



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 16. marec 2009
(OR. en)

2005/0283 (COD)

PE-CONS 3711/08

TRANS 378
ENV 782
ENT 270
MAP 57
CODEC 1497

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva: DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o
spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz

**DIREKTIVA 2009/.../ES EVROPSKEGA PARLAMENTA
IN SVETA**

z dne

o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 175(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe³,

¹ UL C 195, 18.8.2006, str. 26.

² UL C 229, 22.9.2006, str. 18.

³ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 22. oktobra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta....

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Naravni viri, v zvezi s katerimi se člen 174(1) Pogodbe sklicuje na skrbno in preudarno rabo, zajemajo tudi nafto, ki je v Evropski uniji glavni vir energije, hkrati pa je tudi med glavnimi viri emisij onesnaževal.
- (2) V sporočilu Komisije z dne 15. maja 2001 z naslovom "Trajnostna Evropa za boljši svet: Strategija Evropske unije za trajnostni razvoj", predstavljenem na Evropskem svetu v Göteborgu 15. in 16. junija 2001, so emisije toplogrednih plinov in onesnaževanje, ki ga povzroča prevoz, opredeljeni kot glavne ovire trajnostnemu razvoju.
- (3) V Sklepu št. 1600/2002/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. julija 2002 o šestem okoljskem akcijskem programu Skupnosti¹ je potrjeno, da so za izboljšanje energetske učinkovitosti in prihrank energije potrebni posebni ukrepi, da je v politiko prevoza in energetske politiko treba vključiti cilje v zvezi s spreminjanjem podnebja ter da so za reševanje vprašanj rabe energije in emisij toplogrednih plinov potrebni tudi posebni ukrepi v prevoznem sektorju.

¹ UL L 242, 10.9.2002, str. 1.

- (4) V sporočilu Komisije z dne 10. januarja 2007 z naslovom "Energetska politika za Evropo" je predlagano, da se Evropska unija zaveže, da bo do leta 2020 dosegla najmanj 20% znižanje toplogrednih plinov (v primerjavi z vrednostmi iz leta 1990). Razen tega so bili predlagani zavezujoči cilji za dodatno izboljšanje energetske učinkovitosti za 20%, 20-odstotni delež obnovljive energije in 10-odstotni delež obnovljive energije v prometu v Skupnosti do leta 2020, med drugim za izboljšanje varnosti preskrbe z energijo z diverzifikacijo mešanice goriva.
- (5) V sporočilu Komisije z dne 19. oktobra 2006 z naslovom "Aksijski načrt za energetske učinkovitost: Uresničitev možnosti" je bilo napovedano, da si bo Komisija še naprej prizadevala za razvoj trgov za čistejša, pametnejša, varnejša in energetske učinkovita vozila z javnimi naročili in ozaveščanjem.
- (6) V vmesnem pregledu Bele knjige o prometu iz leta 2001 z dne 22. junija 2006 z naslovom "Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino" je bilo napovedano, da bo Evropska unija spodbujala okolju prijazno inovativnost, zlasti z zaporednimi Euro normami in pospeševanjem čistih vozil na podlagi javnega naročila.
- (7) V svojem sporočilu z dne 7. februarja 2007 z naslovom "Rezultati pregleda strategije Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil in lahkih tovornih vozil" je Komisija predstavila novo celovito strategijo, s katero bo Uniji omogočila, da doseže svoj cilj 120 g/km za emisije CO₂, ki jih povzročajo novi osebni avtomobili, do leta 2012. Predlagan je bil zakonodajni okvir za zagotovitev izboljšanja tehnologije vozil. Dopolnilni ukrepi bi morali spodbujati naročila vozil z učinkovitejšo porabo goriva.

