

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 2011, nr. HBJZ.....  
, houdende regels ter bevordering van de aanschaf van schone en energiezuinige  
wegvoertuigen (Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige wegvoertuigen)

De Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Handelende in overeenstemming met de Minister van Economische Zaken,  
Landbouw en Innovatie;

Gelet op richtlijn nr. 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de  
Europese Unie van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en  
energiezuinige wegvoertuigen (PbEU L 120) en de artikelen 9.6.1 en 21.6, zesde  
lid, van de Wet milieubeheer;

Besluit:

### **Artikel 1**

1. In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. richtlijn 2004/17/EG: richtlijn nr. 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004, houdende coördinatie van de procedures in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (PbEG L 134);
- b. richtlijn 2004/18/EG: richtlijn nr. 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004, betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (PbEG L 134);
- c. richtlijn 2009/33/EG: richtlijn nr. 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU L 120);
- d. aanbestedende dienst: aanbestedende dienst als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder a, van richtlijn 2004/17/EG of in artikel 1, negende lid, van richtlijn 2004/18/EG;
- e. aanbestedende entiteit: aanbestedende dienst als bedoeld in artikel 2, tweede lid, van richtlijn 2004/17/EG;
- f. openbaar dienstcontract: openbaardienstcontract als bedoeld in artikel 2, onder i, van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU L 315);
- g. exploitant: exploitant als bedoeld in artikel 3, onder b, van richtlijn 2009/33/EG;
- h. wegvoertuig: personenauto, bedrijfsauto of bus als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen, niet zijnde een voertuig als bedoeld in artikel 2, derde lid, van richtlijn nr. 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU L 263) waarvoor geen typegoedkeuring of individuele goedkeuring is vereist.

2. Een wijziging van de richtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop uiterlijk aan de betrokken wijzigingsrichtlijn uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel besluit, dat in de Staatscourant wordt bekendgemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

### **Artikel 2**

Deze regeling is van toepassing op een overeenkomst voor de aankoop van wegvoertuigen door:

- a. een aanbestedende dienst of aanbestedende entiteit voor zover deze verplicht zijn om een van de procedures genoemd in richtlijn 2004/17/EG en richtlijn 2004/18/EG toe te passen;
- b. een exploitant voor zover het de uitvoering van een openbaar dienstcontract betreft, en de overeenkomst voor de aankoop van wegvoertuigen een waarde heeft van het bedrag, genoemd in artikel 7, onder a, van richtlijn 2004/18/EG of hoger.

### **Artikel 3**

1. Een aanbestedende dienst, aanbestedende entiteit of exploitant houdt bij de aankoop van een of meer wegvoertuigen ten minste rekening met de volgende eigenschappen van de wegvoertuigen:
  - a. het energieverbruik;
  - b. de uitstoot van:
    - 1°. CO<sub>2</sub>,
    - 2°. NO<sub>x</sub>,
    - 3°. NMHC, en
    - 4°. fijn stof.
2. Een aanbestedende dienst, aanbestedende entiteit of exploitant als bedoeld in artikel 2, onder b, voldoet aan het eerste lid door:
  - a. in de documentatie voor de aankoop van de wegvoertuigen de technische specificaties over de eigenschappen, bedoeld in het eerste lid, aan te geven,
  - b. de eigenschappen, bedoeld in het eerste lid, bij een aanbestedingsprocedure te gebruiken als gunningscriteria, of
  - c. de eigenschappen, bedoeld in het eerste lid, in de documentatie voor de aankoop van de wegvoertuigen uit te drukken in operationele levensduurkosten, berekend overeenkomstig artikel 6 van richtlijn 2009/33/EG.

### **Artikel 4**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

### **Artikel 5**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

Den Haag, 2011

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

J. J. Atsma

## **Toelichting**

### **1. Aanleiding**

In artikel 9.6.1 van de Wet milieubeheer is bepaald dat er bij of krachtens algemene maatregel van bestuur regels worden gesteld ter implementatie van richtlijn nr. 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU L 120)(hierna: de richtlijn). Vanwege artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer zijn de regels die strekken ter uitvoering van de richtlijn in de onderhavige ministeriële regeling opgenomen.

