

DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/33/EB

2009 m. balandžio 23 d.

dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

16 d. Geteborge vykusiam Europos Vadovų Tarybos susitikime, nurodyta, kad vienos iš pagrindinių tvaraus vystymosi kliūčių – išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir transporto priemonių sukeliama tarša.

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 175 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

(1) Vienas iš gamtinių išteklių, kuriuos privaloma naudoti apdairiai ir protingai, kaip nurodyta Sutarties 174 straipsnio 1 dalyje, yra nafta, kuri Europos Sąjungoje yra pagrindinis energijos šaltinis, tačiau kuri taip pat yra pagrindinis išmetamų teršalų šaltinis.

(2) 2001 m. gegužės 15 d. Komisijos komunikate „Tvaresnė Europa geresniam pasauliui: Europos Sąjungos tvaraus vystymosi strategija“, pateiktame 2001 m. birželio 15 ir

(3) 2002 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1600/2002/EB, nustatančiame šeštąją Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programą ⁽⁴⁾, pripažįstama būtinybė imtis specialių energijos vartojimo efektyvumą didinančių ir energiją taupančių priemonių ir integruoti klimato kaitos tikslus į transporto ir energetikos politiką, taip pat būtinybė imtis specialių transporto sektoriaus priemonių, kad būtų sprendžiami energijos vartojimo ir išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų klausimai.

(4) 2007 m. sausio 10 d. Komisijos komunikate „Europos energetikos politika“ buvo pasiūlyta daliai Europos Sąjungos nustatyti įpareigojimą, kad išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis iki 2020 m. būtų sumažintas bent 20 %, palyginti su 1990 m. Be to, buvo pasiūlyta iškelti privalomus tikslus – iki 2020 m. Bendrijoje 20 % pagerinti energijos vartojimo efektyvumą, iš atsinaujinančių energijos šaltinių gaminti 20 % energijos ir pasiekti, kad atsinaujinančių šaltinių energijos dalis transporto sektoriuje sudarytų 10 %, siekiant, *inter alia*, padidinti energijos tiekimo saugumą įvairinant kuro rūšis.

(5) 2006 m. spalio 19 d. Komisijos komunikate „Energijos naudojimo efektyvumo veiksmų planas: išnaudoti potencialą“ nurodyta, kad organizuodama viešuosius pirkimus ir skleisdama žinias Komisija ir toliau stengsis sukurti mažiau taršių, pažangesnių, saugesnių ir efektyviau energiją vartojančių transporto priemonių rinką.

(6) 2006 m. birželio 22 d. vidurio laikotarpiu atliktame Komisijos 2001 m. Baltosios knygos „Užtikrinti judėjimą Europoje – Tvarus judumas mūsų žemyne“ persvarstyme nurodyta, kad Sąjunga skatins aplinkai palankių naujovių diegimą, visų pirma toliau priimdama Europos išmetamų teršalų standartus (Euro normomis) ir skatindama viešaisiais pirkimais įsigyti netaršių transporto priemonių.

⁽¹⁾ OL C 195, 2006 8 18, p. 26.

⁽²⁾ OL C 229, 2006 9 22, p. 18.

⁽³⁾ 2008 m. spalio 22 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2009 m. kovo 30 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁴⁾ OL L 242, 2002 9 10, p. 1.

