

## DIREKTIIVID

## EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/33/EÜ,

23. aprill 2009,

## keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

arengu peamiste takistustena kasvuhoonegaaside heidet ja transpordi põhjustatud saastet.

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 175 lõiget 1,

- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2002. aasta otsuses nr 1600/2002/EÜ, millega võetakse vastu kuues keskkonnaalane tegevusprogramm,<sup>(4)</sup> on tunnistanud vajadust erimeetmete järele, et tõsta energiatõhusust ja energiasäästu ning parandada kliimamuutusealaste eesmärkide lisamist transpordi- ja energiapoliitikasse, ning samuti vajadust erimeetmete järele energiakasutuse ja kasvuhoonegaaside heite küsimuse käsitlemiseks transpordisektoris.

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,<sup>(1)</sup>

- (4) Komisjoni 10. jaanuari 2007. aasta teatise „Euroopa energiapoliitika” tehti ettepanek seada ELis eesmärgiks saavutada aastaks 2020 kasvuhoonegaaside vähemalt 20 % vähendamine võrreldes aastaga 1990. Lisaks on tehtud ka ettepanek võtta ELis aastaks 2020 siduvad eesmärgid energiatõhususe edasise suurendamise kohta 20 % võrra, taastuvenergia 20 % taseme ja taastuvenergia 10 % osakaalu kohta transpordis, muu hulgas selleks, et parandada energiavarustuse kindlust kütuseliikide mitmekesistamise teel.

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,<sup>(2)</sup>toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>(3)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Loodusressursid, mille kaalutletud ja ratsionaalset kasutamist nõutakse EÜ asutamislepingu artikli 174 lõikes 1, hõlmavad naftat, mis on peamine energiaallikas Euroopa Liidus, kuid mis on samas märkimisväärne saasteainete heite allikas.
- (2) Komisjoni 15. mai 2001. aasta teatise „Säästev Euroopa parema maailma heaks: Euroopa Liidu säästva arengu strateegia”, mis esitati Göteborgis toimunud Euroopa Ülemkogul 15. ja 16. juunil 2001, nimetati säästva
- (5) Komisjoni 19. oktoobri 2006. aasta teatise „Energiatõhususe tegevuskava: potentsiaali realiseerimine” kinnitati, et komisjon jätkab jõupingutusi, et arendada puhtamate, arukamate, ohutumate ja energiatõhusamate sõidukite turge avalike hangete ja teadlikkuse tõstmise abil.
- (6) Komisjoni 2001. aasta transpordi valge raamatu 22. juuni 2006. aasta vahekokkuvõttes „Liikumisvõimeline Euroopa. Jätkusuutlik liikuvus meie mandril” sedastati, et liit soodustab keskkonnasõbralikku uuendustegevust, eelkõige kehtestades üksteise järel Euroopa heitmenorme (euronorme) ja eelistades avalikel hangetel keskkonnasõbralikke sõidukeid.

<sup>(1)</sup> ELT C 195, 18.8.2006, lk 26.<sup>(2)</sup> ELT C 229, 22.9.2006, lk 18.<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi 22. oktoobri 2008. aasta arvamus (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 30. märtsi 2009. aasta otsus.<sup>(4)</sup> EÜT L 242, 10.9.2002, lk 1.