### **2. Inhoud regeling**

#### *2.1 Doel van de regeling*

De onderhavige regeling geeft uitvoering aan de richtlijn. De richtlijn maakt onderdeel uit van een pakket aan maatregelen van de Europese Unie om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2020 met ten minste 20% te verlagen ten opzichte van 1990. De richtlijn beoogt de aanbodzijde van de markt voor schone en energiezuinige wegvoertuigen te stimuleren door publieke diensten dergelijke voertuigen te laten afnemen. Door met name de markt voor gestandaardiseerde voertuigen, zoals personenauto's, bussen, touringcars en vrachtwagens, die in grotere hoeveelheden worden gefabriceerd te beïnvloeden, wordt de voertuigenindustrie ertoe aangespoord te investeren in en meer werk te maken van de ontwikkeling van voertuigen met een gering energieverbruik en een lage uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere verontreinigende stoffen. De richtlijn verplicht de lidstaten er op toe te zien dat alle aanbestedende diensten en entiteiten en exploitanten van openbaar personenvervoer over de weg in het kader van een openbaar dienstcontract bij de aankoop van wegvoertuigen rekening houden met bepaalde in de richtlijn genoemde energie- en milieueffecten.

De Europese Unie wil voorts met de richtlijn de uitwisseling van kennis en beste praktijken voor de bevordering van de aankoop van schone en energiezuinige voertuigen tussen de lidstaten faciliteren en structureren.

#### *2.2 Voertuigen waarvoor de regeling geldt*

De verplichtingen uit de regeling gelden bij de aankoop van wegvoertuigen die zijn genoemd in tabel 3 van de bijlage bij de richtlijn. Dit zijn personenwagens, lichte en zware bedrijfsvoertuigen, en bussen.

In de regeling is gebruik gemaakt van de mogelijkheid uit artikel 2 van de richtlijn. Op grond van dit artikel van de richtlijn kunnen die voertuigen worden vrijgesteld van de richtlijn, waarvoor op grond van richtlijn 2007/46/EG<sup>1</sup> geen typegoedkeuring of individuele goedkeuring is vereist. Deze goedkeuringseis heeft zijn weerslag gekregen in de Wegenverkeerswet 1994.

Het gaat daarbij bijvoorbeeld om landbouwvoertuigen of bepaalde twee- of driewielige motorvoertuigen. Voor deze voertuigen gelden namelijk afzonderlijke technische eisen, die niet in de richtlijn 2007/46/EG zijn neergelegd.

Voertuigen waarvoor slechts een typegoedkeuring of een individuele goedkeuring is vereist indien het desbetreffende voertuig op de openbare weg wordt gebruikt,

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PbEU L 263).

en waarvoor een zogenoemde facultatieve goedkeuringseis geldt op grond van artikel 2, derde lid, van de richtlijn 2007/46/EG, worden eveneens vrijgesteld van de bepalingen van de richtlijn op het moment dat een typegoedkeuring of individuele goedkeuring niet is vereist. Het gaat daarbij om vier soorten voertuigen. Het kan gaan om voertuigen, die uitsluitend in een haven, steengroeve, luchthaven of bouwplaats worden gebruikt en niet op de openbare weg. De Wegenverkeerswet 1994 en de op grond daarvan geldende goedkeuringen zijn dan niet van toepassing. Ook geldt de vrijstelling op grond van de richtlijn voor legervoertuigen, aangezien de Wegenverkeerswet 1994 en derhalve ook het goedkeuringsvereiste voor dit soort voertuigen (op grond van artikel 4 van de Wegenverkeerswet 1994) niet geldt. Voertuigen ten behoeve van hulpdiensten zullen in de regel wel onder het vereiste van typegoedkeuring of een individuele goedkeuring vallen. Tot slot kent artikel 2, derde lid, van de richtlijn 2007/46/EG de categorie mobiele machines. Aan de meeste mobiele machines worden feitelijk geen goedkeuringsvereisten gesteld, zodat dit soort voertuigen in de meeste gevallen ook onder de vrijstelling van de verordening vallen.

### 2.3 Doelgroep van de regeling

De richtlijn is bedoeld voor de doelgroep van "aanbestedende diensten en entiteiten" en bepaalde exploitanten op het terrein van het personenvervoer. Voor de betekenis van "aanbestedende diensten en entiteiten" verwijst de richtlijn naar de volgende twee richtlijnen op het terrein van aanbesteden, richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (Pb EU L 134)(hierna: richtlijn 2004/17/EG) en richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten (Pb EU L 134)(hierna: richtlijn 2004/18/EG). Het Rijk, de provincies en de gemeenten zijn bijvoorbeeld aan te merken als aanbestedende diensten.