- (7) Komisija savo 2007 m. vasario 7 d. komunikate „Bendrijos strategijos dėl lengvųjų automobilių ir lengvųjų krovininių automobilių išmetamų CO₂ dujų mažinimo persvarstymo rezultatai“ pateikė išsamią naują strategiją, kuria siekiama suteikti galimybę Sąjungai užtikrinti, kad ne vėliau kaip 2012 m. naujų lengvųjų automobilių išmetamas CO₂ kiekis pasiektų 120 g/km. Buvo pasiūlyta teisėkūros sistema, kuria siekiama užtikrinti transporto priemonių technologijos tobulinimą. Efektyviai degalus vartojančių transporto priemonių pirkimas turėtų būti skatinamas papildomomis priemonėmis.
- (8) 2007 m. rugsėjo 25 d. Komisijos Žaliojoje knygoje dėl miesto transporto „Naujoji mobilumo mieste kultūra“ nurodyta, kad suinteresuotosios šalys pritaria idėjai skatinti pateikti į rinką netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones organizuojant žaliuosius viešuosius pirkimus. Toje knygoje numatyta, kad galima būtų taikyti išorinių sąnaudų priskyrimo vidinėms sąnaudoms metodą, kai perkant transporto priemones, sutarties sudarymo kriterijumi gali būti ne tik transporto priemonės kaina, bet ir transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio sąnaudos suvartojamai energijai ir sąnaudos už išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį, susijusias su transporto priemonės eksploatacija. Be to, vykdant viešuosius pirkimus pirmenybė galėtų būti teikiama naujiems Euro standartams. Oro kokybė miestuose pagerėtų, jei mažiau taršios transporto priemonės būtų pradėtos eksploatuoti anksčiau.
- (9) Aukšto lygio grupė „CARS 21“ 2005 m. gruodžio 12 d. pritarė Komisijos iniciatyvai skatinti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių naudojimą, tačiau išklė sąlygą, kad būtų taikomas jokiai technologijai pirmenybės neteikiantis ir eksploatacinėmis charakteristikomis pagrįstas integruotas metodas, įtraukiant transporto priemonių gamintojus, tepalų arba degalų tiekėjus, remontininkus, vartotojus arba vairuotojus ir valdžios institucijas.
- (10) Konkurencijos, energijos ir aplinkos Aukšto lygio grupė 2007 m. vasario 27 d. ataskaitoje rekomendavo, kad organizuojant privačius ir viešuosius pirkimus turėtų būti atsižvelgiama į visas eksploatacinio laikotarpio sąnaudas pagrindinį dėmesį skiriant energijos vartojimo efektyvumui. Valstybės narės ir Bendrija turėtų parengti ir paskelbti viešųjų pirkimų gaires, kuriose turėtų būti nustatyta, kaip būtų įmanoma užtikrinti, kad pagal 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo⁽¹⁾ ir pagal 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo⁽²⁾ perkant svarbiausia būtų ne siūloma mažiausia kaina, o tvaresni tarpiniai produktai.
- (11) Šia direktyva siekiama plėtoti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių rinką ir ypač siekiama daryti poveikį dideliais kiekiais gaminamų standartizuotų transporto priemonių, pvz., lengvųjų automobilių, autobusų, tolimojo susisiekimo autobusų ir sunkvežimių, rinkai, kadangi tai padarytų didelį poveikį aplinkai, užtikrinant tokių netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių paklausos lygį, kuris būtų pakankamas, kad gamintojai ir pramonės atstovai būtų motyvuoti investuoti į transporto priemones, kurios suvartoja nedaug energijos, išmeta nedaug CO₂ ir kitų teršalų, ir jas toliau vystyti.
- (12) Valstybės narės turėtų informuoti nacionalines, regionų ar vietos perkančiąsias institucijas ir perkančiuosius subjektus bei operatorius, teikiančius keleivių vežimo viešuoju transportu paslaugas, apie nuostatas, susijusias su netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių pirkimu.
- (13) Netaršios ir efektyviai energiją vartojančios transporto priemonės iš pradžių yra brangesnės nei įprastos transporto priemonės. Sukūrus pakankamą tokių transporto priemonių paklausą galėtų būti užtikrintas sąnaudas sumažinsiantis masto ekonomijos poveikis.
- (14) Šioje direktyvoje sprendžiamas paramos valstybėms narėms teikimo, palengvinant ir susisteminant keitimąsi žiniomis ir pažangiausia patirtimi skatinimo pirkti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones srityje, poreikio klausimas.
- (15) Transporto priemonių, kuriomis bus teikiamos vežimo viešuoju transportu paslaugos, pirkimas gali turėti didelį poveikį rinkai, jeigu Bendrijos lygiu būtų taikomi sudėrinti kriterijai.
- (16) Didžiausias poveikis rinkai daromas ir geriausias sąnaudų bei naudos santykis užtikrinamas tuo atveju, jeigu perkant transporto priemones, kuriomis bus teikiamos vežimo viešuoju transportu paslaugos, transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio sąnaudų suvartojamai energijai ir sąnaudų už išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį įtraukimas į sutarties sudarymo kriterijus yra privalomas.
- (17) Atsižvelgiant į Direktyvos 2004/17/EB ir Direktyvos 2004/18/EB taikymo sritis ir visapusiškai atsižvelgiant į tų direktyvų įgyvendinimą nacionalinėje teisėje, ši direktyva turėtų būti taikoma kelių transporto priemonėms, kurias yra nusipirkusios perkančiosios institucijos ir perkantieji subjektai, neatsižvelgiant į tai, ar šios institucijos ir subjektai yra viešieji, ar privatūs. Be to, ši direktyva turėtų būti taikoma kelių transporto priemonių, naudojamų keleivių vežimo viešuoju transportu paslaugoms teikti, pirkimui pagal viešųjų paslaugų sutartį, paliekant valstybėms narėms laisvę netaikyti šios direktyvos smulkiems pirkimams, kad būtų išvengta nereikalingos administracinės naštos.