- (8) V Zeleni knjigi Komisije o mestnem prometu z dne 25. septembra 2007 z naslovom "Za novo kulturo mobilnosti v mestih" je navedeno, da interesne skupine podpirajo uvedbo čistih in energetske učinkovitih vozil na trg z zelenimi javnimi naročili. V njej je predlagano, da bi "možni pristop lahko temeljil na internalizaciji zunanjih stroškov z uporabo stroškov za porabo energije, emisije CO₂ in onesnaževal, ki nastanejo med celotno življenjsko dobo uporabe vozila; ti stroški bi bili poleg cene vozila, ki je predmet javnega naročila, merilo za dodelitev naročila. Poleg tega bi imela pri javnih naročilih lahko prednost vozila, ki spoštujejo nove standarde Euro. S čim hitrejšim preходом na uporabo čistejših vozil bi se prav tako izboljšala kakovost zraka v mestnih območjih."
- (9) Poročilo skupine na visoki ravni CARS 21 z dne 12. decembra 2005 je podprlo pobudo Komisije, da predstavi predlog o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil, če je celosten pristop tehnološko nevtralen in temelji na rezultatih ter vključuje proizvajalce vozil, dobavitelje nafte ali goriv, serviserje, stranke ali voznike in javne organe.

- (10) Skupina za konkurenčnost, energijo in okolje na visoki ravni je v svojem poročilu z dne 27. februarja 2007 priporočila, da bi morala zasebna in javna naročila upoštevati stroške, ki nastanejo med celotno življenjsko dobo vozila, s poudarkom na energetske učinkovitosti. Države članice in EU morajo razviti in izdati smernice javnega naročanja o tem, kako preseči najnižjo ponudbo pri javnih naročilih bolj trajnostnih polizdelkov v skladu z Direktivo 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštne storitev¹ in Direktivo 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 31. marca 2004 o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev².
- (11) Namen te direktive je spodbujati trg čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, zlasti pa (zaradi občutnega vpliva na okolje) vplivati na trg standardiziranih vozil, ki se proizvajajo v večjih količinah, kot so osebni avtomobili, avtobusi in tovornjaki, z zagotavljanjem ravni povpraševanja po čistih in energetske učinkovitih vozilih za cestni prevoz, ki bo dovolj velika, da bo proizvajalce in industrijo spodbudila k naložbam v nadaljnji razvoj vozil z majhno porabo energije ter nizkimi emisijami CO₂ in onesnaževal.
- (12) Države članice bi morale nacionalne, regionalne ali lokalne pogodbene organe in naročnike ter operaterje, ki zagotavljajo storitve javnega potniškega prevoza, obvestiti o določbah v zvezi z nakupom čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz.

¹ UL L 134, 30.4.2004, str. 1.

² UL L 134, 30.4.2004, str. 114.

- (13) Čista in energetska učinkovita vozila so sprva dražja od običajnih vozil. Če bi se pojavilo dovolj veliko povpraševanje po teh vozilih, bi bili lahko stroški zaradi ekonomije obsega nižji.
- (14) V tej direktivi se obravnava potreba po zagotavljanju podpore državam članicam v obliki pospeševanja in strukturiranja izmenjave znanja in najboljših praks za spodbujanje nakupa čistih in energetska učinkovitih vozil.
- (15) Naročila vozil za storitve javnega prevoza imajo lahko velik vpliv na trg, če se na ravni Skupnosti uporabljajo usklajena merila.
- (16) Največji učinek na trg, skupaj z najboljšim razmerjem med stroški in koristmi, je mogoče ustvariti z obvezno vključitvijo stroškov za porabo energije, emisij CO₂ in onesnaževal, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila, kot merila za dodelitev naročila vozil za storitve javnega prevoza.