- (7) Oma 7. veebruari 2007. aasta teatise „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused” on komisjon esitanud kompleksse uue strateegia, mis võimaldab liidul saavutada aastaks 2012 uute sõiduautode süsinikdioksiidi heite osas eesmärgi 120 g/km. On kavandatud õiguslik raamistik, millega tagada sõidukitehnoloogia täiustamine. Lisameetmed peaksid edendama kütusesäästlike sõidukite hankeid.
- (8) Linnatransporti käsitlevas 25. septembri 2007. aasta komisjoni rohelises raamatus „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” on ära märgitud sidusrühmade toetus keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turuletoomise soodustamisele keskkonnasõbralike avalike hangete kaudu. Selles nähakse ette, et võimaliku lähenemisviisi aluseks võiks olla väliskulude arvessevõtmine, kasutades lisaks sõiduki hinnale riigihankelepingu sõlmimise kriteeriumina ka hangitavate sõidukite kogu kasutusiga hõlmavaid ning käitamisega seotud energiakasutuse, süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste kulusid. Lisaks sellele võidakse riigihangetega eelistada uusi euronorme. Keskkonnasäästlikumate sõidukite varasem kasutuselevõtmine võib parandada ka linnaalade õhukvaliteeti.
- (9) CARS 21 kõrgetasemelise töörühma 12. detsembri 2005. aasta aruandes toetati komisjoni algatust keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite edendamiseks, tingimusel et lähtutakse tehnoloogia seisukohalt neutraalsest ja jõudluspõhisest integreeritud lähenemisviisist, mis hõlmab sõidukite tootjaid, nafta või kütuse tarnijaid, remonditöökodasid, kliente või sõidukijuhte ning avalik-õiguslikke asutusi.
- (10) Konkurentsivõimet, energeetikat ja keskkonda käsitleva kõrgetasemelise töörühma 27. veebruari 2007. aasta aruandes soovitatakse, et nii era- kui avaliku sektori hangetes peaks arvesse võtma sõiduki kogu kasutusiga hõlmavaid kulusid rõhuasetusega energiatõhususel. Liikmesriigid ja ühendus peaksid välja töötama ja avaldama avalike hangete korraldamise juhendi selle kohta, kuidas jõuda vähempakkumistelt säästvamate vahetoodete hangeteni kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiviga 2004/17/EÜ (millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused) <sup>(1)</sup> ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiviga 2004/18/EÜ (ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta). <sup>(2)</sup>
- (11) Käesoleva direktiivi eesmärk on ergutada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite turgu ja eriti – kuna sellel oleks oluline keskkonnamõju – mõjutada suurtes kogustes toodetavate standardsõidukite, nagu sõiduautode, busside ja veokite turgu, tagades keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite nõudluse tasemel, mis oleks piisavalt kõrge, et julgustada tootjaid ja tootmisharu rohkem investeerima madala energiatarbimise ning väikese süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkogustega sõidukitesse ning neid edasi arendama.
- (12) Liikmesriigid peaksid teavitama riikliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi tellivaid asutusi ja ostjaid ning ühistransporditeenuste osutajaid keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite ostmist käsitlevatest õigusnormidest.
- (13) Keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite hind on tavapärase sõidukite omast esialgu kõrgem. Selliste sõidukite järgi piisava nõudluse loomine tagaks tõenäoliselt selle, et mastaabisäästuga kaasneb kulude kahane mine.
- (14) Käesolev direktiiv käsitleb vajadust toetada liikmesriike, hõlbustades ja struktureerides keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite ostmise edendamiseks vajalike teadmiste ja parimate tavade vahetamist.
- (15) Ühistransporditeenuse osutajate korraldatavad sõidukite hanked võivad turgu oluliselt mõjutada, kui ühenduse tasandil rakendada ühtlustatud kriteeriume.
- (16) Kõige suuremat mõju turule koos parima tulemusega tulususe osas avaldab see, kui sõiduki kogu kasutusiga hõlmavad energiatarbimise, süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkogustega seotud kulud lisatakse kohustuslikult ühistransporditeenuse osutamiseks kasutatavate sõidukite hankelepingu sõlmimise kriteeriumide hulka.
- (17) Kooskõlas direktiivi 2004/17/EÜ ning direktiivi 2004/18/EÜ reguleerimisalaga ning austades täiel määral nimetatud direktiivide rakendamist siseriiklikus õiguses, peaks käesolev direktiiv hõlmama nii avalik-õiguslike kui eraõiguslike tellivate asutuste ja ostjate ostetavaid maantesõidukeid. Lisaks sellele peaks käesolev direktiiv hõlmama selliste maantesõidukite ostmist, mida kasutatakse ühistransporditeenuse osutamiseks avaliku teenuse osutamise lepingu alusel, jättes liikmesriikidele vabaduse teha asjatu halduskoormuse vältimiseks erandi väiksemate ostude puhul.

