

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2009/33/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 април 2009 година

за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

2001 г., определи емисиите на газове с парников ефект и замърсяването, причинено от транспорта, като едни от основните пречки за устойчиво развитие.

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

- (3) Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2002 г. за установяване на Шестата програма на Европейската общност за действие в областта на околната среда⁽⁴⁾ призна необходимостта от приемане на специфични мерки в полза на енергийната ефективност и на икономии на енергия, за включване на целите, отнасящи се до климатичните промени, в транспортните и енергийните политики, както и необходимостта от специфични мерки в транспортния сектор за намаляване потреблението на енергия и емисиите на парникови газове.

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁽¹⁾,

- (4) В съобщение на Комисията от 10 януари 2007 г., озаглавено „Енергийна политика за Европа“, бе предложено ангажиране от страна на Европейския съюз за постигане на поне 20 % намаление на газовете с парников ефект до 2020 г. в сравнение с 1990 г. Наред с това бяха предложени задължителни цели за Общността до 2020 г. за повишаване на енергийната ефективност до 20 %, за постигане на ниво на възобновяема енергия от 20 % и дял на възобновяемата енергия от 10 % в транспорта, *inter alia*, за повишаване сигурността на енергийните доставки чрез разнообразяване на енергийните източници.

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁽²⁾,в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁽³⁾,

- (5) В съобщение на Комисията от 19 октомври 2006 г., озаглавено „План за действие за енергийна ефективност: реализиране на потенциала“, бе обявено, че Комисията ще продължи усилията си за развитие на пазари за почисти, по-интелигентни, по-безопасни, по-енергийно ефективни превозни средства чрез възлагане на обществени поръчки и чрез повишаване на обществената информираност.

като имат предвид, че:

- (1) Природните ресурси, чието внимателно и рационално използване се изисква в член 174, параграф 1 от Договора, включват петрола, който е основен източник на енергия в Европейския съюз, но е също така значителен източник на емисии на замърсители.

- (6) В средносрочния преглед на Бялата книга по транспорта на Комисията от 2001 г., озаглавена „Нека Европа продължава да се движи — устойчива мобилност за нашия континент“, от 22 юни 2006 г. бе обявено, че Съюзът ще стимулира иновации, съобразени с околната среда, по-специално чрез европейски стандарти за емисиите (евронорми) и чрез насърчаване на чистите превозни средства въз основа на възлагане на обществени поръчки.

⁽¹⁾ ОВ С 195, 18.8.2006 г., стр. 26.

⁽²⁾ ОВ С 229, 22.9.2006 г., стр. 18.

⁽³⁾ Становище на Европейския парламент от 22 октомври 2008 г. (все още не публикувано в Официален вестник) и решение на Съвета от 30 март 2009 г.

