

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/33/EK

(2009. gada 23. aprīlis)

par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

nīcas efektu izraisošo gāzu emisijas un transporta radītais piesārņojums tika minēti kā nopietni šķēršļi ilgtspējīgai attīstībai.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

(1) Dabas resursi, kuru apdomīga un racionāla izmantošana prasīta Līguma 174. panta 1. punktā, ietver naftu, kas ir galvenais enerģijas avots Eiropas Savienībā, bet vienlaikus ir ievērojams piesārņotāju emisijas avots.

(2) Komisijas 2001. gada 15. maija Paziņojumā “Ilgtspējīga Eiropa labākai pasaulei: Eiropas Savienības ilgtspējīgas attīstības stratēģija”, ko iesniedza Eiropadomes Ģeoborgas sanāksmē 2001. gada 15. un 16. jūnijā, siltum-

(3) Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1600/2002/EK (2002. gada 22. jūlijs), ar ko nosaka Sesto Kopienas vides rīcības programmu ⁽⁴⁾, ir atzīts, ka vajadzīgi īpaši pasākumi energoefektivitātes uzlabošanai un enerģijas taupīšanai, ar klimata pārmaiņām saistīto mērķu integrācijai transporta un enerģētikas politikā, kā arī īpaši pasākumi transporta nozarē, lai risinātu jautājumus par enerģijas patēriņu un siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju.

(4) Komisijas 2007. gada 10. janvāra Paziņojumā “Enerģētikas politika Eiropai” ierosināts, ka Eiropas Savienībai jāaņem līdz 2020. gadam samazināt savas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas par vismaz 20 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Papildus tam ir ierosināts noteikt saistošus mērķus līdz 2020. gadam turpmāk uzlabot energoefektivitāti par 20 %, panākt, ka atjaunojamās enerģijas īpatsvars sasniedz 20 %, bet ilgtspējīgi ražotas un sertificētas biodegvielas īpatsvars Kopienas transportlīdzekļu degvielas tirgū – 10 %, *inter alia*, lai uzlabotu energoapgādes drošību, dažādojot enerģijas avotu veidus.

(5) Komisijas 2006. gada 19. oktobra Paziņojumā “Energoefektivitātes rīcības plāns: potenciāla izmantošana” izsludināts, ka Komisija, izmantojot publisko iepirkumu un vairojot informētību, arī turpmāk centīsies paplašināt tīrāku, viedāku, drošāku un energoefektīvāku transportlīdzekļu tirgu.

(6) Komisijas 2006. gada 22. jūnija starpposma pārskatā attiecībā uz 2001. gada Balto grāmatu par Eiropas transporta politiku 2010. gadam “Eiropas dinamisma saglabāšana – ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā” paziņots, ka Savienība stimulēs videi draudzīgas inovācijas, tostarp ar Eiropas standartiem un publiskajiem iepirkumiem sekmējot “tīro” transportlīdzekļu izmantošanu.

⁽¹⁾ OV C 195, 18.8.2006., 26. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9.2006., 18. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 22. oktobra Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 30. marta Lēmums.