(1) OL L 134, 2004 4 30, p. 1.

(2) OL L 134, 2004 4 30, p. 114.

- (18) Atsižvelgiant į 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2007/46/EB, nustatančią motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus (Pagrindų direktyva) ⁽¹⁾, ir siekiant išvengti nereikalingos administracinės naštos, valstybės narės turėtų turėti galimybę atleisti institucijas ir operatorius nuo šioje direktyvoje nustatytų reikalavimų, kai perkamos specialiam naudojimui suprojektuotos ir pagamintos transporto priemonės.
- (19) Šioje direktyvoje turėtų būti pateikta keletas galimų būdų, kaip atsižvelgti į poveikį energetikai ir aplinkai. Tai sudarytų sąlygas institucijoms ir operatoriams, kurie jau išplėtojo prie vietos poreikių ir sąlygų pritaikytus metodus, toliau juos taikyti.
- (20) Transporto priemonės sąnaudų suvartojamai energijai ir sąnaudų už išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį įtraukimas į sutarties sudarymo kriterijus neprimeta didesnių bendrų sąnaudų – tiesiog sprendime dėl pirkimo yra numatomos eksploatacinio laikotarpio sąnaudos. Išmetamo teršalų kiekio didžiausias vertes nustatantys Euro normų teisės aktai papildomi šiuo metodu, kurį taikant nustatoma tikrojo išmetamo teršalų kiekio pinigine vertė ir kuri galima taikyti nepriimant jokių naujų standartų.
- (21) Perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai ir operatoriai, vykdydami reikalavimą atsižvelgti į poveikį energetikai ir aplinkai nustatant technines specifikacijas, yra raginami nustatyti aukštesnio lygio su energijos vartojimu ir atitiktimi aplinkosaugos reikalavimams susijusių eksploatacinių savybių specifikacijas nei nustatytas Bendrijos teisės aktuose, atsižvelgiant į, pavyzdžiui, Euro normas, kurios jau yra priimtose, tačiau dar netapo privalomos.
- (22) Informacija apie sąnaudas už išmetamą CO₂, azoto oksidų (NO_x), angliavandenilių be metano (NMHC) ir kietųjų dalelių kiekį, gauta iš „ExternE“ tyrimo ⁽²⁾, Komisijos švaraus oro Europoje (CAFE) programos ⁽³⁾ ir HEATCO tyrimo ⁽⁴⁾. Sąnaudos apskaičiuotos dabartinėmis vertėmis, kad sutarties sudarymo tvarka išliktų paprasta.
- (23) Šia direktyva turėtų būti nustatytas sąnaudų už išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį intervalas, kuris, viena vertus, užtikrintų, kad perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai ir operatoriai galėtų lanksčiai atsižvelgti į savo padėtį vietoje, ir, antra vertus, užtikrintų tinkamą suderinimo lygį.