⁽⁴⁾ ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

- (7) Комисията представи в съобщението си от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Резултати от прегледа на стратегията на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от леки автомобили и лекотоварни превозни средства с търговска цел“, нова глобална стратегия, за да може Съюзът да достигне целта от 120 g/km за емисии на CO₂ от нови леки автомобили до 2012 г. Предложена бе правна рамка, за да се гарантира подобряването на автомобилните технологии. Допълнителни мерки следва да насърчат придобиването на енергийно ефективни превозни средства.
- (8) В Зелената книга за градския транспорт от 25 септември 2007 г., озаглавена „Към нова култура за градска мобилност“, се отбелязва, че заинтересованите страни подкрепят идеята за насърчаване въвеждането на пазара на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства чрез „зелени“ обществени поръчки. Според нея един от възможните подходи би могъл да се основава на превръщането на външните разходи във вътрешни чрез използването като критерии за възлагане освен на цената на превозното средство, също и на разходите през целия експлоатационен живот за потребление на енергия, емисиите на CO₂ и на замърсители, свързани с експлоатацията на превозните средства. В допълнение, обществената поръчка може да отладе предпочитания на новите еuronорми. По-ранното използване на по-чисти превозни средства би подобрило качеството на въздуха в градските райони.
- (9) Групата на високо равнище CARS 21 в своя доклад от 12 декември 2005 г. подкрепи инициативата на Комисията за насърчаване на чисти и енергийно ефективни превозни средства, при условие че се възприеме технологично неутрален, основаващ се на постигнатите резултати комплексен подход, с участието на производителите на превозни средства, доставчиците на петрол или горива, предприятията, извършващи ремонтни дейности, клиентите или водачите на МПС и публичните органи.
- (10) Групата на високо равнище по въпросите на конкурентоспособността, енергетиката и околната среда в доклада си от 27 февруари 2007 г. препоръчва при частните и обществените поръчки да се вземат предвид разходите през целия експлоатационен живот, като се наблегне на енергийната ефективност. Държавите-членки и Общността следва да разработят и публикуват насоки за обществените поръчки относно това, как да се излезе от рамката за предоставяне на поръчката на участника в търга, предложил най-ниска цена, и да се премине към възлагане на поръчки за по-устойчиви междинни стоки, в съответствие с Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги⁽¹⁾ и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, доставки и услуги⁽²⁾.
- (11) Настоящата директива има за цел да стимулира пазара на чисти и енергийно ефективни автомобилни превози, и по-специално — тъй като това би имало значителни последици за околната среда — да окаже влияние върху пазара на стандартизирани превозни средства, произвеждани в големи количества, като леки автомобили, автобуси и камиони, като гарантира равнище на търсене на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, което да е достатъчно голямо, за да насърчи производителите и отрасъла да инвестират и да продължат да разработват превозни средства с ниски разходи по отношение на консумацията на енергия, с ниски емисии на CO₂ и ниски емисии на други замърсители.
- (12) Държавите-членки следва да информират националните, регионалните или местните възлагачи органи и възложителите и операторите, които предоставят обществени услуги по пътнически превоз, относно разпоредбите, свързани със закупуването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства.
- (13) Чистите и енергийно ефективни превозни средства първоначално имат по-висока цена в сравнение с конвенционалните. Създаването на достатъчно търсене на такива превозни средства би могло да гарантира, че икономии от мащаб водят до намаляване на цената.
- (14) Настоящата директива е насочена към необходимостта от предоставяне на подкрепа за държавите-членки чрез улесняване и структуриране на обмена на знания и най-добри практики за насърчаване на чисти и енергийно ефективни превозни средства.
- (15) Възлагането на поръчки за превозни средства за обществен транспорт може да окаже значително влияние върху пазара, ако се прилагат хармонизирани критерии на равнище на Общността.
- (16) Най-голямо влияние върху пазара, както и най-добро съотношение разходи/ползи се получава при задължително включване на разходите за потребление на енергия, емисии на CO₂ и на замърсители през целия експлоатационен живот на превозното средство като критерии при възлагане на обществена поръчка за превозни средства за обществен транспорт.
- (17) В съответствие с приложното поле на Директива 2004/17/ЕО и на Директива 2004/18/ЕО и при пълно зачитане на въвеждането в националното законодателство на същите директиви, настоящата директива следва да обхваща пътните превозни средства, закупени от възлагачи органи и възложители, независимо дали тези възлагачи органи и възложители са обществени или частни. Освен това настоящата директива следва да обхваща покупката на пътни превозни средства, използвани за предоставянето на обществени услуги за пътнически превоз по силата на възложена обществена поръчка за услуги, като се остави на държавите-членки възможността да изключат покупките с незначителна стойност, за да се избегне ненужна административна тежест.

(1) ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1.

(2) ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114.