⁽⁴⁾ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

- (7) Komisija savā 2007. gada 7. februāra Paziņojumā "Kopienas stratēģijas, lai samazinātu pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu CO₂ emisijas, pārskata rezultāti" iepazīstināja ar vispusīgu jaunu stratēģiju, lai Savienība varētu līdz 2012. gadam sasniegt mērķi – jaunu vieglo automobiļu CO₂ emisijas 120 g/km. Tika ierosināts tiesiskais regulējums, lai nodrošinātu transportlīdzekļu tehnoloģiju uzlabojumus. Papildu pasākumiem būtu jāveicina tādu transportlīdzekļu iepirkums, kuriem ir ekonomisks degvielas patēriņš.
- (8) Komisijas 2007. gada 25. septembra Zaļajā grāmatā par pilsētu transportu "Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru" atzīmēts ieinteresēto personu atbalsts pasākumiem, lai sekmētu "tīro" un energoefektīvo transportlīdzekļu ieiešanu tirgū, izmantojot "zaļo" publisko iepirkumu. Tajā ierosināts, ka viena no iespējamām stratēģijām varētu būt balstīta uz ārējo izmaksu internalizāciju, proti, viens no līgumu piešķiršanas kritērijiem līdztekus transportlīdzekļa cenai būtu darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu, CO₂ emisijām un piesārņotāju emisijām. Turklāt par publisko iepirkumu atbildīgās personas varētu dot priekšroku transportlīdzekļiem, attiecībā uz kuriem ievēroti jaunie Eiropas standarti. Jo savlaicīgāk sāks izmantot "tīrākus" transportlīdzekļus, jo drīzāk izdosies uzlabot gaisa kvalitāti pilsētu teritorijās.
- (9) Augsta līmeņa grupas CARS 21 2005. gada 12. decembra ziņojumā atbalstīta Komisijas iniciatīva par "tīru" un energoefektīvu transportlīdzekļu veicināšanu, ja vien ir izmantota tehnoloģiju ziņā neitrāla un uz darbību vērsta integrēta pieeja, iesaistot transportlīdzekļu ražotājus, eļļas un degvielas piegādātājus, remontdarbu veicējus, patērētājus vai autovadītājus un valsts varas iestādes.
- (10) Augsta līmeņa grupa konkurētspējas, enerģijas un vides jomā savā 2007. gada 27. februāra ziņojumā ieteica, ka privātajos un publiskajos iepirkumos būtu jāņem vērā visas darbmūža izmaksas, īpašu uzmanību pievēršot energoefektivitātei. Dalībvalstīm un Kopienai būtu jāizstrādā un jāpublicē publisko iepirkumu pamatnostādnes attiecībā uz to, kā izvairīties no "zemākās cenas" principa piemērošanas ilgtspējīgāku starpproduktu iepirkumos saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/17/EK (2004. gada 31. marts), ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs⁽¹⁾, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/18/EK (2004. gada 31. marts) par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru⁽²⁾.
- (11) Šīs direktīvas mērķis ir veicināt "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu tirgus attīstību un, ņemot vērā to, ka tas atstās būtisku ietekmi uz vidi, jo īpaši ietekmēt standartizētu, lielos daudzumos ražotu transportlīdzekļu tirgu, piemēram, vieglo automobiļu, autobusu, tālsatiksmes autobusu un kravas automobiļu tirgu, nodrošinot pietiekami lielu pieprasījumu pēc "tīriem" un energoefektīviem autotransporta līdzekļiem, lai mudinātu ražotājus un autonomas pārstāvējus ieguldīt turpmākā tādu transportlīdzekļu izstrādē, kam ir zems energopatēriņš un zems CO₂ un piesārņotāju emisiju līmenis.
- (12) Dalībvalstīm būtu jāinformē valsts, reģionālās vai vietējās līgumslēdzējas iestādes, līgumslēdzēji subjekti un pakalpojumu sniedzēji, kas nodrošina sabiedriskā transporta pakalpojumus, par noteikumiem, kas attiecas uz "tīro" un energoefektīvo transportlīdzekļu pirkumiem.
- (13) "Tīriem" un energoefektīviem transportlīdzekļiem sākotnēji ir lielāka cena nekā tradicionālajiem. Radot pietiekamu pieprasījumu pēc šādiem transportlīdzekļiem, varētu nodrošināt, ka apjomradīti ietaupījumi izraisa cenu samazināšanos.
- (14) Šī direktīva ir paredzēta, lai sniegtu atbalstu dalībvalstīm, atvieglojot un strukturējot zināšanu un labākās prakses apmaiņu nolūkā veicināt "tīro" un energoefektīvo transportlīdzekļu pirkumus.
- (15) Transportlīdzekļu iepirkumi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai var ievērojami ietekmēt tirgu, ja Kopienas līmenī piemēro saskaņotus kritērijus.
- (16) Vislielākā ietekme uz tirgu un vislabākie izmaksu/ieguvumu rezultāti ir iegūstami tad, ja darbmūža izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu, CO₂ emisijām un piesārņotāju emisijām obligāti ietver līguma piešķiršanas kritērijos, veicot transportlīdzekļu iepirkumu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai.
- (17) Saskaņā ar Direktīvas 2004/17/EK un Direktīvas 2004/18/EK darbības jomu, vienlaikus pilnībā ievērojot minēto direktīvu transponēšanu valstu tiesību aktos, šai direktīvai būtu jāattiecas uz autotransporta līdzekļiem, ko pērk līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji subjekti, neatkarīgi no tā, vai šīs iestādes un subjekti ir publiskas vai privātas struktūras. Turklāt šai direktīvai būtu jāattiecas arī uz tādu autotransporta līdzekļu pirkumiem, kurus izmanto sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanā saskaņā ar pakalpojumu valsts līgumu, ļaujot dalībvalstīm no direktīvas darbības jomas izslēgt neliela apjoma pirkumus, lai izvairītos no nevajadzīga administratīvā sloga.