Deze regeling is van toepassing op aanbestedende diensten en entiteiten voor zover zij verplicht zijn een van de procedures genoemd in richtlijn 2004/17/EG en richtlijn 2004/18/EG toe te passen. Die verplichting geldt indien de waarde van de overeenkomst tot aankoop van voertuigen groter is dan de in richtlijn 2004/17/EG, respectievelijk 2004/18/EG opgenomen drempelbedragen. Voor aanbestedende diensten geldt dat het drempelbedrag voor de jaren 2010 en 2011 is vastgesteld op € 125.000,- (ex. BTW) voor de centrale overheid en op € 193.000,- (ex. BTW) voor andere aanbestedende diensten. Voor aanbestedende entiteiten geldt dat het drempelbedrag voor deze aankopen is gesteld op € 387.000,- (ex. BTW). Dit besluit ziet ook op aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten die een onderhandelingsprocedure met of zonder aankondiging kunnen toepassen.

De richtlijn is tevens van toepassing op exploitanten op het terrein van het personenvervoer zoals bedoeld in verordening 1370/2007<sup>2</sup> die in het kader van een openbaredienstcontract<sup>3</sup> vervoersdiensten verrichten. Het gaat hierbij om vervoerbedrijven, die openbaar vervoer of collectief vraagafhankelijk vervoer verrichten in opdracht van de overheid (provincies en WGR+ regio's).

De richtlijn is ten aanzien van deze exploitanten toepasselijk indien de overeenkomst tot aankoop van de wegvoertuigen een waarde heeft boven een bepaald bedrag. De lidstaat kan de hoogte van dit bedrag vaststellen, mag alleen het bedrag niet hoger zijn dan de drempelbedragen die zijn vastgesteld in de richtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG, zie artikel 3, onderdeel b, van de richtlijn. Er is voor gekozen om aan te sluiten bij het drempelbedrag uit artikel 7, onder a, van richtlijn 2004/18/EG. Hiervoor is gekozen om de uniformiteit van drempelbedragen voor de overheden (aanbestedende diensten) en private partijen (exploitanten zoals bedoeld in verordening 1370/2007) te waarborgen.

### 2.4 Voor de aankoop relevante energie- en milieueffecten

---

<sup>2</sup> Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (PbEU L 315).

<sup>3</sup> Artikel 2, onderdeel i, van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

In het eerste lid van artikel 5 van de richtlijn is bepaald dat lidstaten er op toe zien dat de hiervoor genoemde aankopende partijen bij de aankoop van bepaalde wegvoertuigen rekening houden met de energie- en milieueffecten, genoemd in het tweede lid van artikel 5. Het gaat dan om het energieverbruik en de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>), niet-metaalhoudende koolwaterstoffen (NMHC) en fijne stofdeeltjes. Het tweede lid bepaalt tevens dat bij de aankoop van wegvoertuigen naast de genoemde effecten ook andere milieueffecten betrokken mogen worden.

In het derde lid van artikel 5 van de richtlijn zijn drie mogelijkheden genoemd waarop de aanbestedende diensten en entiteiten en exploitanten kunnen voldoen aan de verplichting om bij de aankoop van bepaalde wegvoertuigen rekening te houden met de genoemde milieueffecten.

Het betreft de volgende mogelijkheden:

1. Door in de documentatie voor de aankoop van wegvoertuigen technische specificaties op te nemen inzake de energie- en milieuprestaties.
2. Door de energie- en milieueffecten mee te nemen in de aankoopbeslissing, en in het geval van een aanbestedingsprocedure deze effecten te gebruiken als gunningscriteria.
3. Door de operationele levensduurkosten ter opneming in de aankoopbeslissing, te berekenen volgens de in artikel 6 van de richtlijn vastgestelde methode. In dit artikel zijn aparte berekeningsmethoden opgenomen voor de operationele levensduurkosten van het energieverbruik, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de uitstoot van de andere verontreinigende stoffen, NO<sub>x</sub>, NMHC en fijn stof.

*- Berekeningsmethode voor energieverbruik (artikel 6, eerste lid, onder a, van de richtlijn)*

De operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden berekend door vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur<sup>4</sup>, rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met het energieverbruik als bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder a, eerste gedachtestreepje<sup>5</sup>, van de richtlijn, en met de kosten per energie-eenheid, bedoeld in artikel 6, eerste lid, onder a, tweede gedachtestreepje.

*- Berekeningsmethode voor CO<sub>2</sub>-uitstoot (artikel 6, eerste lid, onder b, van de richtlijn)*

De operationele levensduurkosten van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een voertuig, worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur, rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de CO<sub>2</sub>-uitstoot uitgedrukt in kilogram per kilometer overeenkomstig artikel 6, tweede lid, van de richtlijn en met de in tabel 2 van de bijlage van de richtlijn vastgestelde marge voor de kosten per kilogram.