- (17) V skladu s področjem uporabe Direktive 2004/17/ES in Direktive 2004/18/ES ter ob njunem doslednem vključevanju v nacionalno zakonodajo, bi morala ta direktiva zajeti vozila za cestni prevoz, ki so jih kupili pogodbeni organi in naročniki, ne glede na to, ali so ti organi in naročniki javni ali zasebni. Poleg tega bi morala ta direktiva zajeti nakup vozil za cestni prevoz, ki se uporabljajo za storitve javnega potniškega prevoza prek javnih naročil storitev, kar bi dopuščalo državam članicam, da izločijo manjše nakupe in se s tem izognejo nepotrebni upravni bremenom.
- (18) V skladu z Direktivo 2007/46/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva)¹ in da bi se izognili nepotrebni upravni bremenom, bi morale države članice imeti možnost, da izvzamejo iz zahtev te direktive organe in operaterje, ko kupujejo vozila, načrtovana in izdelana za posebno uporabo.

¹ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

- (19) Ta direktiva bi morala zagotoviti več možnosti za upoštevanje energetskih in okoljskih vplivov, kar bi organom in operaterjem, ki so že razvili metode, prilagojene lokalnim potrebam in razmeram, omogočilo, da te metode še naprej uporabljajo.
- (20) Vključitev porabe energije, emisij CO₂ in onesnaževal v merila za dodelitev naročila ne prinaša višjih skupnih stroškov, temveč predvideva stroške, nastale med življenjsko dobo vozila, pri odločitvah o dodelitvi naročila. Pri tem pristopu, ki dopolnjuje zakonodajo na področju standardov Euro glede emisij, v kateri so določene zgornje meje emisij, je dejanska emisija onesnaževal denarno izražena, dodatnih standardov pa ni treba sprejeti.
- (21) Pri izpolnjevanju zahteve, da se energetski in okoljski vplivi upoštevajo z določitvijo tehničnih specifikacij, se pogodbene organe, naročnike in prevoznike spodbuja, da določijo specifikacije z višjo ravno energetske učinkovitosti in varstva okolja, kot je določena z zakonodajo Skupnosti, na primer z upoštevanjem prihodnjih standardov Euro, ki so že sprejeti, a še niso postali zavezujoči.

- (22) Študija ExternE¹, program Komisije "Clean Air for Europe (CAFE)"² in študija HEATCO³ so zagotovili podatke o stroških emisij CO₂, dušikovih oksidov (NO_x), nemetanskih ogljikovodikov (NMHC) in delcev. Da bi bil postopek dodelitve naročila enostaven, se upošteva trenutna vrednost stroškov.
- (23) V tej direktivi bi bilo treba določiti obseg stroškov za CO₂ in emisije onesnaževal, kar bi po eni strani pogodbenim organom, naročnikom in operaterjem omogočilo, da upoštevajo svoje krajevne okoliščine, po drugi strani pa zagotavljajo ustrezno stopnjo usklajenosti.
- (24) Obvezna uporaba meril za naročila čistih in energetske učinkovitih vozil ne izključuje vključitve drugih meril za dodelitev naročila. Prav tako ne preprečuje izbire predelanih vozil, ki se nadgradijo, da bi bila ekološko sprejemljivejša. Druga ustrezna merila za dodelitev naročila se prav tako lahko vključijo v naročila, za katera veljata direktivi 2004/17/ES ali 2004/18/ES, če so povezana z vsebino pogodbe, če na pogodbeni organ ali naročnika ne prenašajo neomejene svobode izbire, če so izrecno omenjena in če so v skladu s temeljnimi načeli Pogodbe.

¹ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Evropska komisija, Urad za publikacije, Luxembourg, 2005.

