

Prop. 49 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 14. mars 2014,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

EØS-komiteen vedtok ved beslutning nr. 173/2013 av 4. oktober 2013 å endre EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø). Endringen gjelder innlemmelse av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til vegtransport. Formålet med direktivet er å stimulere til økt etterspørsel etter energieffektive kjøretøy med lave avgassutslipp slik at miljøbelastningen kan reduseres.

Gjennomføringen av direktiv 2009/33/EF krever lovvedtak for gjennomføring i norsk rett. Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning er derfor nødvendig etter Grunnloven § 26 annet ledd.

EØS-komiteens beslutning og uoffisiell norsk oversettelse av direktiv 2009/33/EF følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om direktivet

Direktiv 2009/33 av 23. april 2009 om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til vegtransport fastslår at det skal stilles energi- og miljøkrav til kjøretøy ved offentlige anskaffelser og ved kjøp av kjøretøy til bruk i offentlig persontransport, slik at miljøbelastningen i hele driftslevetiden reduseres. Direktivet retter seg mot statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer og mot operatører av offentlig persontransport.

Direktivet er en del av EUs arbeid for å redusere miljøbelastningen fra kjøretøy, ved å stimulere til anskaffelse og bruk av kjøretøy med mindre utslipp og lavere energiforbruk. Ved å fremme økt etterspørsel etter kjøretøy med lavt energiforbruk og lave utslipp, vil produsentenes gis incentiver og bli motivert til teknologisk videreutvikling i denne retningen.

Direktivet får for det første anvendelse på kjøp av kjøretøy når oppdragsgiver er forpliktet til å følge prosedyrer i lov om offentlige anskaffelser 2004/17/EF og 2004/18/EF, jf. artikkel 3 a). For

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

det andre får forordningen anvendelse på kjøp av kjøretøy til bruk i offentlig persontransport på veg når transportøren har plikt til offentlig tjeneste etter kontrakt om offentlig tjenesteyting iht. forordning 1370/2007. I sistenevnte tilfelle gjelder reglene i direktivet kun over en bestemt terskelverdi, som landene selv bestemmer. Terskelverdien må likevel ikke settes høyere enn det som fremgår av 2004/17/EF og 2004/18/EF, jf. artikkel 3 b).

Direktivets artikkel 5 forutsetter at de som direktivet retter seg mot tar hensyn til energi- og miljøbelastningen fra kjøretøyet i hele driftslevetiden. Det gis tre alternative metoder til å stille energi- og miljøkrav ved anskaffelser og minst en av metodene må velges.

Det skal stilles krav til miljø- og energiegenskaper for hele driftslevetiden ved offentlig anskaffelse av kjøretøy og kjøp av offentlig transport. Miljøegenskapene omfatter utslipp av CO₂, NO_x, NMHC og partikler. Også andre miljøegenskaper kan inkluderes av det enkelte land, jf. artikkel 5. Direktivet fastsetter ikke eksakte krav til utslipp eller energiforbruk. Kravene kan enten fastsettes som tekniske minimumskrav, artikkel 5.3 a) eller miljøbelastningen vurderes som et av flere tildelingskriterier, artikkel 5.3 b) eller energi- og miljøkostnadene (eksterne kostnader) beregnes for hele levetiden, dvs. utkjørte kilometer som angitt i direktivets vedlegg (art. 5.3 b, jf. artikkel 6). Energikostnaden skal beregnes ved å benytte energiforbruk pr. km., eventuelt omregnet ved å benytte energiinnhold i hvert drivstoff som oppgitt i direktivets vedlegg, multiplisert med laveste pris uten avgifter av diesel eller bensin på anskaffelsestidspunktet. Miljøkostnadene beregnes ved enhetspriser som også er angitt i direktivets vedlegg (artikkel 6).

Medlemsstatene velger selv hvordan direktivet skal implementeres. Det er ingen krav til årlig rapportering, men Kommisjonen utarbeider annet hvert år en rapport om utviklingen og hvilken effekt direktivet har hatt for å redusere utslippene. På grunnlag av den teknologiske utviklingen kan Kommisjonen foreta mindre endringer i grunnlaget for beregning av levetidskostnader av utslipp, jf. artikkel 7 og direktivets vedlegg.

3 EØS-komiteens beslutning

Det følger av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 av 8. oktober 2013 at:

Artikkel 1 bestemmer at I EØS-avtalens vedlegg XX etter nr. 21ata (kommisjonsbeslutning 2011/92/EU) skal nytt nr. 21au lyde:

«21au. 32009 L 0033: Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene og energieffektive veigående motorvogner (EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5).»

Artikkel 2 bestemmer at teksten til direktiv 2009/33/EF på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3 bestemmer at beslutning trer i kraft 9. oktober 2013 forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1.

