

RICHTLIJNEN

RICHTLIJN 2009/33/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 23 april 2009

inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

onder andere de emissies van broeikasgassen en de door het vervoer veroorzaakte vervuiling genoemd.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 175, lid 1,

(3) In Besluit nr. 1600/2002/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2002 tot vaststelling van het Zesde Milieuactieprogramma van de Europese Gemeenschap⁽⁴⁾ wordt de noodzaak erkend van specifieke maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie en energiebesparing, van de integratie van de doelstellingen inzake klimaatverandering in het vervoers- en energiebeleid, alsmede van specifieke maatregelen in de vervoerssector om het energiegebruik en de emissie van broeikasgassen aan te pakken.

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁽¹⁾,

(4) De Commissie heeft in haar mededeling van 10 januari 2007 getiteld „Een energiebeleid voor Europa” voorgesteld dat de Europese Unie zich ertoe zou verbinden de broeikasgassen tegen 2020 met ten minste 20 % te verlagen ten opzichte van 1990. Onder meer om de continuïteit van de energievoorziening verder te verbeteren door een diversifiëring van de brandstofmix, zijn bovendien de volgende bindende doelstellingen voor de Gemeenschap tegen 2020 voorgesteld: een verbetering van de energie-efficiëntie met 20 %, 20 % hernieuwbare energie en een aandeel van 10 % hernieuwbare energie in het vervoer in de Gemeenschap tegen 2020.

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁽²⁾,Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁽³⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op grond van artikel 174, lid 1, van het EG-Verdrag dienen natuurlijke hulpbronnen, waaronder olie, wat de voornaamste energiebron in Europa is, maar tevens een belangrijke bron van verontreinigende emissies, behoorlijk en rationeel te worden gebruikt.

(5) In haar mededeling van 19 oktober 2006 over het „Actieplan voor energie-efficiëntie — Het potentieel realiseren”, kondigt de Commissie aan dat zij haar inspanningen zal voortzetten om door middel van openbare aanbestedingen en bewustmaking markten te ontwikkelen voor schonere, intelligenter, veiliger en energiezuinige voertuigen.

(2) In de tijdens de Europese Raad van Göteborg van 15 en 16 juni 2001 gepresenteerde mededeling van de Commissie van 15 mei 2001 getiteld „Duurzame ontwikkeling in Europa voor een betere wereld: Een strategie van de Europese Unie voor duurzame ontwikkeling”, worden als belangrijkste obstakels voor duurzame ontwikkeling

(6) De tussentijdse evaluatie van het witboek Vervoer van de Commissie van 2001, getiteld „Europa duurzaam in beweging — Duurzame mobiliteit voor ons continent”, van 22 juni 2006, kondigde aan dat de Unie milieuvriendelijke innovatie zal stimuleren, met name via de opeenvolgende Europese emissiestandaarden (Euronormen) en door bevordering van schone voertuigen via openbare aanbestedingen.

⁽¹⁾ PB C 195 van 18.8.2006, blz. 26.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 18.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 22 oktober 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 30 maart 2009.

⁽⁴⁾ PB L 242 van 10.9.2002, blz. 1.