- (24) Netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių pirkimo kriterijų privalomas taikymas vis tiek leidžia įtraukti kitus atitinkamus sutarties sudarymo kriterijus. Taip pat vis tiek leidžiama rinktis transporto priemones, modernizuotas taip, kad jos atitiktų griežtesnius aplinkosaugos reikalavimus. Tokie kiti atitinkami sutarties sudarymo kriterijai taip pat gali būti įtraukti į pirkimus, kuriems taikomos Direktyvos 2004/17/EB arba 2004/18/EB, su sąlyga, kad jie yra susiję su sutarties dalyku, nesuteikia perkančiajai institucijai ar perkančiajam subjektui neribotos pasirinkimo laisvės, yra aiškiai išdėstyti ir atitinka pagrindinius Sutartyje išvardytus principus.
- (25) Eksploatacinio laikotarpio išmetamo teršalų kiekio sąnaudų apskaičiavimo metodas, įskaitant šioje direktyvoje nustatytas skaitmenines vertes, siekiant priimti sprendimą dėl transporto priemonių pirkimo, neturi įtakos kitiems Bendrijos teisės aktams, kuriais reglamentuojamos išorinės sąnaudos.
- (26) Atliekant šioje direktyvoje apibrėžtą apskaičiavimo metodo peržiūrą ir patikslinimą, turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamas susijusias Bendrijos teisėkūros priemones bei siekiama atitikties joms.
- (27) Su energija ir aplinka susiję sutarties sudarymo kriterijai turėtų būti vieni iš įvairių sutarties sudarymo kriterijų, į kuriuos atsižvelgia perkančiosios institucijos arba perkantieji subjektai, kai jie turi priimti sprendimą dėl netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių pirkimo.
- (28) Ši direktyva neturėtų drausti perkančiosioms institucijoms ir perkantiesiems subjektams, perkantiems transporto priemones vežimo viešuoju transportu paslaugoms teikti, pirmenybę teikti naujausioms Euro normoms prieš šioms standartams tampant privalomais. Taip pat ji neturėtų drausti perkančiosioms institucijoms ir perkantiesiems subjektams pirmenybę teikti alternatyviems degalams, pavyzdžiui, vandeniliui, suskystintosioms naftos dujoms (SND), suslėgtosioms gamtinėms dujoms (SGD) ir biodegalams, jei atsižvelgiama į eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai.
- (29) Turėtų būti parengtos standartizuotos Bendrijos bandymų procedūros papildomoms transporto priemonių kategorijoms, kad būtų galima pagerinti gamintojo teikiamų duomenų palyginamumą ir skaidrumą. Gamintojai turėtų būti raginami nurodyti duomenis apie visas eksploatacinio laikotarpio sąnaudas suvartojamai energijai ir sąnaudas už išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį.

⁽¹⁾ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Energijos išorės veiksniai, 2005 m. atliktas metodikos modernizavimas, Europos Komisija, Leidinių biuras, Liuksemburgas, 2005 m.

⁽³⁾ Holland, M. ir kt., Metodika, taikoma ekonominės naudos analizei CAFE: 1 tomas: Metodikos apžvalga. AEA *Technology Environment*, Didkotas, 2005 m.

⁽⁴⁾ Bickel, P. ir kt., HEATCO *Deliverable 5*. Pasiūlymas dėl suderintų gairių, Štutgartas, 2006 m.