Artikkel 4 slår fast at beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4 Forholdet til norsk rett

De grunnleggende kravene til offentlige anskaffelser fremgår av lov om offentlige anskaffelser, mens de prosessuelle bestemmelsene og virkeområdet er nærmere definert i forskrift om offentlige anskaffelser. Formålet med disse reglene er bl.a. å bidra til økt verdiskapning i samfunnet ved å sikre mest mulig effektiv ressursbruk ved offentlige anskaffelser basert på forretningsmessighet og likebehandling. Av loven § 6 fremgår at det under planleggingen av den enkelte anskaffelse skal tas hensyn til livssyklus-kostnader, universell utforming og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen. Krav om livssyklus-kostnader og miljømessige konsekvenser gjelder generelt og det er behov for mer utfyllende bestemmelser for å gjennomføre direktivet fullt ut.

Direktivets krav om at det ved anskaffelse av kjøretøy skal tas hensyn til energi- og miljøpåvirkningen i hele driftslevetiden går lengre enn gjeldende norsk rett. Bestemmelsene i direktivet som må tas inn i norsk rett er angivelse av minst en metode som skal benyttes for å vurdere energi- og miljøpåvirkningen i hele driftslevetiden. En av metodene er å beregne eksterne kostnader og hvilke forutsetninger som skal legges til grunn for beregningen av kostnader av energiforbruk og avgassutslipp.

I henhold til lov om offentlige anskaffelser § 16 kan Kongen gi forskrift til utfylling og gjennomføring av loven. Videre heter det at Kongen kan gi oppdragsgivere de pålegg som er nødvendig for å sikre oppfyllelse av denne lov eller forskrifter gitt i medhold av loven. Nærings- og fiskeridepartementet, som forvalter anskaffelsesregel-

verket, vil vurdere om gjeldende bestemmelse gir den fornødne forskriftshjemmel eller om loven må endres for å gi den nødvendige hjemmelen en gjennomføringsforskrift.

Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) regulerer bl.a. offentlig persontransport med motorvogn. Loven har ingen bestemmelser om metoder for å vurdere/beregne energi- og miljøbelastningen slik direktivet forutsetter. For å kunne gjøre kravene i direktivet gjeldene ved kjøp av kjøretøy til bruk i offentlig persontransport må yrkestransportlova suppleres med en hjemmel for å gi forskrift på området. Samferdselsdepartementet vil fremme forslag til endring i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er foreløpig ikke tatt stilling til hvordan direktivets krav om å fastsette metoder for å ta hensyn til energi- og miljøpåvirkningen skal formuleres. Men uavhengig av dette vil direktivet kunne medføre noe mer arbeid ved at eksplisitte energi- og miljøkrav skal inngå som et av flere krav til anskaffelsen. Omfanget av merarbeidet vil likevel for den enkelte være lite og på lang sikt kan det også føre til besparelser ved reduserte drivstoffkostnader i hele driftslevetiden. Selv om det i eksisterende lovgivning allerede er et krav om at det skal tas hensyn til livssyklus-kostnader og miljømessige konsekvenser av anskaffelsen, jf. lov om offentlige anskaffelser § 6, har det ikke være bestemte regler for hvordan dette skulle gjøres. Flere virksomheter har utviklet egne energi- og miljøkrav. Denne oppgaven kan nå bli målrettet og rasjonelt utført.

Ved kjøp av offentlig persontransport kan det stilles energi- og miljøkrav til kjøretøy som skal benyttes for å utføre tjenesten. Disse kravene kan være et av flere tildelingskriterier og det vil være den som er ansvarlig for anskaffelsen som bestemmer vekten mellom kriteriene. Stor vekt på strenge krav kan bety at tilbyder må anskaffe kjøretøy som kan ha en noe høyere utsalgspris enn andre modeller. Men samtidig vil driftskostnadene gå noe ned, pga lavere drivstofforbruk, og over tid antas kostnadsøkningen å være beskjeden.

Direktivet vil ikke føre til behov for budsjettmessige endringer, men tas innenfor gjeldende budsjettrammer.

6 Konklusjon og tilrådning

Det forventes at direktivet alene vil bidra til en marginal endring i nasjonale utslipp av forurensende komponenter, men at reduksjonen kan ha lokal betydning i enkelte større byer på dager hvor det er høye konsentrasjoner, hvis kravene gjelder et tilstrekkelig høyt antall kjøretøy. Et usikkert estimat er at omkring 10 %, (10–15 000) av nyregistrerte personbiler vil bli omfattet av de nye bestemmelsene. Avhengig av hvordan kravene blir utformet, kan det nasjonale utslippet av CO₂ gå noe ned.