- (7) In haar mededeling van 7 februari 2007, getiteld „Results of the review of the Community Strategy to reduce CO₂ emissions from passenger cars and light-commercial vehicles”, heeft de Commissie een nieuwe allesomvattende strategie gepresenteerd die de Unie in staat moet stellen de CO₂-uitstoot door nieuwe personenwagens tegen 2012 te beperken tot 120 g/km. Er is een regelgevingskader voorgesteld om ervoor te zorgen dat de voertuigtechnologie nog verder wordt verbeterd. Aanvullende maatregelen zouden de aanschaf van zuinige voertuigen moeten aanmoedigen.
- (8) Het Groenboek van de Commissie inzake stedelijk vervoer van 25 september 2007, getiteld „Naar een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur” vermeldt de steun van betrokken actoren voor de marktintroductie van schone en zuinige voertuigen te ondersteunen via groene openbare aanbestedingen. Voorgesteld wordt dat een mogelijke benadering de internalisering van externe kosten is door bij de aanbesteding niet alleen rekening te houden met de prijs van het voertuig maar ook met de kosten voor het energieverbruik en de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen tijdens de volledige levensduur van het voertuig. Bij openbare aanbesteding kan bovendien de voorkeur worden gegeven aan nieuwe Euronormen. Een snellere inzet van schonere voertuigen komt de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied ten goede.
- (9) In zijn verslag van 12 december 2005 ondersteunt de CARS 21-Groep op hoog niveau het initiatief van de Commissie om de aanschaf van schone en energiezuinige voertuigen te bevorderen, op voorwaarde dat wordt geselecteerd voor een technologieneutrale en prestatiegerichte geïntegreerde benadering waarbij producenten van voertuigen, olie- of brandstofleveranciers, garagehouders, consumenten of bestuurders en overheden worden betrokken.
- (10) De Groep op hoog niveau voor concurrentievermogen, energie en milieu formuleerde in zijn verslag van 27 februari 2007 de aanbeveling bij private en publieke aankopen rekening te houden met de kosten gedurende de volledige levenscyclus van het voertuig, met nadruk op het brandstofverbruik. De lidstaten en de Gemeenschap dienen richtsnoeren te ontwikkelen en te publiceren zodat bij aanbestedingen niet alleen wordt aanbesteed op laagste prijs maar ook meer duurzame goederen in aanmerking komen, overeenkomstig Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten⁽¹⁾ en Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 31 maart 2004 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten⁽²⁾.
- (11) Deze richtlijn heeft ten doel de markt voor schone en energiezuinige wegvoertuigen te stimuleren, en in het bijzonder — aangezien dit een wezenlijke invloed op het milieu zou hebben — de markt voor gestandaardiseerde voertuigen die in grotere hoeveelheden worden gefabriceerd zoals personenauto's, bussen, touringcars en vrachtwagens te beïnvloeden, door een dermate grote vraag naar schone en energiezuinige wegvoertuigen te bewerkstelligen dat fabrikanten en de industrie ertoe worden aangespoord te investeren in en meer werk te maken van de ontwikkeling van voertuigen met een gering energieverbruik en een lage uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen.
- (12) De lidstaten moeten nationale, regionale of plaatselijke aanbestedende diensten en entiteiten en exploitanten die personenvervoerdiensten leveren, informeren omtrent de regels inzake de aankoop van schone en energiezuinige wegvoertuigen.
- (13) De aankoopprijs van schone en zuinige voertuigen ligt aanvankelijk hoger dan die van traditionele voertuigen. Door voldoende vraag naar deze voertuigen te creëren kunnen schaalvoordelen ontstaan waardoor de kosten worden gedrukt.
- (14) Deze richtlijn voorziet in de behoefte de lidstaten steun te verlenen door het faciliteren en structureren van de uitwisseling van kennis en beste praktijken voor de bevordering van de aankoop van schone en energiezuinige voertuigen.
- (15) De aanschaf van voertuigen voor openbare vervoersdiensten kan een aanzienlijke invloed hebben op de markt indien in de hele Gemeenschap geharmoniseerde criteria worden gehanteerd.
- (16) De grootste invloed op de markt samen met de beste kosten-batenverhouding wordt bereikt door de verplichting de levensduurkosten van het energieverbruik en de uitstoot van CO₂ en vervuilende stoffen op te nemen als gunningscriterium bij de aankoop van voertuigen voor openbare vervoersdiensten.
- (17) In overeenstemming met Richtlijn 2004/17/EG en Richtlijn 2004/18/EG, en met volledige inachtneming van de omzetting van deze richtlijnen in nationaal recht, dient deze richtlijn betrekking te hebben op wegvoertuigen die worden aangeschaft door aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten, ongeacht of zij publiek of privaat zijn. Voorts dient deze richtlijn betrekking te hebben op de aankoop van wegvoertuigen die worden gebruikt voor het verrichten van openbare personenvervoerdiensten uit hoofde van een openbaardienstcontract, waarbij de lidstaten de vrijheid wordt gelaten om kleinere aankopen uit te sluiten teneinde onnodige administratieve lasten te voorkomen.