- (30) Galimybė teikti valstybės paramą, skirtą netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių pirkimui, įskaitant transporto priemonių, kurių varikliai ir atsarginės dalys viršija privalomus aplinkosaugos reikalavimus, modifikavimą, pripažįstama Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai Bendrijos gairėse ⁽¹⁾ ir 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamente (EB) Nr. 800/2008, skelbiamčiame tam tikrų rūšių pagalbą suderinama su bendrąja rinka taikant Sutarties 87 ir 88 straipsnius (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) ⁽²⁾. Šiuo atžvilgiu taip pat svarbios ir Komisijos komunikate „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms“ ⁽³⁾ pateiktos gairės, visų pirma 34 punkto 1 išnaša ir 36 punkto 3 išnaša. Tačiau Sutarties, ypač jos 87 ir 88 straipsnių, taisyklės ir toliau bus taikomos tokiai valstybės paramai.
- (31) Galimybė teikti valstybės paramą, kuria skatinamas alternatyvių degalų platinimui būtinos infrastruktūros plėtojimas, pripažįstama Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai Bendrijos gairėse. Tačiau Sutarties, ypač jos 87 ir 88 straipsnių, taisyklės ir toliau bus taikomos tokiai valstybės paramai.
- (32) Pirkdami netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones, miestai, kurie nori prisistatyti kaip besirūpinantys aplinka, turi šią galimybę. Šiuo atžvilgiu svarbu pagal šią direktyvą internete skelbti informaciją apie viešuosius pirkimus.
- (33) Turėtų būti raginama skelbti visą svarbią informaciją apie kiekvienoje valstybėje narėje naudojamas finansines priemones, skirtas judumui mieste ir skatinimui naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.
- (34) Šios direktyvos įgyvendinimui būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽⁴⁾.
- (35) Visų pirma Komisija turėtų būti įgaliota duomenis, naudojamus kelių transporto priemonių eksploatacinio laikotarpio sąnaudoms apskaičiuoti, suderinti su infliacija ir technine pažanga. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, jos turi būti tvirtinamos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje nustatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (36) Kadangi šios direktyvos tikslų, t.y. skatinti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinką ir padidinti transporto sektoriaus įnašą į Bendrijos

aplinkos, klimato ir energetikos politiką, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi siekiant Europos pramonei užtikrinti pakankamą rentabilią gaminamų transporto priemonių paklausą tų tikslų būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti.

- (37) Valstybės narės ir Komisija turėtų toliau skatinti naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones. Šiuo atžvilgiu svarbų vaidmenį galėtų atlikti nacionalinės ir regioninės veiksmų programos, kaip apibrėžta 2006 m. liepos 11 d. Tarybos reglamente (EB) Nr. 1083/2006, nustatančiame bendrąsias nuostatas dėl Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo ir Sanglaudos fondo ⁽⁵⁾. Be to, judumui mieste gerinti, kartu mažinant neigiamą jo įtaką, galima būtų pasitelkti Bendrijos programas, pvz., Civitas ir „Pažangi energetika Europai“.
- (38) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros ⁽⁶⁾ 34 punktą valstybės narės raginamos savo ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir jos perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių atitikimą, ir viešai jas paskelbti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir tikslai

Šioje direktyvoje nustatomas reikalavimas, kad perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai, taip pat tam tikri operatoriai, pirkdami kelių transporto priemones, atsižvelgtų į transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai, įskaitant suvartojamą energiją ir išmetamą CO₂ ir kai kurių kitų teršalų kiekį, kad būtų skatinama netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinka ir didinamas transporto sektoriaus įnašas į Bendrijos aplinkos, klimato ir energetikos politiką.

2 straipsnis

Išlygos

Valstybės narės gali netaikyti šioje direktyvoje nustatytų reikalavimų sutartims dėl Direktyvos 2007/46/EB 2 straipsnio 3 dalyje nurodytų transporto priemonių, kurioms šių valstybių narių teritorijoje netaikoma tipo patvirtinimo arba individualaus patvirtinimo tvarka, pirkimo.