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge godkjenner beslutningen i EØS-komiteen om endring av EØS-avtalen vedlegg XIII (transport) ved å innlemme europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til vegtransport. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport.

Vi HARALD, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens
beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av
direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer
energieffektive kjøretøy til veitransport**

I

Stortinget samtykker til godkjenning av EØS-komiteen beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 173 av 4.10.2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene og energieffektive veigående motorvogner¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
2. EØS-avtalens vedlegg XX bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XX etter nr. 21a (kommissjonsbeslutning 2011/92/EU) skal nytt nr. 21a lyde:

«21a. **32009 L 0033:** Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene og energieffektive veigående motorvogner (EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5).»

¹ EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5.

Artikkel 2

Teksten til direktiv 2009/33/EF på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft [...], forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utfærdiget i Brussel, [...]

For EØS-komiteen
[...]

² [Ingen forfatningsrettslige krav angitt.] [Forfatningsrettslige krav angitt.]

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF 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 økono-
miske og sosiale komité¹,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomi-
teen²,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens
artikkel 251³, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Naturressursene og den forsiktige og rasjo-
nelle utnyttelsen av dem, som kreves i trak-
tatens artikkel 174 nr. 1, omfatter olje, som
er hovedenergikilden i Den europeiske
union, men som også er en stor kilde til foru-
rensende 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 fast-
slått 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 fastset-
telse av Fellesskapets sjette miljøhandlings-
program⁴ ble det erkjent at det var behov for
særskilte tiltak for å forbedre energieffekti-
viteten og energiøkonomiseringen og for å
integrere klimaendringsmål i transport- og
energipolitikken, samt et behov for sær-
skilte tiltak i transportsektoren for å

begrense energiforbruket og klimagassut-
slippene.

- 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 for-
hold til 1990. Det er dessuten foreslått bin-
dende 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 diversifi-
sere brenselblandingen.
- 5) I kommisjonsmeldingen av 19. oktober 2006
med tittelen «Handlingsplan for energieffek-
tivitet: 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
bevisstgjøring.
- 6) I midtveisvurderingen 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 miljø-
vennlig nyskaping særlig gjennom flere
europeiske utslippsstandarder (heretter kalt
«Euro-standarder») og ved å fremme rene
kjøretøyer gjennom offentlige innkjøp.
- 7) I sin melding av 7. februar 2007 med tittelen
«Resultater av vurderingen av Fellesskapets
strategi for å redusere CO₂-utslippene fra
personbiler og lette nyttekjøretøyer» framla
Kommisjonen en ny samlet strategi for at
Unionen skulle kunne nå sitt mål om CO₂-
utslipp på 120 g/km fra nye personbiler i
2012. Det ble foreslått en rettslig ramme for
å sikre bedre kjøretøyteknologi. Utfyllende

¹ EUT C 195 av 18.8.2006, s. 26.

² EUT C 229 av 22.9.2006, s. 18.

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

⁴ EFT L 242 av 10.09.2002, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

tiltak bør fremme innkjøp av brenselbesparende kjøretøyer.

- 8) I Kommisjonens grønnbok om bytransport av 25. september 2007 med tittelen «På vei mot en ny kultur for mobilitet i byer» fastslås det at de berørte parter 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 som tildelingskriterium i tillegg til salgsprisen også å anvende levetidskostnader for energiforbruk og utslipp av CO₂ og forurensende stoffer knyttet til driften av kjøretøyene som skal innkjøpes. I tillegg kunne det gis fortrinnsrett til nye Euro-standarder i forbindelse med offentlige innkjøp. En tidligere anvendelse av renere kjøretøyer kunne dermed forbedre luftkvaliteten i byområder.
- 9) Høynivågruppen CARS 21 støttet i sin rapport av 12. desember 2005 Kommisjonens initiativ til å fremme rene og energieffektive kjøretøyer, forutsatt at det anvendes en integrert, teknologinøytral og ytelsesbasert tilnærming som omfatter kjøretøyprodusenter, olje- eller brenselleverandører, 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 mellomprodukter 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 post-tjenester⁵ 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 offentlige tjenesteytelser⁶.
- 11) Dette direktivs formål er å stimulere utviklingen på markedet for rene og energieffek-

tive veigående motorvogner, særlig markedet for standardiserte kjøretøyer som produseres i høyt antall, f.eks. personbiler, busser og lastebiler – ettersom dette ville ha 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 CO₂ 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 CO₂ 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 passasjertransport i henhold til en kontrakt om offentlig tjenesteyting, og medlemsstatene bør kunne utelukke mindre innkjøp med sikte på å unngå en unødvendig administrativ byrde.
- 18) I tråd med europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om

⁵ EUT L 134 av 30.4.2004, s. 1.