(1) OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.

(2) OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.

- (18) Saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (Pamatdirektīva) ⁽¹⁾, un nolūkā izvairīties no nevajadzīga administratīvā sloga dalībvalstīm vajadzētu būt tiesīgām atbrīvot iestādes un uzņēmējus no šajā direktīvā noteiktajām prasībām, ja tiek pirkti transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti specializētai lietošanai.
- (19) Ar šo direktīvu būtu jāparedz izvēles iespējas, lai varētu ņemt vērā enerģētikas un vides aspektus. Tas ļautu iestādēm un pakalpojumu sniedzējiem, kuri jau ir izstrādājuši vietējām vajadzībām un apstākļiem piemērotas metodes, tās piemērot arī turpmāk.
- (20) Iekļaujot enerģijas patēriņu, CO₂ emisijas un piesārņotāju emisijas līguma piešķiršanas kritērijos, netiek uzspiestas augstākas kopējās izmaksas, bet drīzāk, pieņemot lēmumu par iepirkumu, tiek laikus paredzētas darbmūža ekspluatācijas izmaksas. Papildus tiesību aktiem par emisiju Eiropas standartiem, ar ko nosaka emisiju maksimālās robežvērtības, ar šo pieeju piesārņotāju faktisko emisiju izsaka naudas izteiksmē, un tādējādi nav vajadzīgs paredzēt nekādus papildu standartus.
- (21) Līgumslēdzēja iestādes, līgumslēdzēji subjekti un pakalpojumu sniedzēji, tiem izpildot prasību tehniskajās specifikācijās ņemt vērā enerģētikas un vides aspektus, tiek mudināti tehniskajās specifikācijās noteikt stingrākus rādītājus attiecībā uz enerģētiku un vidi, nekā paredzēts Kopienas tiesību aktos, ņemot vērā, piemēram, Eiropas standartus, kas jau ir pieņemti, tomēr vēl nav kļuvuši obligāti.
- (22) ExternE pētījums ⁽²⁾, Komisijas programma "Tīru gaisu Eiropai" (CAFE) ⁽³⁾ un HEATCO pētījums ⁽⁴⁾ ir nodrošinājis informāciju par CO₂, slāpekļa oksīdiem (NO_x), metānu nesaturošo ogļūdeņražu (NMHC) un cieto daļiņu emisiju izmaksām. Izmaksas izteiktas tagadnes vērtībās, lai nesarežģītu līguma piešķiršanas procedūru.
- (23) Ar šo direktīvu būtu jānosaka tāds CO₂ un piesārņotāju emisiju izmaksu diapazons, kas, no vienas puses, ir pietiekami elastīgs, ļaujot līgumslēdzējam iestādēm, līgumslēdzējiem subjektiem un pakalpojumu sniedzējiem ņemt vērā vietējo situāciju, un, no otras puses, nodrošina pienācīgu saskaņotības pakāpi.
- (24) Obligātu kritēriju piemērošana tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu iepirkumiem neizslēdz citu atbilstīgu līguma piešķiršanas kritēriju iekļaušanu. Tas arī neliedz izvēlēties modernizētus transportlīdzekļus, kas atjaunināti, lai atbilstu augstākām vides prasībām. Šādus citus atbilstīgus līguma piešķiršanas kritērijus var arī iekļaut iepirkuma procedūrā saskaņā ar Direktīvu 2004/17/EK vai Direktīvu 2004/18/EK un ar nosacījumu, ka minētie kritēriji attiecas uz līguma priekšmetu, nepiešķir neierobežotu izvēles brīvību līgumslēdzējai iestādei vai līgumslēdzējam subjektam, ir skaidri norādīti un ir saskaņā ar Līguma pamatprincipiem.
- (25) Metode, kas paredzēta, lai aprēķinātu darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar piesārņotāju emisijām, un ko izmanto, pieņemot lēmumus par transportlīdzekļu iepirkumiem, tostarp šajā direktīvā noteiktās skaitliskās vērtības, neskar citus Kopienas tiesību aktus, ar kuriem nosaka ārējās izmaksas.
- (26) Šajā direktīvā noteiktās aprēķināšanas metodes pārskatīšana un pārstrādāšana būtu jāveic saskaņā ar attiecīgiem Kopienas tiesību aktiem, lai panāktu atbilstmi tiem.
- (27) Pieņemot lēmumu par "tīru" un energoefektīvu autotransporta līdzekļu iepirkumu, līgumslēdzējam iestādēm vai līgumslēdzējiem subjektiem cita starpā būtu jāņem vērā ar enerģētiku un vidi saistītie līguma piešķiršanas kritēriji.
- (28) Šī direktīva nedrīkstētu liegt līgumslēdzējam iestādēm un organizācijām, pērkot transportlīdzekļus sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, dot priekšroku jaunākajiem "Euro" piesārņotāju emisiju standartiem, ja arī šie standarti vēl nav kļuvuši obligāti. Tāpat tā nedrīkstētu liegt līgumslēdzējam iestādēm un līgumslēdzējiem subjektiem dot priekšroku alternatīvai degvielai, piemēram, ūdeņradim, sašķidrinātai naftas gāzei (SNG), saspiegtai dabasgāzei (SDG) un biodegvielai, ja ir ņemta vērā darbmūža ietekme uz enerģētiku un vidi.
- (29) Būtu jāizstrādā standartizētas Kopienas testu procedūras transportlīdzekļu papildu kategorijām, lai uzlabotu ražotāju datu salīdzināmību un pārskatāmību. Ražotāji būtu jāmudina sniegt datus par kopējo darbmūža enerģijas patēriņu, CO₂ emisijām un piesārņotāju emisijām.