⁽¹⁾ OL C 82, 2008 4 1, p. 1.

⁽²⁾ OL L 214, 2008 8 9, p. 3.

⁽³⁾ OL C 184, 2008 7 22, p. 13.

⁽⁴⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

⁽⁵⁾ OL L 210, 2006 7 31, p. 25.

⁽⁶⁾ OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

3 straipsnis

Taikymo sritis

Ši direktyva taikoma kelių transporto priemonių pirkimo sutartims, kai tas priemones įsigyja:

- a) perkančiosios institucijos ar perkantieji subjektai tiek, kiek jie turi vykdyti pareigą taikyti pirkimo procedūras, nustatytas Direktyvose 2004/17/EB ir 2004/18/EB;
- b) operatoriai viešųjų paslaugų išpareigojimų vykdymui pagal viešųjų paslaugų sutartį, kaip apibrėžta 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų⁽¹⁾, viršijant ribą, kurią nustato valstybės narės, neviršijant Direktyvose 2004/17/EB ir 2004/18/EB nustatytų verčių ribų.

4 straipsnis

Sąvokų apibrėžtys

Šioje direktyvoje:

- 1) *perkančiosios institucijos* – perkančiosios institucijos, kaip apibrėžta Direktyvos 2004/17/EB 2 straipsnio 1 dalies a punkte ir Direktyvos 2004/18/EB 1 straipsnio 9 dalyje;
- 2) *perkantieji subjektai* – perkantieji subjektai, kaip nurodyta Direktyvos 2004/17/EB 2 straipsnio 2 dalyje;
- 3) *kelių transporto priemonė* – transporto priemonė, patenkanti į priedo 3 lentelėje pateiktas transporto priemonių kategorijas.

5 straipsnis

Netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių pirkimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad nuo 2010 m. gruodžio 4 d. visos perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai ir operatoriai, nurodyti 3 straipsnyje, pirkdami kelių transporto priemones, atsižvelgtų į transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai, kaip nustatyta 2 dalyje, ir taikytų bent vieną iš 3 dalyje nustatytų galimybių.

2. Eksploatacinio laikotarpio poveikis energetikai ir aplinkai, į kurį reikia atsižvelgti, apima bent:

- a) energijos suvartojimą;
- b) išmetamą CO₂ kiekį; ir
- c) išmetamą NO_x, NMHC ir kietųjų dalelių kiekį.

Be pirmoje pastraipoje minėto eksploatacinio laikotarpio poveikio energetikai ir aplinkai, perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai ir operatoriai taip pat gali svarstyti kitokio pobūdžio poveikį aplinkai.

3. 1 ir 2 dalyse nustatyti reikalavimai vykdomi tokiais pasirinktiniais būdais:

- a) kelių transporto priemonių pirkimo dokumentuose nustatant su energijos suvartojimu ir atitiktimi aplinkosaugos reikalavimams susijusias technines specifikacijas kiekvieno apsvartyto poveikio požiūriu, taip pat bet kokio papildomo poveikio aplinkai požiūriu; arba
- b) įtraukiant poveikį energetikai ir aplinkai į sprendimą dėl pirkimo:

— tais atvejais, kai taikoma pirkimo procedūra, tai daroma naudojant šį poveikį kaip sutarties sudarymo kriterijų, ir

— tais atvejais, kai šis poveikis yra išreiškiamas pinigine verte tam, kad būtų įtrauktas į sprendimą dėl pirkimo, naudojama 6 straipsnyje nustatyta metodika.