⁶ EUT L 134 av 30.4.2004, s. 114.

fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektivet)⁷ 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 CO₂ 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-undersøkelsen⁸, Kommisjonens program «Ren luft i Europa» (CAFE)⁹ og HEATCO-undersøkelsen¹⁰ er det samlet inn opplysninger om kostnadene for utslipp av CO₂, nitrogenoksid (NO_x), andre hydrokarboner enn metan (NMHC) og partikler. For at framgangsmåten for til-

deling skal bli enklere, anvendes kostnadernes nåverdi.

- 23) Dette direktiv bør fastsette et intervall for kostnadene for utslipp av CO₂ 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 annen ordregiver 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 ordregivere 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 ordregivere 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 ordregivere i å gi alternative brensler, f.eks. hydrogen, flytende petroleumsgass (LPG), komprimert naturgass (CNG) og biodrivstoffer forrang, forutsatt at der tas hensyn til energi- og miljøvirkningene gjennom hele driftslevetiden.

⁷ EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1.

⁸ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Europakommisjonen, Publikasjonsskontoret, Luxembourg, 2005.

⁹ Holland, M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

¹⁰ Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

- 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 CO₂ og forurensende stoffer for hele driftslevetiden.
- 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 miljøvern¹¹ 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 (alminnelig gruppeunntaksforordning)¹². I denne forbindelse er retningslinjene i kommisjonsmeldingen med tittelen «Fellesskapets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneforetak»¹³, 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 infrastruktur som er nødvendige for distribusjon av alternative brenslers, 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 tillagt Kommisjonen¹⁴.

- 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 utvikling. Ettersom disse tiltakene er av generell art og er ment å endre ikkegrunnleggende deler av dette direktiv, må de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite 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 nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet 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 Utjevningsfondet¹⁵, 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 regelverksutforming¹⁶ 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 –

¹¹ EUT C 82 av 1.4.2008, s. 1.

¹² EUT L 214 av 9.8.2008, s. 3.

¹³ EUT C 184 av 22.7.2008, s. 13.

¹⁴ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

¹⁵ EUT L 210 av 31.7.2006, s. 25.

¹⁶ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Formål

Dette direktiv krever at offentlige oppdragsgiver, andre oppdragsgivere og visse operatører skal ta hensyn til energi- og miljøvirkninger gjennom hele levetiden, herunder energiforbruk og utslipp av CO₂ 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.

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 vei¹⁷, 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 2 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 ett av alternativene i nr. 3
2. De driftsmessige energi- og miljøvirkningene som skal tas hensyn til, skal omfatte minst følgende:
 - a) energiforbruk,
 - b) CO₂-utslipp og
 - c) utslipp av NO_x, 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 CO₂ og forurensende stoffer som angitt i tabell 2 i vedlegget, som

¹⁷ EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1.

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 brenselforbruk 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. Deres brenselforbruket er angitt i andre enheter, skal det omregnes til energiforbruk per kilometer ved hjelp av omregningsfaktorene som er fastsatt for de forskjellige brenslene 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,
- 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 CO₂-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 CO₂-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_x, 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. Brenselforbruk og utslipp av CO₂ 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 utvikling

Kommisjonen skal tilpasse opplysningene som anvendes ved beregningen av levetidskostnadene for veigående motorvogner, til inflasjonen og den tekniske utvikling, som angitt i vedlegget. Disse tiltakene, som er utformet for å endre ikke-vesentlige deler av dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 9 nr. 2.

Artikkel 8

Utteksling 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

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistå av en komité.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

- 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

- 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.
- 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 antall 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.

- 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

- 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 Kommisjonen om dette.

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

- Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen 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

For Rådet

H.-G. PÖTTERING

P. NEČAS

President

Formann

Vedlegg

Opplysninger for beregning av levetidskostnader for veigående motorvogner

Tabell 2.1 Energiinnhold i drivstoff

Drivstoff	Energiinnhold
Diesellole	36 MJ/liter
Bensin	32 MJ/liter
Naturgass/biogass	33-38 MJ/Nm ³
Flytende T (LPG)	24 MJ/liter
Etanol	21 MJ/liter
Biodiesel	33 MJ/liter
Emulsjonsbrensel	32 MJ/liter
Hydrogen	11 MJ/Nm ³

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 173/2013 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2009/33/EF om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport

Tabell 2.2 Kostnad for utslipp innenfor veitransport (2007-priser)

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

Tabell 2.3 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 ₁)	200 000 km
Lette nyttekjøretøyer (N ₁)	250 000 km
Tunge lastebiler (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Busser (M ₂ , M ₃)	800 000 km

=====