⁽¹⁾ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, European Commission, Publications Office, Luxembourg, 2005.

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

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

- (30) Iespēja sniegt valsts atbalstu tādu "tīro" un energoefektīvu autotransporta līdzekļu pirkumiem, tostarp transportlīdzekļu modernizēšanai, nomainot dzinējus un rezerves daļas, kuru tehniskās īpašības pārsniedz obligātās vides prasības, ir paredzēta Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai⁽¹⁾ un Komisijas Regulā (EK) Nr. 800/2008 (2008. gada 6. augusts), kas atzīst noteiktas atbalsta kategorijas par saderīgām ar kopējo tirgu, piemērojot Līguma 87. un 88. pantu (vispārējā grupu atbrīvojuma regula)⁽²⁾. Šajā kontekstā būtiskas ir arī pamatnostādnes, kas iekļautas Komisijas Paziņojumā "Kopienas vadlīnijas valsts atbalstam dzelzceļa uzņēmumiem"⁽³⁾, jo īpaši 34. punkta 1. zemsvītras piezīme un 36. punkta 3. zemsvītras piezīme. Tomēr attiecībā uz šādu valsts atbalstu turpinās piemērot Līguma noteikumus, jo īpaši tā 87. un 88. pantu.
- (31) Iespēja sniegt valsts atbalstu tādas infrastruktūras attīstības veicināšanai, kas ir nepieciešama alternatīvās degvielas izplatīšanai, ir paredzēta Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai. Tomēr attiecībā uz šādu valsts atbalstu turpinās piemērot Līguma noteikumus, jo īpaši tā 87. un 88. pantu.
- (32) "Tīru" un energoefektīvu autotransporta līdzekļu pirkšana sniedz iespēju pilsētām paust savu ekoloģisko pārliecību. Šajā sakarībā ir būtiski internetā darīt pieejamu informāciju par publiskajiem iepirkumiem, kā to paredz šī direktīva.
- (33) Ir jānodrošina publicēt internetā visu būtisko informāciju par finanšu instrumentiem, kas pieejami katrā dalībvalstī saistībā ar mobilitātes veicināšanu pilsētās un "tīru" un energoefektīvu transportlīdzekļu popularizēšanu.
- (34) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽⁴⁾.
- (35) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pielāgot inflācijai un tehniskās attīstībai tehniskos datus autotransporta līdzekļu darbības ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (36) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus – proti, sekmēt un stimulēt "tīro" un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgu un palielināt transporta nozares ieguldījumu Kopienas

vides, klimata un enerģētikas politikā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka nolūkā radīt transportlīdzekļu kritisko masu rentabīlai Eiropas rūpniecības attīstībai minētos mērķus var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