*- Berekeningsmethode voor uitstoot NO<sub>x</sub>, NMHC en fijn stof (artikel 6, eerste lid, onder c, van de richtlijn)*

De operationele levensduurkosten voor de uitstoot van de in tabel 2 van de bijlage bij de richtlijn opgenomen verontreinigende stoffen door een voertuig, worden berekend door de optelling van de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van NO<sub>x</sub>, NMHC en fijne stofdeeltjes. De operationele levensduurkosten voor elke verontreinigende stof wordt berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur, rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de emissies, in grammen per kilometer als bedoeld in lid 2, en de kosten per gram. Voor de prijs worden de gemiddelde waarden

<sup>4</sup> Artikel 6, derde lid, en tabel 3 van de bijlage van richtlijn 2009/33/EG.

<sup>5</sup> Het energieverbruik wordt berekend overeenkomstig artikel 6, tweede lid, van richtlijn 2009/33/EG.

opgenomen in tabel 2 van de bijlage bij de richtlijn gebruikt. De aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten kunnen hogere kosten toepassen, op voorwaarde dat deze kosten de in tabel 2 van de bijlage vermelde rele vante waarde, vermenigvuldigd met een factor 2, niet overschrijdt.

Het brandstofverbruik, de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de uitstoot van verontreinigende stoffen per afgelegde kilometer opgenomen in tabel 2 van de bijlage van de richtlijn, worden gebaseerd op de gestandaardiseerde testprocedures voor voertuigen. Voor een aantal voertuigen zijn dergelijke testprocedures ten behoeve van de typekeuring in Europese regelgeving vastgesteld. Wanneer een voertuig niet onder dergelijke gestandaardiseerde testprocedures valt, wordt de vergelijkbaarheid van de verschillende aanbiedingen gewaarborgd door het gebruik van algemeen erkende testprocedures, of resultaten van tests voor de overheid, of door informatie die is meegedeeld door de fabrikant (artikel 6, tweede lid, van de richtlijn).

De Europese Commissie past de waarden voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen, opgenomen in de bijlage bij de richtlijn 2009/33/EG, aan aan de inflatie en de technische vooruitgang. Dergelijke aanpassingen zullen worden aangebracht door middel van een zogeheten 'comitologiebesluit' van de Europese Commissie, bijgestaan door een comité, zie de artikelen 7 en 9 van de richtlijn.

De richtlijn dient uiterlijk 4 december 2010 te zijn omgezet in nationale regelgeving. Om deze reden is ten aanzien van het tijdstip waarop deze regeling in werking treedt geen uitvoering gegeven aan de vaste verandermomenten en de invoeringstermijn van ten minste twee maanden.

### 3. Omzetting van richtlijn 2009/33/EG

Op grond van artikel 11, eerste lid, van de richtlijn dienen de lidstaten uiterlijk op 4 december 2010 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te laten treden om aan deze richtlijn te voldoen.

Met deze regeling is de richtlijn strikt geïmplementeerd, zie de onderstaande transponeringstabel voor de wijze waarop de artikelen van de richtlijn zijn omgezet in de artikelen van de onderhavige regeling. Voor een toelichting op de inhoud van de onderhavige regeling wordt verwezen naar paragraaf 2 van de toelichting.

#### Transponeringstabel

Bepaling in Richtlijn 2009/33/EG	Bepaling in Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen (regeling)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze bij de invulling van beleidsruimte
<b>Artikel 1 (Onderwerp en doelstellingen)</b>	Bepaling behoeft uit zijn aard geen implementatie	-	-
<b>Artikel 2 (Vrijstellingen)</b>	Artikel 1, eerste lid, onderdeel f, van de regeling	Artikel 2 biedt de mogelijkheid voertuigen, genoemd in art. 2, lid 3, van richtlijn 2007/46/EG vrij te stellen van verplichtingen uit richtlijn	In de regeling zijn de voertuigen, genoemd in art. 2, lid 3, van richtlijn 2007/46/EG, uitgezonderd van het toepassingsgebied.