⁽¹⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 134 van 30.4.2004, blz. 114.

- (18) In lijn met Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad 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)⁽¹⁾, en om onnodige administratieve lasten te voorkomen, dienen de lidstaten in staat te worden gesteld overheden en exploitanten vrij te stellen van de bij de onderhavige richtlijn vastgelegde vereisten bij aankoop van voor bijzondere doeleinden ontworpen en gebouwde voertuigen.
- (19) Deze richtlijn dient te voorzien in een aantal opties om rekening te houden met energie- en milieueffecten. Dit zou overheden en exploitanten die reeds methoden hebben ontwikkeld die toegesneden zijn op de plaatselijke behoeften en omstandigheden in staat stellen deze methoden te blijven toepassen.
- (20) Het energieverbruik, de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen meenemen als gunningscriterium leidt niet tot een hogere totale kostprijs maar is een manier om bij de aankoopbeslissing rekening te houden met de operationele levensduurkosten bij de gunning. In aanvulling op de regelgeving inzake Euronormen en de daarin vastgestelde emissiegrenswaarden, worden met deze aanpak de kosten bepaald van de daadwerkelijke uitstoot van verontreinigende stoffen zonder dat daartoe enige additionele norm moet worden vastgesteld.
- (21) Bij het naleven van de eis om energie- en milieueffecten in te calculeren door het vaststellen van technische specificaties, worden aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten ertoe aangemoedigd strengere specificaties voor energie- en milieuprestaties vast te stellen dan die waarin de Gemeenschapswetgeving voorziet, bijvoorbeeld door rekening te houden met Euronormen die reeds zijn aangenomen maar nog niet bindend zijn.
- (22) Informatie over de kosten van de uitstoot van CO₂, stikstofoxide (NO_x), niet-metaalhoudende koolwaterstoffen (NMHC), en fijne stofdeeltjes is verzameld via de ExternE Study⁽²⁾, het „Clean Air For Europe” (CAFE)⁽³⁾-programma van de Commissie en de HEATCO-studie⁽⁴⁾. Omwille van de eenvoud van de gunningsprocedure wordt rekening gehouden met het huidige prijspeil.
- (23) In deze richtlijn moet een marge voor de kosten van de CO₂-uitstoot en de uitstoot van verontreinigende stoffen worden vastgesteld, zodat aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten en exploitanten flexibiliteit wordt geboden met het oog op de plaatselijke situatie, enerzijds, en wordt er gezorgd voor een passende graad van harmonisatie, anderzijds.
- (24) De verplichte toepassing van milieucriteria voor de aanschaf van schone en zuinige voertuigen belet overheidsinstanties niet ook rekening te houden met andere relevante gunningscriteria. Overheden kunnen ook kiezen voor de aanpassing van bestaande voertuigen om de milieuprestaties te verbeteren. Dergelijke andere relevante gunningscriteria kunnen ook worden opgenomen in aankopen conform de Richtlijnen 2004/17/EG of 2004/18/EG, op voorwaarde dat zij verband houden met het voorwerp van het contract, de aanbestedende dienst of de aanbestedende entiteit geen onbeperkte keuzevrijheid laten, uitdrukkelijk worden vermeld en in overeenstemming zijn met de grondbeginselen van het Verdrag.
- (25) De methode voor het berekenen van de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van verontreinigende stoffen die wordt toegepast met het oog op beslissingen over de aanschaf van voertuigen, alsmede de in deze richtlijn vastgestelde numerieke waarden, laten andere communautaire wetgeving over externe kosten onverlet.
- (26) Bij de evaluatie en herziening van de in deze richtlijn omschreven berekeningsmethode dienen aanverwante toepasselijke communautaire wetgevingsmaatregelen in overweging te worden genomen, en dient naar samenhang daarmee te worden gestreefd.
- (27) De gunningscriteria inzake energie en milieu moeten deel uitmaken van de diverse gunningscriteria waarmee door de aanbestedende diensten of de aanbestedende entiteiten rekening dient te worden gehouden als zij een besluit moeten nemen omtrent de aanschaf van schone en energiezuinige wegvoertuigen.
- (28) Deze richtlijn mag aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten niet weerhouden om bij de aankoop van voertuigen voor openbare vervoersdiensten nu reeds te opteren voor voertuigen die aan de nieuwste Euronormen voldoen, voordat deze standaarden verplicht worden. Het mag de aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten er evenmin van weerhouden voorkeur te geven aan alternatieve brandstoffen, bijvoorbeeld waterstof, vloeibaar petroleumgas (LPG), gecompriemd aardgas (CNG) en biobrandstoffen, mits rekening wordt gehouden met de energie- en milieueffecten tijdens de levensduur.
- (29) Er moeten gestandaardiseerde communautaire testprocedures voor bijkomende voertuigcategorieën worden ontwikkeld, teneinde de vergelijkbaarheid en de transparantie van de gegevens van de fabricanten te verbeteren. Fabricanten dienen ertoe te worden aangespoord gegevens te verschaffen inzake het energieverbruik en de uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen tijdens de totale levensduur.

