslevetidsomkostningerne 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-undersøgelsen <sup>(2)</sup>, Kommissionens Clean Air for Europe-program (CAFE) <sup>(3)</sup> og HEATCO-undersøgelsen <sup>(4)</sup> er der tilvejebragt oplysninger om omkostningerne ved emissioner af CO<sub>2</sub>, nitrogenoxid (NO<sub>x</sub>), 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> og forurenende stoffer.

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

<sup>(2)</sup> Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Europa-Kommissionen, Publikationskontoret, 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) 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 miljøbeskyttelse <sup>(1)</sup> 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) <sup>(2)</sup>. I den sammenhæng er retningslinjerne i Kommissionens meddelelse med titlen »Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber« <sup>(3)</sup>, 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 Kommissionen <sup>(4)</sup>.
- (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 Samhørighedsfonden <sup>(5)</sup>, 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 lovgivning <sup>(6)</sup> tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, 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 CO<sub>2</sub> 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.

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

<sup>(2)</sup> EFT L 214 af 9.8.2008, s. 3.

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

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

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

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

## 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 vej<sup>(1)</sup> 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 CO<sub>2</sub>, og
- c) emissionen af NO<sub>x</sub>, NMHC og partikler.

Ud over de driftsmæssige energi- og miljøbelastninger, der er nævnt i første afsnit, kan de ordregivende myndigheder, ordregivere og operatører 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 tildelingskriterier 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 CO<sub>2</sub> 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

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



- driftslevetidssomkostningerne 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) Driftslevetidssomkostningerne som følge af et køretøjs CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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) Driftslevetidssomkostningerne som følge af de i tabel 2 i bilaget anførte emissioner af forurenende stoffer fra køretøjet beregnes ved addition af driftslevetidssomkostningerne som følge af emissionen af NO<sub>x</sub>, NMHC samt partikler. Driftslevetidssomkostningerne 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 CO<sub>2</sub> 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 fællesskabstestmetoder. 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 driftslevetidssomkostningerne 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 består 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 retsforskrifter, 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 <sup>3</sup> |
| Flydende gas (LPG) | 24 MJ/liter              |
| Ethanol            | 21 MJ/liter              |
| Biodiesel          | 33 MJ/liter              |
| Emulsionsbrændstof | 32 MJ/liter              |
| Hydrogen           | 11 MJ/Nm <sup>3</sup>    |

Tabel 2: Omkostninger vedrørende emissioner inden for vejtransport (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 |

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

| Køretøjets klasse<br>(klasse M og N som defineret i direktiv 2007/46/EF) | Antal kilometer, det kan køre i sin levetid |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Personbiler (M <sub>1</sub> )                                            | 200 000 km                                  |
| Lette erhvervskøretøjer (N <sub>1</sub> )                                | 250 000 km                                  |
| Store lastbiler (N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> )                      | 1 000 000 km                                |
| Busser (M <sub>2</sub> og M <sub>3</sub> )                               | 800 000 km                                  |