² Holland, M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

³ Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- (25) Metoda izračunavanja operativnih stroškov emisij onesnaževal, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila, pri odločitvah glede naročil vozil, vključno s številčnimi vrednostmi iz te direktive, ne vpliva na uporabo drugih predpisov Skupnosti v zvezi z zunanjimi stroški.
- (26) Pri pregledu in reviziji metode za izračun iz te direktive bi morali upoštevati ustrezne s tem povezane zakonodajne ukrepe Skupnosti ter si prizadevati za skladnost z njimi.
- (27) Ko se morajo pogodbeni organi ali naročniki odločiti o naročilu čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, bi morali poleg številnih meril za dodelitev naročila upoštevati tudi merila za dodelitev naročila, ki se nanašajo na energijo in okolje.
- (28) Ta direktiva pogodbenim organom in naročnikom ne bi smela preprečiti, da bi dali prednost najnovejšim standardom Euro glede emisij onesnaževal pri nakupu vozil za storitve javnega prevoza, še preden ti standardi postanejo obvezni. Prav tako ne bi smela preprečiti pogodbenim organom in naročnikom, da dajo prednost alternativnim gorivom, npr. vodik, utekočinjenemu zemeljskemu plinu (LPG), stisnjenemu zemeljskemu plinu (CNG) in biogorivom, če se upoštevajo energetski in okoljski vplivi v življenjski dobi.
- (29) Treba bi bilo razviti standardizirane preskusne postopke Skupnosti za dodatne kategorije vozil, da bi tako izboljšali preglednost in primerljivost podatkov o proizvajalcu. Proizvajalce bi bilo treba spodbujati k navajanju podatkov o porabi energije, emisijah CO₂ in emisijah onesnaževal, predvidenih za celotno življenjsko dobo vozil.

- (30) Možnost javne podpore za nakup čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, vključno z naknadno vgradnjo motorjev in rezervnih delov v vozila, ki presegajo obvezne okoljevarstvene zahteve, je priznana v Smernicah Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja¹ in Uredbi Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah)². S tem v zvezi so ustrezne tudi smernice, vključene v sporočilo Komisije z naslovom "Smernice Skupnosti o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu"³, zlasti opomba 1 k točki 34 in opomba 3 k točki 36. Vendar pa se bodo določbe Pogodbe, zlasti člena 87 in 88 Pogodbe, za tako javno podporo še naprej uporabljale.
- (31) Možnost javne podpore za spodbujanje razvoja infrastrukture, potrebne za distribucijo alternativnih goriv je priznana v smernicah Skupnosti o državni pomoči za varstvo okolja. Vendar pa se bodo določbe Pogodbe, zlasti člena 87 in 88 Pogodbe, za tako javno podporo še naprej uporabljale.
- (32) Nakup čistih in energetsko učinkovitih čistih vozil za cestni prevoz je priložnost za mesta, ki želijo tržiti svojo okoljsko ozaveščenost. V zvezi s tem je pomembno, da se na internetu razkrijejo informacije o javnih naročilih v skladu s to direktivo.

¹ UL C 82, 1.4.2008, str. 1.

² UL L 214, 9.8.2008, str. 3.

³ UL C 184, 22.7.2008, str. 13.

- (33) Treba bi bilo spodbujati, da se na internetu objavijo ustrezne informacije glede finančnih instrumentov, ki so v državah članicah na voljo za mobilnost v mestih in za spodbujanje čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz.
- (34) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹.
- (35) Komisiji bi bilo treba zlasti podeliti pooblastila za prilagoditev podatkov za izračun operativnih stroškov, ki nastanejo med življenjsko dobo vozil za cestni prevoz, inflaciji in tehničnemu napredku. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

¹ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

- (36) Ker ciljev te direktive, in sicer spodbujanja čistih in energetske učinkovitih vozil ter izboljšanja prispevka prometnega sektorja okoljskim, podnebnim in energetskim politikam Skupnosti, države članice same ne morejo zadovoljivo doseči in jih je zato, da bi ustvarili kritično maso vozil za stroškovno učinkovit razvoj evropske industrije, lažje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kakor je določeno v členu 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvira, ki je potreben za doseg te ciljev.
- (37) Države članice in Komisija bi morale še naprej spodbujati čista in energetske učinkovita vozila za cestni prevoz. V zvezi s tem bi lahko imeli pomembno vlogo nacionalni in regionalni operativni programi, kakor so opredeljeni v Uredbi Sveta (ES) št. 1083/2006 z dne 11. julija 2006 o splošnih določbah o Evropskem skladu za regionalni razvoj, Evropskem socialnem skladu in Kohezijskem skladu¹. Poleg tega bi lahko programi Skupnosti, kot sta Civitas in Pametna energija za Evropo, prispevali k izboljšanju mobilnosti v mestih, obenem pa zmanjšali njene škodljive učinke.