Bepaling in Richtlijn 2009/33/EG	Bepaling in Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen (regeling)	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze bij de invulling van beleidsruimte
<b>Artikel 3 (Toepassingsgebied)</b>	Artikel 2	Toepasselijkheid voor exploitanten openbare dienst-contracten afhankelijk van drempelbedragen i.i.g. niet hoger dan bedragen uit richtlijnen 2004/17 en 18.	Richtlijn niet van toepassing op overeenkomst tot aankoop met een waarde gelijk of hoger bedragen uit artikel 7, onder a, van richtlijn 2004/18.
<b>Artikel 4 (Definities)</b>	Artikel 1, eerste lid	-	-
<b>Artikel 5 (aankoop van schone voertuigen)</b>			
<i>Lid 1 en 2</i>	Artikel 3, eerste lid	-	-
<i>Lid 3</i>	Artikel 3, tweede lid.	-	-
<b>Artikel 6 (Methodologie voor de berekening van operationele levensduurkosten)</b>	Artikel 3, tweede lid.	-	-
<b>Artikel 7 (Aanpassing aan technische vooruitgang)</b>	Bepaling heeft uit-zijn aard geen implementatie, gericht tot Europese Commissie.	-	-
<b>Artikel 8 (Uitwisseling van beste praktijken)</b>	Bepaling heeft uit-zijn aard geen implementatie, gericht tot Europese Commissie.	-	-
<b>Artikel 9 (Comité-procedure)</b>	Bepaling heeft uit-zijn aard geen implementatie, gericht tot Europese Commissie.	-	-
<b>Artikel 10 (Verslag en herziening)</b>	Bepaling heeft uit-zijn aard geen implementatie, gericht tot Europese Commissie.	-	-
<b>Artikelen 10-13 (Omzetting, inwerkingtreding en adressanten)</b>	Bepalingen behoeven uit hun aard geen implementatie, gericht tot Europese Commissie en lidstaten.	-	-

#### **4. Bestuurslasten en bedrijfseffecten**

In tegenstelling tot hetgeen in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel onder andere ter uitvoering van de richtlijn<sup>6</sup> is verkondigd zijn aan de richtlijn en aan de onderhavige regeling geen administratieve lasten verbonden. Op grond van de richtlijn moeten bij de aankoop van voertuigen de energie- en milieuprestaties van de voertuigen gedocumenteerd worden of moeten deze effecten bij een eventuele aanbestedingsprocedure gebruikt worden als gunningscriteria. En in het geval de energie- en milieueffecten in kosten ter opnemning in de aankoopbeslissing worden uitgedrukt, moet gebruik worden gemaakt van de berekeningsmethode uit artikel 6 van de richtlijn. Zoals reeds aangegeven in paragraaf 2.3 van deze toelichting, zijn de in de richtlijn opgenomen regels met name relevant voor bestuursorganen als aanbestedende of inkoopende partij. De hiervoor genoemde verplichtingen kunnen tot een toename van de bestuurslasten leiden.

De op grond van de richtlijn gevraagde gegevens vertonen echter een overlap met de criteria uit het programma "Duurzaam Inkopen" voor de aanschaf van voertuigen. Ook daarin worden voorwaarden gesteld aan het energieverbruik van en de emissies door voertuigen. Doordat in het programma "Duurzaam inkopen" wordt verwezen naar emissienormen uit Europese regelgeving, veroorzaakt de onderhavige regeling geen aanvullende bestuurslasten ten opzichte van de lasten verbonden aan de uitvoering van het programma "Duurzaam inkopen". Voorwaarde hierbij is wel dat de aanbestedende diensten geen aanvullende eisen gaan stellen ten opzichte van de energie- en milieueffecten, genoemd in artikel 5, tweede lid, van de richtlijn. De richtlijn geeft wel de ruimte om bij de aankoop meer milieueffecten te laten meewegen dan die genoemd in artikel 5, tweede lid.

De richtlijn is in zoverre van toepassing op het bedrijfsleven indien het bepaalde private exploitanten op het terrein van het personenvervoer betreft. Onder de meetmethodiek van administratieve lasten, neergelegd in "Meten is Weten II", tellen alleen verplichtingen waardoor direct informatie aan de overheid moet worden geleverd als administratieve lasten. Aanbestedingen van particuliere partijen vallen hier dus buiten.

#### **5. Handhaafbaarheid en milieueffecten**

In de memorie van toelichting bij artikel 9.6.1 van de Wet milieubeheer, waar de onderhavige regeling op gebaseerd is, is in de paragrafen 5 en 7 uitgebreid ingegaan op de milieueffecten respectievelijk de handhaafbaarheid van de richtlijn<sup>7</sup>. Omdat in de onderhavige regeling de richtlijn strikt is geïmplementeerd wordt ermee volstaan om ten aanzien van de handhaafbaarheid en milieueffecten te verwijzen naar onderdeel 7 van de memorie van toelichting bij artikel 9.6.1 van de Wet milieubeheer.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

J.J. Atsma

---

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2009/2010, 32 357, nr. 3, p. 6 en 7.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2009/2010, 32 357, nr. 3, p. 6.