<sup>(1)</sup> ELT L 134, 30.4.2004, lk 1.

<sup>(2)</sup> ELT L 134, 30.4.2004, lk 114.

- (18) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiviga 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv),<sup>(1)</sup> ning et vältida liigset halduskoormust, peaks liikmesriikidel olema võimalus vabastada asutused ja ettevõtjad, kui nad ostavad erieesmärgil konstrueeritud ja ehitatud sõidukeid, käesoleva direktiiviga sätestatud nõuete täitmisest.
- (19) Käesolevas direktiivis tuleks sätestada mitu valikuvõimalust energia- ja keskkonnamõju arvessevõtmiseks. See võimaldaks asutustel ja ettevõtjatel, kes on juba töötanud välja kohalikele oludele ja tingimustele kohandatud meetodid, nende meetodite kasutamist jätkata.
- (20) Energiatarbimise, süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste lisamine lepingu sõlmimise tingimustesse ei põhjusta kogu kasutusiga hõlmavate kulude suurenemist, vaid pigem tähendab see sõiduki kogu kasutusiga hõlmavate kulude kajastamist hankeotsuses. Lisaks heitkoguste euronorme sätestavatele õigusaktidele, millega kehtestatakse maksimaalsed heitkoguste piirväärtused, omistatakse sellise lähenemisviisiga rahalised väärtused tegelikele saasteainete heitkogustele ega nõuta lisanormide kehtestamist.
- (21) Kui tellivad asutused, ostjad ja ühistransporditeenuste osutajad täidavad nõuet võtta arvesse energia- ja keskkonnamõjusid tehniliste spetsifikatsioonide kehtestamisega, julgustatakse neid kehtestama ühenduse õigusaktides sätestatud rangemaid energia- ja keskkonnatõhususe näitajaid, võttes arvesse näiteks juba vastuvõetud euronorme, mis ei ole veel muutunud kohustuslikuks.
- (22) ExternE uurimus,<sup>(2)</sup> komisjoni programm „Puhas õhk Euroopale” (*Clean Air For Europe – CAFE*)<sup>(3)</sup> ning HEATCO uurimus<sup>(4)</sup> on selgitanud süsinikdioksiidi, lämmastikoksiidide, muude süsivesinike kui metaani ja tahkete osakeste heite kulusid. Kulusid arvestatakse nüüdisväärtuses, et hankemenetlus oleks lihtne.
- (23) Käesoleva direktiiviga peaks määrama kindlaks süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste kulude vahemiku, mis annab ühelt poolt tellivatele asutustele, ostjatele ja ettevõtjatele paindlikkuse kohalike oludega arvestamiseks ning teiselt poolt tagab piisava ühtlustatuse taseme.
- (24) Kohustuslike kriteeriumide rakendamine keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite hangetel ei välista muude asjakohaste kriteeriumide kasutamist. See ei välista ka keskkonnasõbralikkuse suurendamiseks moderniseeritud sõidukite kasuks otsustamist. Sellised muud asjakohased lepingu sõlmimise kriteeriumid võivad olla lisatud ka direktiivide 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ kohastes hankemenetlustesse, tingimusel et need on lepingu esemega seotud, ei anna tellivale asutusele ega ostjale piiramatut valikuvabadust, on sõnaselgelt nimetatud ja kooskõlas asutamislepingu põhimõtetega.
- (25) Meetodika sõiduki kogu kasutusea jooksul saasteainete heitkoguste tekitatud kulude arvutamiseks sõidukihanke otsuste tegemisel, sealhulgas käesolevas direktiivis sätestatud arväärtused, ei mõjuta väliskulusid käsitlevate muude ühenduse õigusaktide kohaldamist.
- (26) Käesolevas direktiivis määratletud arvutusmeetodika läbi vaatamisel ja muutmisel tuleks arvesse võtta ühenduse asjakohaseid õigusakte ning seada eesmärgiks vastavus nendega.
- (27) Energia- ja keskkonnakriteeriumid peaksid kuuluma nende lepingu sõlmimise kriteeriumide hulka, mida ostjad või tellivad asutused võtavad arvesse, kui neil tuleb teha otsus keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite hankimiseks.
- (28) Käesoleva direktiiviga ei tohiks tellivaid asutusi ja ostjaid takistada eelistamast ühistransporditeenuste osutamiseks kasutatavate sõidukite ostmisel viimaseid saasteainete heitkoguste euronorme enne nende kohustuslikku rakendamist. Samuti ei tohiks tellivaid asutusi ja ostjaid takistada eelistamast alternatiivkütuseid, näiteks vesinikku, veeldatud naftagaasi või surumaagaasi ja biokütuseid eeldusel, et arvesse võetakse energia- ja keskkonnamõju sõiduki kasutusea jooksul.
- (29) Ühenduse standarditud katsete läbiviimise kord tuleks välja töötada ka teiste sõidukiliikide jaoks, et parandada tootjaandmete võrreldavust ja läbipaistvust. Tootjaid tuleks ergutada andma andmeid kogu kasutusiga hõlmava energiatarbimise, süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste kohta.