¹ UL L 210, 31.7.2006, str. 25.

- (38) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje¹ se države članice spodbuja, da za lastne potrebe in v interesu Skupnosti pripravijo in objavijo svoje tabele, ki naj kolikor mogoče nazorno prikazujejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

¹ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

Člen 1
Vsebina in cilji

Ta direktiva zahteva, da pogodbeni organi, naročniki in nekateri operaterji pri nakupu vozil za cestni prevoz upoštevajo energetske in okoljske vplive med življenjsko dobo vozil, vključno s porabo energije ter emisijami CO₂ in nekaterih onesnaževal, da bi spodbudili trg čistih in energetsko učinkovitih vozil in izboljšali prispevek prevoznega sektorja k okoljski, podnebni in energetske politiki Skupnosti.

Člen 2
Izjeme

Države članice lahko določijo, da zahteve iz te direktive ne veljajo za pogodbe za nakup vozil iz člena 2(3) Direktive 2007/46/ES, ki niso predmet homologacije ali posamične odobritve.

Člen 3
Področje uporabe

Ta direktiva se uporablja za pogodbe o nakupu vozil za cestni prevoz s strani:

- (a) pogodbenih organov ali naročnikov, če so zavezani k uporabi postopka oddaje javnih naročil iz direktiv 2004/17/ES in 2004/18/ES;

- (b) operaterjev za izvajanje obveznosti javnih služb na podlagi javnega naročila storitev v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza¹, ki presega mejno vrednost, ki jo določijo države članice in ne presega mejnih vrednosti iz direktiv 2004/17/ES in 2004/18/ES.

Člen 4

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

1. "pogodbeni organi" pomenijo naročnike, kakor so opredeljeni v členu 2(1)(a) Direktive 2004/17/ES in členu 1(9) Direktive 2004/18/ES;
2. "naročniki" pomenijo naročnike iz člena 2(2) Direktive 2004/17/ES;
3. "vozilo za cestni prevoz" pomeni vozilo, vključeno v kategorije vozil iz razpredelnice 3 v Prilogi.

¹ UL L 315, 3.12.2007, str.1.

Člen 5

Nakup čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz

1. Države članice zagotovijo, da vsi pogodbeni organi, naročniki in operaterji iz člena 3 od ...* ob nakupu vozila za cestni prevoz upoštevajo energetske in okoljske vplive v operativni življenjski dobi iz odstavka 2 in uporabijo najmanj eno od možnosti iz odstavka 3.
2. Energetski in okoljski operativni vplivi, ki jih je treba upoštevati, vključujejo vsaj:
 - (a) porabo energije;
 - (b) emisije CO₂; in
 - (c) emisije NO_x, NMHC in delci.

Poleg energetskih in okoljskih operativnih vplivov iz prvega pododstavka lahko pogodbeni organi, naročniki in operaterji razmislijo tudi o drugih vplivih na okolje.

3. Zahteve iz odstavkov 1 in 2 se izpolnijo v skladu z naslednjimi možnostmi:
 - (a) z določitvijo tehničnih specifikacij za energetsko in okoljsko sprejemljivost v dokumentaciji za nakup vozil za cestni prevoz glede vsakega od obravnavanih vplivov ter glede morebitnih dodatnih vplivov na okolje; ali

* UL: Prosim vstavite datum - 18 mesecev po začetku veljavnosti te direktive.