⁽¹⁾ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Europese Commissie, Publicatiebureau, Luxemburg, 2005.

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

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

- (30) De mogelijkheid van overheidssteun voor de aankoop van schone en energiezuinige wegvoertuigen, met inbegrip van het naderhand aanpassen van motoren en onderdelen in voertuigen, die verder gaan dan de verplichte milieuvoorschriften, wordt erkend in de Communautaire richtsnoeren voor overheidssteun voor milieubescherming ⁽¹⁾ en Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (de algemene groepsvrijstellingsverordening) ⁽²⁾. In dit verband zijn de in de mededeling van de Commissie, getiteld „Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen” ⁽³⁾ opgenomen richtsnoeren eveneens relevant, met name voetnoot 1 bij punt 34 en voetnoot 3 bij punt 36. De bepalingen van het Verdrag, in het bijzonder de artikelen 87 en 88 ervan, blijven echter op dergelijke staatssteun van toepassing.
- (31) De mogelijkheid van overheidssteun ter bevordering van de ontwikkeling van de infrastructuur die nodig is voor de distributie van alternatieve brandstoffen wordt erkend in de communautaire richtsnoeren voor overheidssteun voor milieubescherming. De bepalingen van het EG-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 87 en 88, blijven echter op dergelijke staatssteun van toepassing.
- (32) De aankoop van schone en energiezuinige wegvoertuigen biedt steden de mogelijkheid zichzelf als milieubewust te onderscheiden. In die context is de openbaarmaking op het internet van informatie op het gebied van openbare aanbestedingen conform de onderhavige richtlijn van belang.
- (33) De publicatie op het internet van relevante informatie met betrekking tot de financiële instrumenten die in de lidstaten beschikbaar zijn voor mobiliteit in steden en ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen dient te worden aangemoedigd.
- (34) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468 van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽⁴⁾.
- (35) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven, de gegevens voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen aan te passen aan de inflatie en de technische vooruitgang. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (36) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn, namelijk de markt voor schone en energiezuinige voertuigen te bevorderen en de bijdrage van de vervoerssector aan het milieu-, klimaat- en energiebeleid van de Europese Gemeenschap te verbeteren, niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve beter op het niveau van de Gemeenschap kan worden bereikt, teneinde te voorzien in een kritische massa van voertuigen die nodig is om de ontwikkeling van dergelijke voertuigen door de Europese industrie rendabel te maken, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag hiertoe maatregelen treffen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om deze doelstellingen te bereiken.
- (37) De lidstaten en de Commissie dienen schone en energiezuinige wegvoertuigen te blijven bevorderen. In die context kunnen nationale en regionale operationele programma's zoals gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad van 11 juli 2006 houdende algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds en het Cohesiefonds ⁽⁵⁾ een belangrijke rol spelen. Communautaire programma's zoals „Civitas and Intelligent Energy Europe” kunnen daarnaast bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit in de steden en het beperken van de negatieve effecten ervan.
- (38) Overeenkomstig punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord „Beter wetgeven” ⁽⁶⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die voor zover mogelijk het verband weergeven tussen deze richtlijn en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en doelstellingen