- (37) Dalībvalstīm un Komisijai būtu jāturpina "tīro" un energoefektīvu autotransporta līdzekļu popularizēšana. Šajā sakarībā būtiska nozīme var būt valsts un reģionālajām darbības programmām, kas paredzētas Padomes Regulā (EK) Nr. 1083/2006 (2006. gada 11. jūlijs), ar ko paredz vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu⁽⁵⁾. Turklāt tādas Kopienas programmas kā Civitas un "Saprātīga enerģija Eiropai" var uzlabot mobilitāti pilsētās, vienlaikus samazinot pilsētas vides radītās nelabvēlīgās sekas.
- (38) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽⁶⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets un mērķi

Šī direktīva paredz, ka līgumslēdzējas iestādes, līgumslēdzēji subjekti, kā arī atsevišķi pakalpojumu sniedzēji, pērkot autotransporta līdzekļus, ņem vērā to darbības ietekmi uz enerģētiku un vidi, tostarp enerģijas patēriņu un CO₂ un noteiktu piesārņotāju emisiju apjomu, lai sekmētu un stimulētu "tīro" un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgu un palielinātu transporta nozares ieguldījumu Kopienas vides, klimata un enerģētikas politikā.

2. pants

Atbrīvojumi

Dalībvalstīs var šīs direktīvas prasības nepiemērot līgumiem par Direktīvas 2007/46/EK 2. panta 3. punktā minēto transportlīdzekļu pirkumiem, ja attiecīgo dalībvalstu teritorijā uz šiem transportlīdzekļiem neattiecas tipa apstiprinājums vai individuālais apstiprinājums.

⁽¹⁾ OV C 82, 1.4.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 214, 9.8.2008., 3. lpp.

⁽³⁾ OV C 184, 22.7.2008., 13. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 210, 31.7.2006., 25. lpp.

⁽⁶⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

3. pants

Piemērošanas joma

Šo direktīvu piemēro līgumiem par autotransporta līdzekļu pirkumiem, ko veic:

- a) līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji subjekti, ja tiem ir pienākums piemērot iepirkuma procedūras, kas paredzētas Direktīvā 2004/17/EK un Direktīvā 2004/18/EK;
- b) pakalpojumu sniedzēji, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības atbilstīgi pakalpojumu valsts līgumam Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus⁽¹⁾ nozīmē, pārsniedzot robežlielumu, kas dalībvalstīm jānosaka tāds, lai netiktu pārsniegtas direktīvā 2004/17/EK un 2004/18/EK noteiktās robežvērtības.

4. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- 1) "līgumslēdzējas iestādes" ir līgumslēdzējas iestādes, kā definēts Direktīvas 2004/17/EK 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā un Direktīvas 2004/18/EK 1. panta 9. punktā;
- 2) "līgumslēdzēji subjekti" ir līgumslēdzēji subjekti, kā minēts Direktīvas 2004/17/EK 2. panta 2. punktā;
- 3) "autotransporta līdzeklis" ir transportlīdzeklis, kas atbilst pielikuma 3. tabulā uzskaitītajām transportlīdzekļu kategorijām.

5. pants

"Tiro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu pirkumi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka no 2010. gada 4. decembra visas 3. pantā minētās līgumslēdzējas iestādes, līgumslēdzēji subjekti un pakalpojumu sniedzēji, pērkot autotransporta līdzekļus, ņem vērā darbmuža ekspluatācijas ietekmi uz enerģētiku un vidi, kā norādīts šā panta 2. punktā, un piemēro vismaz vienu no šā panta 3. punktā noteiktajiem variantiem.

2. Ekspluatācijas ietekme uz enerģētiku un vidi, kas jāņem vērā, ietver vismaz šādus kritērijus:

- a) enerģijas patēriņš;
- b) CO₂ emisijas; un
- c) NO_x, NMHC un cieto daļiņu emisijas.

⁽¹⁾ OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.