- (b) z upoštevanjem energetskih in okoljskih vplivov pri odločitvi za nakup, pri čemer:
- se v primeru uporabe postopka za oddajo javnega naročila ti vplivi upoštevajo kot merila za dodelitev naročila; in
 - v primerih, ko se tem vplivom določi denarna vrednost, ki se vključi v odločitev o nakupu, pa se uporabi metodologija iz člena 6.

Člen 6

Metodologija za izračun operativnih stroškov v življenjski dobi

1. Za namene druge alineje člena 5(3)(b) se operativnim stroškom za porabo energije, kakor tudi za emisije CO₂ in emisije onesnaževal iz tabele 2 v Prilogi, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila in so povezani z delovanjem vozil v okviru nakupa, določi denarna vrednost, izračunajo pa se v skladu z metodologijo iz naslednjih točk:
 - (a) Operativni stroški porabe energije za delovanje vozila, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila, se izračunajo po naslednji metodologiji:

- poraba goriva na kilometer pri vozilu v skladu z odstavkom 2 se izračuna v enotah porabe energije na kilometer ne glede na to, ali se to opravi neposredno, kot v primeru električnih vozil, ali ne. Če je poraba goriva izražena v različnih enotah, se pretvori v porabo energije na kilometer s pretvorbenimi faktorji iz tabele 1 v Prilogi za energijsko vsebnost različnih goriv;
 - na enoto energije se uporablja ena denarna vrednost. Ta vrednost je enaka ceni na enoto energije bencina ali dizelskega goriva pred davkom, če se uporablja kot gorivo za prevoz, pri čemer se uporablja nižja cena;
 - operativni stroški porabe energije, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila pri njegovem delovanju, se izračunajo s pomnožitvijo kilometrine, prevožene med življenjsko dobo vozila, in po potrebi z upoštevanjem že prevožene kilometrine, v skladu z odstavkom 3 in porabe energije na kilometer v skladu s prvo alineo te točke ter cene za enoto energije v skladu z drugo alineo te točke.
- (b) Operativni stroški emisij CO₂, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila pri njegovem delovanju, se izračunajo s pomnožitvijo kilometrine, prevožene med življenjsko dobo vozila, in po potrebi z upoštevanjem že prevožene kilometrine, v skladu z odstavkom 3 in emisij CO₂ v kilogramih na kilometer v skladu z odstavkom 2 ter cene za kilogram iz obsega, določenega v tabeli 2 v Prilogi.

- (c) Operativni stroški emisij onesnaževal iz tabele 2 v Prilogi, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila pri njegovem delovanju, se izračunajo s seštevanjem operativnih stroškov emisij NO_x, NMHC in delcev. Operativni stroški za vsako onesnaževalo, ki nastanejo med življenjsko dobo vozila, se izračunajo s pomnožitvijo kilometrine, prevožene v življenjski dobi vozila, in po potrebi z upoštevanjem že prevožene kilometrine, v skladu z odstavkom 3 in emisij v gramih na kilometer v skladu z odstavkom 2 ter ustrezne cene za gram iz tabele 2 v Prilogi. Stroški so vzeti iz povprečnih vrednosti Skupnosti, določenih v tabeli 2 v Prilogi.

Pogodbeni organi, naročniki in operaterji iz člena 3 lahko uporabijo višje stroške, če ti stroški ne presegajo ustreznih vrednosti iz tabele 2 v Prilogi pomnožene s faktorjem 2.

2. Poraba goriva, kakor tudi emisije CO₂ in emisije onesnaževal iz tabele 2 v Prilogi na kilometer zaradi delovanja vozila temeljijo na standardiziranih preskusnih postopkih Skupnosti za vozila, za katera so takšni preskusni postopki opredeljeni v veljavni zakonodaji Skupnosti o homologaciji vozil. Za vozila, ki jih standardizirani preskusni postopki Skupnosti ne zajemajo, se zagotovijo primerljivost med različnimi ponudbami z uporabo splošno razširjenih preskusnih postopkov ali rezultati preskusov, opravljenih za javni organ, če pa ti niso na voljo, informacije, ki jih sporoči proizvajalec.
3. Če ni drugače določeno, se kilometrina, prevožena med življenjsko dobo vozila vzame iz tabele 3 v Prilogi.