6 straipsnis

Eksploatacinio laikotarpio sąnaudų apskaičiavimo metodika

1. 5 straipsnio 3 dalies b punkto antros įtraukos tikslais, eksploatacinio laikotarpio sąnaudų suvartojamai energijai ir sąnaudų už išmetamą CO₂ ir kitų teršalų kiekį, kaip nustatyta priedo 2 lentelėje, susijusių su perkamų transporto priemonių eksploatavimu, pinigine verte nustatoma ir jos apskaičiuojamos naudojant metodiką, nustatytą toliau pateiktuose punktuose:

a) eksploatacinio laikotarpio sąnaudos transporto priemonės suvartojamai energijai apskaičiuojamos pagal šią metodiką:

— transporto priemonei nuvažiavus kilometro atstumą suvartojamas degalų kiekis pagal 2 dalį apskaičiuojamas energijos suvartojimo vienetais kilometrui, nesvarbu, ar tai nurodoma tiesiogiai, kaip elektra varomų automobilių atveju, ar ne. Jei suvartojamas degalų kiekis nurodomas skirtingais vienetais, jis perskaičiuojamas transporto priemonei nuvažiavus kilometro atstumą suvartojamu energijos kiekiu (perskaičiuojant taikomi priedo 1 lentelėje nustatyti skirtingų degalų energijos kiekio perskaičiavimo koeficientai),

— taikoma vienoda energijos vieneto pinigine vertė. Ši vienoda vertė, neatskaičius mokesčių, turi būti mažesnioji vertė iš tų energijos, kuri gaunama iš benzino arba dyzelino, kai jis naudojamas kaip transporto priemonės degalai, vieneto sąnaudų,

⁽¹⁾ OL L 315, 2007 12 3, p. 1.

— eksploatacinio laikotarpio sąnaudos transporto priemonės suvartojamai energijai apskaičiuojamos transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio ridą, prireikus atsižvelgiant į jau esamą ridą, pagal 3 dalį dauginant iš energijos suvartojimo kilometrui, apskaičiuoto pagal šio punkto pirmą įtrauką, ir iš energijos vieneto sąnaudų, apskaičiuotų pagal šio punkto antrą įtrauką.

b) Eksploatacinio laikotarpio sąnaudos už transporto priemonės išmetamą CO₂ kiekį apskaičiuojamos transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio ridą, prireikus atsižvelgiant į jau esamą ridą, pagal 3 dalį dauginant iš nuvažiavus kilometro atstumą išmesto CO₂ kiekio (kilogramais), apskaičiuoto pagal 2 dalį, ir iš išmetamo kilogramo kainos, paimtos iš priedo 2 lentelėje nustatyto intervalo.

c) Eksploatacinio laikotarpio sąnaudos už transporto priemonės išmetamą teršalų kiekį, nustatytą priedo 2 lentelėje, apskaičiuojamos sudedant eksploatacinio laikotarpio sąnaudas už išmetamą NO_x, NMHC ir kietųjų dalelių kiekį. Transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio sąnaudos už visų rūšių išmetamus teršalus apskaičiuojamos transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio ridą, prireikus atsižvelgiant į jau esamą ridą, pagal 3 dalį dauginant iš nuvažiavus kilometro atstumą išmesto teršalų kiekio (gramais), apskaičiuoto pagal 2 dalį, ir iš atitinkamos išmetamo gramo kainos. Sąnaudos nustatomos remiantis Bendrijos vidutinėmis vertėmis, nustatytomis priedo 2 lentelėje.

3 straipsnyje nurodytos perkančiosios institucijos, perkantieji subjektai ir operatoriai gali taikyti didesnes sąnaudas, jei tos sąnaudos neviršija atitinkamų priedo 2 lentelėje nustatytų verčių, padaugintų iš koeficiento 2.

2. Transporto priemonei nuvažiavus kilometro atstumą suvartotas degalų kiekis, taip pat išmetamas CO₂ ir kitų teršalų kiekis, nustatytas priedo 2 lentelėje, nustatomas standartizuotomis Bendrijos bandymų procedūroms, skirtomis transporto priemonėms, kurioms tokios bandymų procedūros apibrėžtos Bendrijos tipo patvirtinimo teisės aktuose. Transporto priemonių, kurioms nenustatytos standartizuotosios Bendrijos bandymų procedūros, atžvilgiu lyginant įvairius pasiūlymus remiamasi visuotinai pripažintomis bandymų procedūromis, institucijų atliktų bandymų rezultatais arba gamintojo pateikta informacija.