Papildus ekspluatācijas ietekmei uz enerģētiku un vidi, kā minēts šā punkta pirmajā daļā, līgumslēdzējas iestādes, līgumslēdzēji subjekti un pakalpojumu sniedzēji var apsvērt arī citus vides ietekmes aspektus.

3. Prasības, kas minētas 1. un 2. punktā, izpilda vienā no šādiem veidiem:

- a) autotransporta līdzekļu pirkuma dokumentos iekļauj enerģijas un vides rādītāju tehniskās specifikācijas attiecībā uz katru no konkrētajiem ietekmes aspektiem, kā arī attiecībā uz katru no vides ietekmes papildu aspektiem; vai
- b) lēmumā par pirkumu iekļauj apsvērumus par ietekmi uz enerģētiku un vidi, turklāt:

— gadījumos, kad piemēro iepirkuma procedūru, šos ietekmes apsvērumus izmanto kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus, un

— gadījumos, kad lēmumā par pirkumu šos ietekmes apsvērumus izsaka naudas izteiksmē, izmanto šīs direktīvas 5. pantā noteikto metodiku.

6. pants

Transportlīdzekļa darbmuža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanas metodika

1. Lai piemērotu 5. panta 3. punkta b) apakšpunkta otro ievilkumu, darbmuža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu, kā arī CO₂ emisijām un piesārņotāju emisijām, kā izklāstīts pielikuma 2. tabulā, kuras ir saistītas ar pērkamo transportlīdzekļu ekspluatāciju, izsaka naudas izteiksmē un aprēķina, izmantojot turpmākajos apakšpunktos izklāstīto metodiku:

- a) transportlīdzekļa darbmuža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu aprēķina, izmantojot šādu metodiku:

— transportlīdzekļa degvielas patēriņu uz kilometru atbilstoši 2. punktam skaita enerģijas patēriņa vienībās uz kilometru neatkarīgi no tā, vai šo patēriņu uzrāda tieši, kā tas, piemēram, ir elektriskajos transportlīdzekļos, vai arī to uzrāda kā citādi. Ja degvielas patēriņš ir dots citās vienībās, to pārveido enerģijas patēriņā uz kilometru, dažādu degvielas veidu energoietilpības aprēķināšanai izmantojot pielikuma 1. tabulā norādītos pārreķina koeficientus,

— izmanto vienu monetāru vērtību uz vienību. Šī viena vērtība ir zemāka par benzīna vai dīzeļdegvielas enerģijas izmaksām uz vienību pirms nodokļu nomaksas, ja to izmanto kā transportlīdzekļa degvielu,

— transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar enerģijas patēriņu aprēķina, reizinot darbmūža nobraukumu atbilstoši 3. punktam, attiecīgā gadījumā ņemot vērā arī līdzšinējo nobraukumu, ar enerģijas patēriņu uz kilometru atbilstoši šā apakšpunkta pirmajam ievilkumam un enerģijas izmaksām uz vienību (atbilstoši šā apakšpunkta otrajam ievilkumam;

b) transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar CO₂ emisijām aprēķina, reizinot darbmūža nobraukumu atbilstoši 3. punktam, attiecīgā gadījumā ņemot vērā arī līdzšinējo nobraukumu, ar CO₂ emisijām kilogramos uz kilometru atbilstoši 2. punktam un izmaksām uz kilogramu atbilstīgi izmaksu diapazonam pielikuma 2. tabulā;

c) transportlīdzekļa darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar pielikuma 2. tabulā uzskaitīto piesārņotāju emisijām aprēķina, saskaitot darbmūža ekspluatācijas izmaksas saistībā ar NO_x, NMHC un cieto daļiņu emisijām. Attiecībā uz katru piesārņotāju darbmūža ekspluatācijas izmaksas aprēķina, reizinot darbmūža nobraukumu atbilstoši 3. punktam, attiecīgā gadījumā ņemot vērā arī līdzšinējo nobraukumu, ar emisijām gramos uz kilometru atbilstoši 2. punktam un attiecīgām izmaksām uz gramu. Aprēķinot izmaksas, izmanto pielikumā 2. tabulā norādītās Kopienas vidējās vērtības.

Šīs direktīvas 3. pantā minētās līgumslēdzējas iestādes, līgumslēdzēji subjekti un pakalpojumu sniedzēji var piemērot augstākas izmaksas, ja šīs izmaksas nepārsniedz pielikuma 2. tabulā noteiktās vērtības, kas reizinātas ar koeficientu 2.