<sup>(1)</sup> ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

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

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

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

- (30) Võimalus saada riigi toetust keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite ostmiseks, sealhulgas mootorite ja varuosade hilisemaks asendamiseks sõidukitel, kui täidetakse kohustuslikest keskkonnanõuetest rangemaid nõudeid, on sätestatud keskkonnakaitseks antavat riigiabi käsitlevates ühenduse suunistes<sup>(1)</sup> ja komisjoni 6. augusti 2008. aasta määruses (EÜ) nr 800/2008 EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse ühisturuga kokkusobivaks (üldine grupierandi määrus).<sup>(2)</sup> Selles kontekstis on komisjoni teatise „Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta”<sup>(3)</sup> sätted, eelkõige punkti 34 joonealune märkus 1 ning punkti 36 joonealune märkus 3, samuti asjakohased. Kõnealusele riigiabile kohaldatakse siiski jätkuvalt ka asutamislepingu sätteid, eelkõige selle artikleid 87 ja 88.
- (31) Riigi toetuse saamise võimalus alternatiivkütuste müügi-võrguks vajalike infrastruktuuride arendamiseks on sätestatud keskkonnakaitseks antavat riigiabi käsitlevates ühenduse suunistes. Kõnealusele riigiabile kohaldatakse siiski jätkuvalt ka asutamislepingu sätteid, eelkõige selle artikleid 87 ja 88.
- (32) Keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite ostmise annab võimaluse linnadele, kes soovivad end reklaamida keskkonnateadlikena. Sellega seoses on oluline avaldada käesolevas direktiivis sätestatud avalikke hankmeid puudutav teave Internetis.
- (33) Tuleks ergutada sellise asjakohase teabe avaldamist Internetis, mis puudutab linnaliikluse ning keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamiseks olemasolevaid rahastamisvahendeid liikmesriikides.
- (34) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused.<sup>(4)</sup>
- (35) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus kohandada vastavalt inflatsioonile ja tehnilisele arengule andmeid maanteesõidukite kogu kasutamisega hõlmavate käitamiskulude arvutamiseks. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (36) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turu edendamist ning transpordisektori panuse suurendamist ühenduse

keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikasse, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning seetõttu on neid Euroopa tööstusharu kulutasuva arengu jaoks sõidukite kriitilise massi tekitamiseks parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (37) Liikmesriigid ja komisjon peaksid jätkama keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite propageerimist. Sellega seoses võiksid tähtsat rolli etendada riiklikud ja piirkondlikud rakenduskavad nõukogu 11. juuli 2006. aasta määruse (EÜ) nr 1083/2006 (millega nähakse ette üldsätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfondi ja Ühtekuuluvusfondi kohta)<sup>(5)</sup> tähenduses. Ka sellised ühenduse programmid nagu Civitas ja „Arukas energeetika – Euroopa” võiksid kaasa aidata linnaliikluse parandamisele, vähendades samal ajal selle negatiivseid mõjusid.
- (38) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsiooni-devahelise kokkuleppe<sup>(6)</sup> punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning need üldsusele kättesaadavaks tegema,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE DIREKTIIVI:

#### Artikkel 1

##### Sisu ja eesmärgid

Käesolevas direktiivis nõutakse, et tellivad asutused, ostjad ning teatavad ettevõtjad võtaksid maanteesõidukite ostmisel arvesse sõiduki kogu kasutamisega hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas energiatarbimist ning süsinikdioksiidi ja teatavate muude saasteainete heitkoguseid, eesmärgiga edendada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu ning suurendada transpordisektori panust Euroopa Liidu keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikasse.

#### Artikkel 2

##### Vabastused

Liikmesriigid võivad vabastada käesoleva direktiivi nõuete täitmisest lepingud direktiivi 2007/46/EÜ artikli 2 lõikes 3 osutatud sõidukite ostmiseks, millele ei kohaldata nende territooriumil tüübikinnitust ega üksiksõiduki kinnitust.

<sup>(1)</sup> ELT C 82, 1.4.2008, lk 1.

<sup>(2)</sup> ELT L 214, 9.8.2008, lk 3.

<sup>(3)</sup> ELT C 184, 22.7.2008, lk 13.

<sup>(4)</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

<sup>(5)</sup> ELT L 210, 31.7.2006, lk 25.

<sup>(6)</sup> ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

## Artikkel 3

**Reguleerimisala**

Direktiivi kohaldatakse maanteesõidukite ostmiseks sõlmitud lepingute suhtes, kui:

- a) ostu sooritavad tellivad asutused või ostjad ja neil on kohustus korraldada direktiivides 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ sätestatud hankemenetlusi;
- b) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määruse (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveeteenuse osutamist raudteel ja maanteel) <sup>(1)</sup> tähenduses avaliku teenindamise lepingu alusel avaliku teenuse osutamise kohustust täitvad ettevõtjad künnise ulatuses, mis ületab liikmesriikide määratletud künnise, kuid mis ei tohi ületada direktiividega 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ sätestatud künnise väärtusi.

## Artikkel 4

**Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „tellivad asutused” – tellivad asutused direktiivi 2004/17/EÜ artikli 2 lõike 1 punkti a ning direktiivi 2004/18/EÜ artikli 1 lõike 9 tähenduses;
- 2) „ostjad” – ostjad direktiivi 2004/17/EÜ artikli 2 lõike 2 tähenduses;
- 3) „maanteesõiduk” – mootorsõiduk, mis kuulub mõnda lisa tabelis 3 loetletud sõidukikategooriasse.

## Artikkel 5

**Keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite ostmine**

1. Liikmesriigid tagavad, et alates 4. detsembrist 2010 võtavad kõik artiklis 3 osutatud tellivad asutused, ostjad ja ettevõtjad maanteesõidukite ostmisel arvesse sõiduki kogu kasutamisega hõlmavat energia- ja keskkonnamõju vastavalt lõikes 2 sätestatud ning kohaldavad vähemalt ühte lõikes 3 nimetatud valikuvõimalust.

2. Kogu kasutamisega hõlmava energia- ja keskkonnamõju arvesse võtmisel arvestatakse vähemalt järgmisi tegureid:

- a) energiatarbimine;
- b) süsinikdioksiidi heitkogused ja

- c) lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) ja muude süsivesinike kui metaan ning tahkete osakeste heitkogused.

Lisaks esimeses lõigus nimetatud kogu kasutamisega hõlmavale energia- ja keskkonnamõjule võivad tellivad asutused, ostjad ja ettevõtjad võtta arvesse ka teisi keskkonnamõjusid.