3. Transporto priemonės eksploatacinio laikotarpio rida, jei nenurodyta kitaip, imama iš priedo 3 lentelės.

7 straipsnis

Derinimas su technikos pažanga

Komisija duomenis, naudojamus kelių transporto priemonių eksploatacinio laikotarpio sąnaudoms apskaičiuoti, kaip nusta-

tyta priede, suderina su infliacija ir technikos pažanga. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

8 straipsnis

Keitimasis geriausia praktika

Komisija sudaro palankesnes sąlygas ir sistemina valstybių narių keitimąsi žiniomis ir geriausia praktika, kaip skatinti 3 straipsnyje nurodytas perkančiąsias institucijas, perkančiuosius subjektus ir operatorius pirkti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.

9 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

10 straipsnis

Ataskaitų teikimas ir peržiūra

1. Kas dvejus metus nuo 2010 m. gruodžio 4 d. Komisija parengia šios direktyvos taikymo ir veiksmų, kurių atskiros valstybės narės ėmėsi, kad skatintų pirkti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones, ataskaitą.

2. Tose ataskaitose pateikiamas šios direktyvos, ypač 5 straipsnio 3 dalyje nurodytų būdų, poveikio vertinimas bei įvertinama, ar reikia imtis tolesnių veiksmų ir, prireikus, pateikiami pasiūlymai.

Tose ataskaitose Komisija palygina nominalų ir santykinį nupirktų transporto priemonių, kurios eksploatacinio laikotarpio poveikio energetikai ir aplinkai požiūriu atitinka geriausių rinkos alternatyvą ir kurios priklauso kiekvienai iš priedo 3 lentelėje išvardytų transporto priemonių kategorijų, skaičių su bendrąja šių transporto priemonių rinka; taip pat ji įvertina 5 straipsnio 3 dalyje nurodytų būdų poveikį rinkai. Komisija įvertina, ar reikia imtis tolesnių veiksmų, ir, prireikus, pateikia pasiūlymus.

3. Ne vėliau kaip pirmosios ataskaitos pateikimo dieną, Komisija išnagrinėja 5 straipsnio 3 dalyje nurodytus būdus, pateikia 6 straipsnyje nustatytos metodikos įvertinimą ir, jei reikia, pasiūlo atitinkamus pakeitimus.

11 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti ne vėliau kaip 2010 m. gruodžio 4 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

12 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

13 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu

Pirmininkas

P. NEČAS

PRIEDAS

Duomenys, naudojami kelių transporto priemonių eksploatacinio laikotarpio sąnaudoms apskaičiuoti

1 lentelė. Variklinių degalų energijos kiekis

Degalai	Energijos kiekis
Dyzelinas	36 MJ/l
Benzinas	32 MJ/l
Gamtinės dujos / biudujos	33–38 MJ/Nm ³
Suskystintosios naftos dujos (SND)	24 MJ/l
Etanolis	21 MJ/l
Biodyzelinas	33 MJ/l
Emulsiniai degalai	32 MJ/l
Vandenilis	11 MJ/Nm ³

2 lentelė. Sąnaudos už kelių transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį (apskaičiuota 2007 m. kainomis):

CO ₂	NO _x	NMHC	Kietosios dalelės
0,03–0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

3 lentelė. Kelių transporto priemonių eksploatacinio laikotarpio rida

Transporto priemonės kategorija (M ir N kategorijos, kaip apibrėžta Direktyvoje 2007/46/EB)	Eksploatacinio laikotarpio rida
Lengvieji automobiliai (M ₁)	200 000 km
Lengvieji krovininiai automobiliai (N ₁)	250 000 km
Sunkieji krovininiai automobiliai (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusai (M ₂ , M ₃)	800 000 km