Op grond van deze richtlijn moeten aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en bepaalde exploitanten bij de aankoop van wegvoertuigen rekening houden met energie- en milieueffecten tijdens de volledige levensduur, met inbegrip van energieverbruik en CO₂-uitstoot en de uitstoot van bepaalde verontreinigende stoffen, teneinde de markt voor schone en energiezuinige voertuigen te bevorderen en de bijdrage van de vervoerssector aan het milieu-, klimaat- en energiebeleid van de Europese Gemeenschap te verbeteren.

Artikel 2

Vrijstellingen

Lidstaten mogen contracten voor de aankoop van voertuigen zoals bedoeld in artikel 2, lid 3, van Richtlijn 2007/46/EG, waarvoor geen typegoedkeuring of individuele goedkeuring op hun grondgebied vereist is, vrijstellen van de toepassing van de bepalingen van de onderhavige richtlijn.

⁽¹⁾ PB C 82 van 1.4.2008, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 214 van 9.8.2008, blz. 3.

⁽³⁾ PB C 184 van 22.7.2008, blz. 13.

⁽⁴⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽⁵⁾ PB L 210 van 31.7.2006, blz. 25.

⁽⁶⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

Artikel 3

Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op contracten voor de aankoop van wegvoertuigen door:

- a) aanbestedende diensten of aanbestedende entiteiten, voor zover zij verplicht zijn de procedures voor het plaatsen van opdrachten bedoeld in Richtlijn 2004/17/EG en Richtlijn 2004/18/EG toe te passen;
- b) exploitanten voor het voldoen van openbare dienstverplichtingen in het kader van een openbare dienstcontract in de zin 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⁽¹⁾, boven een drempelbedrag dat wordt vastgesteld door de lidstaten en dat niet hoger mag liggen dan de drempelbedragen die zijn vastgelegd in de Richtlijnen 2004/17/EG en 2004/18/EG.

Artikel 4

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. „aangebestede diensten”: de aanbestedende diensten als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, onder a), van Richtlijn 2004/17/EG en in artikel 1, lid 9, van Richtlijn 2004/18/EG;
2. „aangebestede entiteiten”: de aanbestedende diensten zoals bedoeld in artikel 2, lid 2, van Richtlijn 2004/17/EG;
3. „wegvoertuig”: een voertuig dat onder de voertuigcategorieën van tabel 3 van de bijlage valt.

Artikel 5

De aankoop van schone en energiezuinige voertuigen

1. De lidstaten zien erop toe dat, uiterlijk op 4 december 2010, alle in artikel 3 bedoelde aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten bij de aankoop van wegvoertuigen rekening houden met de in lid 2 bedoelde energie- en milieueffecten: tijdens de operationele levensduur en ten minste een van de in lid 3 bedoelde opties toepassen.
2. Er moet ten minste rekening worden gehouden met de volgende operationele-energie- en milieueffecten:
 - a) het energieverbruik,
 - b) de uitstoot van CO₂, en
 - c) de uitstoot van NO_x, NMHC en fijne stofdeeltjes.