2. Transportlīdzekļa darbmūža degvielas patēriņu, kā arī CO₂ emisijas un piesārņotāju emisijas, kā izklāstīts pielikuma 2. tabulā, uz kilometru nosaka ar standartizētām Kopienas testu procedūrām, kas paredzētas transportlīdzekļiem, kuriem šādas testu procedūras jāpiemēro saskaņā ar tiesību aktiem par Kopienas tipa apstiprinājumu. Ja transportlīdzekļiem standartizētas Kopienas testu procedūras nepiemēro, dažādu piedāvājumu salīdzināmību nodrošina, izmantojot plaši atzītas testu procedūras vai iestādes veiktu testu rezultātus vai, ja tādu nav, ražotāja sniegto informāciju.

3. Ja nav norādīts citādi, transportlīdzekļa darbmūža nobraukumu nosaka, pamatojoties uz pielikuma 3. tabulas datiem.

7. pants

Pielāgošana tehnikas attīstībai

Komisija pielāgo inflācijai un tehnikas attīstībai datus autotransporta līdzekļu darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai,

kā izklāstīts pielikumā. Šos pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs direktīvas elementus, pieņem saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

8. pants

Paraugprakses apmaiņa

Komisija veicina un strukturē dalībvalstu apmaiņu ar zināšanām un paraugpraksi par to, kā sekmēt "tīru" un energoefektīvu autotransporta līdzekļu pirkumus, ko veic 3. pantā minētās līgumslēdzējas iestādes, līgumslēdzēji subjekti un pakalpojumu sniedzēji.

9. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

10. pants

Ziņojumi un pārskatīšana

1. No 2010. gada 4. decembra Komisija reizi divos gados sagatavo ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu un atsevišķu dalībvalstu veiktajiem pasākumiem "tīru" un energoefektīvu autotransporta līdzekļu pirkumu veicināšanai.

2. Minētajos ziņojumos izvērtē šīs direktīvas, jo īpaši 5. panta 3. punktā minēto variantu piemērošanas, ietekmi un turpmākas rīcības nepieciešamību un, ja vajadzīgs, iekļauj priekšlikumus.

Minētajos ziņojumos Komisija katrā no pielikuma 3. tabulā norādītajām transportlīdzekļu kategorijām to nopirkto transportlīdzekļu absolūto un relatīvo skaitu, kas saistībā ar darbmūža ietekmi uz enerģētiku un vidi ir labākā tirgū pieejamā alternatīva, salīdzina ar kopējo šo transportlīdzekļu noietu un aprēķina, kā 5. panta 3. punktā minēto variantu piemērošana ir ietekmējusi noietu. Komisija izvērtē turpmākas rīcības nepieciešamību un, ja vajadzīgs, iekļauj priekšlikumus.

3. Ne vēlāk kā pirmā ziņojuma iesniegšanas dienā Komisija izvērtē 5. panta 3. punktā minēto variantu piemērošanu, sniedz 6. pantā noteiktās metodikas izvērtējumu un vajadzības gadījumā ierosina attiecīgus pielāgojumus.

11. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2010. gada 4. decembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsaucis.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

12. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

13. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
P. NEČAS

PIELIKUMS

Dati autotransporta līdzekļu darbībā ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai

1. tabula. Dzinēja degvielu energoietilpība

Degviela	Energoietilpība
Dīzeļdegviela	36 MJ/l
Benzīns	32 MJ/l
Dabāsgāze	33–38 MJ/Nm ³
Sašķīdināta naftas gāze (SNG)	24 MJ/l
Etanols	21 MJ/l
Biodīzeļdegviela	33 MJ/l
Emulsijas degviela	32 MJ/l
Ūdeņradis	11 MJ/Nm ³

2. tabula. Autotransporta emisiju izmaksas (2007. gada cenās)

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

3. tabula. Autotransporta līdzekļu darbībā nobraukums

Transportlīdzekļa kategorija (M un N kategorijas saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK)	Darbmūža nobraukums
Pasažieru automobiļi (M ₁)	200 000 km
Vieglie komerciālie transportlīdzekļi (N ₁)	250 000 km
Lieljaudas transportlīdzekļi (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusi (M ₂ , M ₃)	800 000 km