Člen 7

Prilagoditve tehničnemu napredku

Komisija prilagodi inflaciji in tehničnemu napredku podatke za izračun operativnih stroškov, nastalih med življenjsko dobo vozil za cestni prevoz, kakor so določeni v Prilogi. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te direktive, se sprejme v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 9(2).

Člen 8

Izmenjava najboljših praks

Komisija omogoči in strukturira izmenjavo znanja in najboljših praks med državami članicami glede spodbujanja nakupa čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz s strani pogodbenih organov, naročnikov in operaterjev iz člena 3.

Člen 9

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Člen 10

Poročanje in ponovni pregled

1. Vsaki dve leti, z učinkom od ...^{*}, Komisija pripravi poročilo o izvajanju te direktive in ukrepih, ki jih posamezne države članice sprejmejo za spodbujanje nakupa čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz.
2. Ta poročila ocenijo učinek te direktive, zlasti možnosti iz člena 5(3), in potrebo po nadaljnjem ukrepanju ter po potrebi vključijo predloge.

Komisija v teh poročilih za vsako od kategorij vozil, navedenih v tabeli 3 v Prilogi, primerja nominalno in relativno število vozil, kupljenih glede na najboljšo tržno alternativo v smislu energetskih in okoljskih vplivov med življenjsko dobo vozila, glede na skupni trg za ta vozila ter oceni, kako so možnosti iz člena 5(3) vplivale na trg. Komisija oceni potrebo po nadaljnjih ukrepih in po potrebi vključi predloge.

3. Komisija najpozneje do datuma prvega poročila preuči možnosti iz člena 5(3), predstavi oceno metodologije iz člena 6 in po potrebi predlaga ustrezne prilagoditve.

* UL: Prosim, vstavite datum 18 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

Člen 11

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do ...*. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 12

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

* UL: Prosim vstavite datum 18 mesecev po dnevu začetka veljavnosti te direktive.

Člen 13
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

Podatki za izračun operativnih stroškov, ki nastanejo med življenjsko dobo vozil
za cestni prevoz

Tabela 1: Vsebnost energije v motornih gorivih

| Gorivo | Vsebnost energije |
|--------------------------|--------------------------|
| Dizelsko gorivo | 36 MJ/liter |
| Bencin | 32 MJ/liter |
| Zemeljski plin/bioplín | 33–38 MJ/Nm ³ |
| Utekočinjeni naftni plín | 24 MJ/liter |
| Etanol | 21 MJ/liter |
| Biodizel | 33 MJ/liter |
| Emulzijsko gorivo | 32 MJ/liter |
| Vodik | 11 MJ/Nm ³ |

Tabela 2: Stroški za emisije v cestnem prevozu (v cenah iz leta 2007)

| CO₂ | NO_x | NMHC | Delci |
|-----------------------|-----------------------|-------------|--------------|
| 0,03-0,04 EUR/kg | 0,044 EUR/g | 0,001 EUR/g | 0,087 EUR/g |

Tabela 3: Kilometrina vozil za cestni prevoz, prevožena med življenjsko dobo vozila

| Kategorija vozila (Kategoriji M in N, opredeljeni v Direktivi 2007/46/ES) | Kilometrina, prevožena med življenjsko dobo vozila |
|---|---|
| Osebni avtomobili (M ₁) | 200 000 km |
| Lahka gospodarska vozila (N ₁) | 250 000 km |
| Težka tovorna vozila (N ₂ , N ₃) | 1 000 000 km |
| Avtobusi (M ₂ , M ₃) | 800 000 km |