Naast de in de eerste alinea vermelde operationele-energie- en milieueffecten kunnen aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten ook andere milieueffecten in aanmerking nemen.

3. Aan de in de leden 1 en 2 bedoelde eisen wordt voldaan door middel van de volgende opties:

- a) door in de documentatie voor de aankoop van wegvoertuigen technische specificaties op te nemen inzake energie- en milieuprestaties met betrekking tot elk van de in aanmerking genomen effecten, alsmede eventuele bijkomende milieueffecten; of
- b) door energie- en milieueffecten mee te nemen in de aankoopbeslissing, waarbij:
 - in gevallen waarin een aanbestedingsprocedure wordt toegepast, deze plaatsvindt door deze effecten te gebruiken als gunningscriteria; en
 - ingeval deze effecten worden uitgedrukt in kosten ter opnemering in de aankoopbeslissing, gebruik wordt gemaakt van de in artikel 6 vastgestelde methode.

Artikel 6

Methodologie voor de berekening van de operationele levensduurkosten

1. Voor de toepassing van artikel 5, lid 3, onder b), tweede streepje, worden de operationele levensduurkosten van het energieverbruik, de CO₂-uitstoot alsook de uitstoot van verontreinigende stoffen die zijn opgenomen in tabel 2 van de bijlage en die zijn gekoppeld aan het gebruik van het aan te kopen voertuig, gekwantificeerd en berekend overeenkomstig de methodologie uiteengezet in de volgende punten.
 - a) De operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden met behulp van de volgende methodologie berekend:
 - het brandstofverbruik per kilometer van een voertuig als bedoeld in lid 2 wordt gemeten in eenheden van energieverbruik per kilometer ongeacht of dit direct vermeld wordt, zoals bijvoorbeeld bij elektrische auto's het geval is, of niet. Indien het brandstofverbruik in verschillende eenheden vermeld wordt, zal deze op basis van de in tabel 1 van de bijlage vastgestelde omrekeningsfactoren voor de energie-inhoud van de verschillende brandstoffen uitgedrukt worden in energieverbruik per kilometer;
 - er wordt één monetaire waarde per energie-eenheid gebruikt. Deze waarde is de laagste kosten per energie-eenheid van benzine of diesel voor belasting die als vervoersbrandstof wordt gebruikt;

⁽¹⁾ PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1.

— de operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in lid 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met het energieverbruik als bedoeld in het eerste streepje en met de kosten per energie-eenheid als bedoeld in het tweede streepje.

b) De operationele levensduurkosten van de CO₂-uitstoot van een voertuig, worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in lid 3, waarbij in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometer, met de CO₂-uitstoot uitgedrukt in kilogram per kilometer overeenkomstig lid 2 en met de in tabel 2 van de bijlage vastgestelde marge voor de kosten per kilogram.

c) De operationele levensduurkosten voor de uitstoot van in tabel 2 van de bijlage opgenomen verontreinigende stoffen door een voertuig, worden berekend door de optelling van de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van NO_x, NMHC en fijne stofdeeltjes. De operationele levensduurkosten voor elke verontreinigende stof wordt berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in lid 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de emissies, in grammen per kilometer als bedoeld in lid 2, en de respectieve kosten per gram. Voor de prijs worden de gemiddelde Gemeenschapswaarden opgenomen in tabel 2 van de bijlage gebruikt.

De in artikel 3 bedoelde aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten kunnen hogere kosten toepassen, op voorwaarde dat deze kosten de in tabel 2 van de bijlage vermelde relevante waarde, vermenigvuldigd met een factor 2, niet overschrijdt.