3. Lõigetes 1 ja 2 sätestatud nõuete täitmiseks on järgmised valikud:

- a) lisades maanteesõidukite hankedokumentidesse energia- ja keskkonnatõhususe tehnilised spetsifikatsioonid iga arvesse võetava mõju ning võimalike muude keskkonnamõjude lõikes või
- b) võttes ostuotsuse tegemisel arvesse energia- ja keskkonnamõju, kusjuures

— hankemenetluse korral käsitletakse kõnealust mõju lepingu sõlmimise kriteeriumina ning

— kui mõju väljendatakse ostuotsuse tegemisel rahalises väärtuses, kasutatakse artiklis 6 sätestatud meetodikat.

## Artikkel 6

**Maanteesõidukite kogu kasutamisega hõlmavate kulude arvutamise meetodika**

1. Artikli 5 lõike 3 punkti b teise taande kohaldamisel väljendatakse ostetavate sõidukite kogu kasutamisega hõlmav käitamisega seotud energiatarbimise kulu ja lisa tabelis 2 märgitud süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste kulu rahalises väärtuses ja arvutatakse vastavalt järgmistest punktides sätestatud meetodikale.

- a) Sõiduki kogu kasutamisega hõlmava käitamisega seotud energiatarbimise kulu arvutatakse järgmisel meetodil:

— sõiduki kütusekulu kilomeetri kohta vastavalt käesoleva artikli lõikele 2 arvestatakse energiatarbimise ühikutes kilomeetri kohta, ükskõik kas see on antud vahetult, mis on nii näiteks elektriautode puhul, või mitte. Kui kütusekulu on antud teistsugustes ühikutes, teisendatakse see energiatarbimiseks kilomeetri kohta, kasutades lisa tabelis 1 (kütuste energiasisaldus) esitatud ümberarvestustegureid;

— kasutatakse ühtset rahalist väärtust energiaühiku kohta. See ühtne väärtus on autokütusena kasutatava bensiini või diislikütuse energiaühiku madalaim hind enne maksude tasumist;

<sup>(1)</sup> ELT L 315, 3.12.2007, lk 1.



— sõiduki kogu kasutusiga hõlmava käitamisega seotud energiatarbimise kulu arvutamiseks korrutatakse sõiduki lõike 3 kohane läbisõit kogu kasutusea jooksul, võttes vajaduse korral arvesse senist läbisõitu, käesoleva punkti esimeses taandes määratletud energiatarbimisega kilomeetri kohta ning käesoleva punkti teises taandes määratletud energiaühiku hinnaga.

b) Sõiduki kogu kasutusiga hõlmava käitamisega seotud süsinikdioksiidi heite kulu arvutamiseks korrutatakse sõiduki lõike 3 kohane läbisõit kogu kasutusea jooksul, võttes vajaduse korral arvesse senist läbisõitu, lõike 2 kohase süsinikdioksiidi heitega kilogrammides kilomeetri kohta ning lisa tabelis 2 esitatud kuluvahemikuga kilogrammi kohta.

c) Sõiduki kogu kasutusiga hõlmava käitamisega seotud muude saasteainete heitkoguste kulu arvutamiseks liidetakse kasutusiga hõlmavad lämmastikoksiidide, muude süsivesinike kui metaani ja tahkete osakeste heite kulud. Sõiduki kogu kasutusiga hõlmava iga saasteaine kulu arvutamiseks korrutatakse sõiduki lõike 3 kohane läbisõit kogu kasutusea jooksul, võttes vajaduse korral arvesse senist läbisõitu, lõike 2 kohase heitkogusega grammides kilomeetri kohta ning vastava kuluga grammi kohta. Kulu aluseks võetakse lisa tabelis 2 esitatud ühenduse keskmist väljendavad väärtused.

Artiklis 3 osutatud tellivad asutused, ostjad ja ettevõtjad võivad kohaldada suuremat kulu eeldusel, et need kulud ei ole suuremad lisa tabelis 2 toodud vastavatest väärtustest korrutatuna teguriga 2.

2. Kütusetarbimine ning lisa tabelis 2 loetletud süsinikdioksiidi ja muude saasteainete heitkoguste kulu kilomeetri kohta sõiduki käitamisega põhinevad ühenduse standarditud katsete läbiviimise korral nende sõidukite puhul, mille tarvis katsete kord on määratletud tüübikinnitust käsitlevates ühenduse õigusaktides. Sõidukite puhul, mis ei ole ühenduse standarditud katsete läbiviimise korraga hõlmatud, tagatakse eri pakkumiste võrreldavus, kasutades laialdaselt tunnustatud katsete läbiviimise korda, ametiasutuse katsete tulemusi või tootjalt saadud teavet.

3. Sõiduki läbisõit kogu kasutusea jooksul põhineb lisa tabelil 3, kui ei ole märgitud teisiti.

#### Artikkel 7

##### Kohandamine tehnika arenguga

Komisjon kohandab inflatsiooni ja tehnika arenguga maantee-sõidukite kasutusiga hõlmavate käitamiskulude arvutamiseks

vajalikud ning lisa esitatud andmed. Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 9 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

#### Artikkel 8

##### Parimate tavade vahetamine

Komisjon hõlbustab ja struktureerib teadmiste ja parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel tegevuse vallas, millega edendatakse keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee-sõidukite ostmist artiklis 3 osutatud tellivate asutuste, ostjate ja ettevõtjate poolt.

#### Artikkel 9

##### Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

#### Artikkel 10

##### Aruandlus ja läbivaatamine

1. Iga kahe aasta tagant alates 4. detsembrist 2010 valmistab komisjon ette aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta ning keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee-sõidukite ostmise edendamiseks liikmesriikide võetud meetmete kohta.

2. Aruannetes hinnatakse käesoleva direktiivi, eelkõige artikli 5 lõikes 3 osutatud valikute mõju ja vajadust edasiste meetmete võtmiseks, ning vajadusel lisatakse asjakohased ettepanekud.

Kõnealustes aruannetes võrdleb komisjon kõigis lisa tabelis 3 loetletud sõidukite kategooriates parima turualternatiivi alusel ostetud sõidukite nominaal- ja suhtarve, võttes aluseks kogu kasutusiga hõlmavad energia- ja keskkonnamõjud, kogu asjaomaste sõidukite turuga, ning hindab, kuidas artikli 5 lõikes 3 osutatud valikud on turgu mõjutanud. Komisjon hindab samuti edasiste meetmete võtmise vajadust, lisades vajadusel ettepanekud.

3. Komisjon kontrollib hiljemalt esimese aruande tähtajaks artikli 5 lõikes 3 osutatud valikuid, esitab artiklis 6 sätestatud meetodika hinnangu ja teeb vajadusel asjakohased ettepanekud.

*Artikkel 11***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 4. detsembriks 2010. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 12***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 13***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 23. aprill 2009

*Euroopa Parlamendi nimel*

*president*

H.-G. PÖTTERING

*Nõukogu nimel*

*eesistuja*

P. NEČAS

## LISA

**Andmed maanteesõidukite kogu kasutusega hõlmavate kulude arutamiseks**

Tabel 1. Mootorikütuste energiasaldus

Kütus	Energiasaldus
Diislikütus	36 MJ/liiter
Bensiin	32 MJ/liiter
Maagaas/biogaas	33–38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Veeldatud naftagaas (LPG)	24 MJ/liiter
Etanool	21 MJ/liiter
Biodiislikütus	33 MJ/liiter
Emulsioonkütus	32 MJ/liiter
Vesinik	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tabel 2. Heitekuulu maanteetranspordis (2007. aasta hinnad)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	Muud süsivesinikud kui metaan	Tahked osakesed
0,03-0,04 eurot/kg	0,0044 eurot/g	0,001 eurot/g	0,087 eurot/g

Tabel 3. Maanteesõidukite läbisõit kasutusea jooksul

Sõidukikategooria (M- ja N-kategooriad, nagu need on määratletud direktiivis 2007/46/EÜ)	Läbisõit kasutusea jooksul
Sõidua autod (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Kergveokid (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Raskeveokid (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Bussid (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km