2. Het brandstofverbruik, alsook de CO₂-uitstoot en de uitstoot van verontreinigende stoffen zoals opgenomen in tabel 2 van de bijlage per afgelegde kilometer, worden gebaseerd op de gestandaardiseerde testprocedures van de Gemeenschap voor voertuigen waarvoor dergelijke testprocedures in de regelgeving van de Gemeenschap inzake typekeuring voor een aantal voertuigen zijn vastgesteld. Wanneer een voertuig niet onder de gestandaardiseerde testprocedures van de Gemeenschap 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.

3. Wanneer niet op andere wijze omschreven, geschiedt het vaststellen van het aantal afgelegde kilometers tijdens de levensduur van een voertuig op basis van tabel 3 van de bijlage.

Artikel 7

Aanpassing aan de technische vooruitgang

De Commissie past de in de bijlage vastgestelde waarden voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen aan aan de inflatie en de technische vooruitgang. Deze maatregelen, die beogen niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen, worden vastgesteld volgens de in artikel 9, lid 2, bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.

Artikel 8

Uitwisseling van beste praktijken

De Commissie faciliteert en structureert de uitwisseling van kennis en beste praktijken tussen de lidstaten met betrekking tot de bevordering van de aankoop van schone en energiezuinige wegvoertuigen door de in artikel 3 bedoelde aanbestedende diensten, aanbestedende entiteiten en exploitanten.

Artikel 9

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

Artikel 10

Verslag en herziening

1. Elke twee jaar, met ingang van 4 december 2010, stelt de Commissie een verslag op over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en de acties van de individuele lidstaten om de aankoop van schone en energiezuinige wegvoertuigen te bevorderen.
2. In die verslagen worden de effecten van de richtlijn, en met name van de in artikel 5, lid 3, bedoelde opties, beoordeeld, wordt de noodzaak nagegaan voor verdere actie, en worden in voorkomend geval nieuwe maatregelen voorgesteld.

De Commissie maakt in die verslagen een vergelijking tussen de nominale en relatieve aantallen aangekochte voertuigen die qua energie- en milieueffecten gedurende de levensduur overeenstemmen met het beste op de markt verkrijgbare alternatief in elk van de in tabel 3 van de bijlage vermelde categorieën voertuigen, en de totale markt voor die voertuigen, en beoordeelt in hoeverre de in artikel 5, lid 3, vermelde criteria de markt hebben beïnvloed. De Commissie zal de noodzaak nagaan voor verdere actie, en zal in voorkomend geval nieuwe maatregelen voorstellen.

3. Uiterlijk op de datum van het eerste verslag onderzoekt de Commissie de in artikel 5, lid 3, bedoelde opties, dient zij een evaluatie in van de in artikel 6 omschreven methode en stelt zij, indien nodig, de nodige aanpassingen voor.

*Artikel 11***Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 4 december 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De methoden voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten doen de Commissie mededeling van de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 12***Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 13***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE

Gegevens voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen

Tabel 1: Energie-inhoud van motorbrandstoffen

Brandstof	Energie-inhoud
Diesel	36 MJ/liter
Benzine	32 MJ/liter
Aardgas/Biogas	33-38 MJ/Nm ³
Vloeibaar petroleumgas (LPG)	24 MJ/liter
Ethanol	21 MJ/liter
Biodiesel	33 MJ/liter
Emulsiebrandstof	32 MJ/liter
Waterstof	11 MJ/Nm ³

Tabel 2: Kosten van de uitstoot door het wegvervoer (prijspeil 2007)

CO ₂	NO _x	NMHC	Fijne stofdeeltjes
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabel 3: Aantal afgelegde kilometers tijdens de levensduur van een wegvoertuig

Voertuigcategorie (de categorieën M en N zijn gedefinieerd in Richtlijn 2007/46/EG)	Aantal afgelegde kilometers tijdens de levensduur
Personenwagens (M ₁)	200 000 km
Lichte bedrijfsvoertuigen (N ₁)	250 000 km
Zware bedrijfsvoertuigen (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Bussen (M ₂ , M ₃)	800 000 km