- (18) В съответствие с Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) ⁽¹⁾ и с цел да се избегне ненужна административна тежест държавите-членки следва да имат възможност да освобождават органите и операторите от изискванията, предвидени в настоящата директива, при покупка на превозни средства със специално предназначение, проектирани и произведени за тази цел.
- (19) Настоящата директива следва да предоставя набор от възможности за отчитане на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда. Това би позволило на органите и операторите, които вече са разработили методи, които са специално пригодени да отговорят на местните потребности и условия, да продължат да прилагат тези методи.
- (20) Включването на потреблението на енергия, на емисиите на CO₂ и на замърсители в критериите при възлагане на обществена поръчка не води до по-високи общи разходи, а по-скоро позволява предвиждането на оперативните разходи през целия експлоатационен живот на превозното средство при вземането на решение за възлагане на поръчка. В допълнение към правната уредба относно евро-нормите, които установяват максимално допустимите емисии, този подход позволява да се изчисли паричното изражение на действителните емисии на замърсители и не изисква създаването на каквито и да било допълнителни стандарти.
- (21) При изпълнението на изискванията за вземане предвид на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда посредством определянето на технически спецификации възлагащите органи, възложителите и операторите се насърчават да установят спецификации за по-високо ниво на енергийна ефективност и опазване на околната среда от предвиденото в общностното законодателство, като вземат предвид например евро-нормите, които вече са приети, но все още не са станали задължителни.
- (22) Проучването „ExternE“ (външни разходи за енергия) ⁽²⁾, програмата на Комисията „Чист въздух за Европа“ (CAFE) ⁽³⁾ и проучването HEATCO ⁽⁴⁾ предоставиха информация за разходите за емисиите на CO₂, азотни оксиди (NO_x), неметанови въглеводороди (NMHC), и по-специално на прахови частици. За да не се усложнява процедурата по възлагането, разходите се изразяват в сегашна стойност.
- (23) Настоящата директива следва да определи пределни стойности за разходите за емисии на CO₂ и на замърсители, което, от една страна, предоставя гъвкавост на възлагащите органи, възложителите и операторите да вземат предвид местните условия, а от друга страна осигурява необходимото ниво на хармонизация.
- (24) Задължителното прилагане на критериите при поръчка на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства не изключва въвеждането и на други релевантни критерии за възлагане. То не препятства също така избора на по-стари модели превозни средства, модернизирани с цел подобряване на показателите им по отношение на околната среда. Други такива релевантни критерии за възлагане може да бъдат включени също така във възлагането на поръчки при условията на Директива 2004/17/ЕО или 2004/18/ЕО, ако те са свързани с предмета на договора, не предоставят неограничено право на избор на възлагащия орган или възложителя, изрично са упоменати и съответстват на основните принципи на Договора.
- (25) Методът на изчисляване на експлоатационните разходи за емисии на замърсители през целия експлоатационен живот за целите на решения за възлагане на поръчки за превозни средства, включително цифровите стойности, определени в настоящата директива, не засяга останалото общностно законодателство, което урежда външни разходи.
- (26) При преразглеждане и ревизиране на метода за изчисляване, определен в настоящата директива, следва да се вземат предвид съответните законодателни мерки на Общността и да се търси съгласуваност с тях.
- (27) Критериите за възлагане, свързани с енергийни и екологични съображения, следва да бъдат сред критериите, които възлагащите органи или възложителите вземат предвид, когато трябва да вземат решение относно поръчка за чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства.
- (28) Настоящата директива не следва да препятства възлагащите органи и възложителите да отдадат предпочитание на последните евро-норми при закупуване на превозни средства за обществен транспорт, преди тези стандарти да станат задължителни. Освен това настоящата директива не възпрепятства възлагащите органи и възложителите да отдават предпочитания на алтернативните горива, например водород, втечен нефтен газ (ВНГ), съгстен природен газ (СПГ) и биогорива, при условие че енергийните аспекти и въздействието върху околната среда се вземат предвид през целия срок на експлоатация.
- (29) Следва да се разработят стандартизирани процедури на Общността за изпитване за допълнителни категории превозни средства, за да се подобрят възможността за сравняване и прозрачността на предоставените от производителите данни. Производителите следва да бъдат насърчавани да предоставят данни относно потреблението на енергия, емисиите на CO₂ и на замърсители през целия експлоатационен живот на превозните средства.

⁽¹⁾ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

⁽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) Възможността за публична подкрепа за закупуването на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства, включително последващото монтиране в превозните средства на двигатели и резервни части, които надхвърлят задължителните екологични изисквания, е призната в Насоките на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда⁽¹⁾ и Регламент (ЕО) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно деклариране на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване)⁽²⁾. В този контекст също така следва да се вземат предвид разпоредбите, включени в съобщението на Комисията, озаглавено „Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия“⁽³⁾, по-специално бележка под линия 1 към точка 34 и бележка под линия 3 към точка 36. Въпреки това правилата на Договора, и по-специално на членове 87 и 88 от него, ще продължат да се прилагат за такава публична подкрепа.
- (31) Възможността за публична подкрепа за насърчаване развитието на необходимата инфраструктура за разпространението на алтернативни горива се отчита в общностни насоки за държавна помощ за опазване на околната среда. Въпреки това правилата на Договора, и по-специално на членове 87 и 88 от него, ще продължат да се прилагат за такава публична подкрепа.
- (32) Закупуването на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства предлага на градовете възможност да покажат своята загриженост за околната среда. Във връзка с това е важно в Интернет да се съобщава информация за възлагане на обществени поръчки съгласно настоящата директива.
- (33) Следва да се насърчава публикуването в Интернет на полезна информация, свързана с финансовите инструменти, които са на разположение във всяка държава-членка, за градската мобилност и за насърчаване на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства.
- (34) Мерките, необходими за изпълнението на настоящата директива, следва да се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за установяване на реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията⁽⁴⁾.
- (35) По-специално на Комисията следва да бъде предоставено правомощие да адаптира към инфлацията и техническия прогрес данните за изчисляване на експлоатационните разходи през целия експлоатационен живот на пътните превозни средства. Тъй като тези мерки са от общ характер и са предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение № 1999/468/ЕО.
- (36) Доколкото целите на настоящата директива, а именно да насърчава и стимулира пазара на чисти и енергийно-

ефективни превозни средства и да подобрява приноса на транспортния сектор за политиките на Общността в областта на околната среда, климата и енергетиката, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, за постигане на критична маса превозни средства за рентабилно развитие на европейската промишленост, могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

- (37) Държавите-членки и Комисията следва да продължават да насърчават чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства. В този контекст националните и регионалните оперативни програми, както са определени в Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета от 11 юли 2006 г. за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд и Кохезионния фонд⁽⁵⁾, биха могли да играят важна роля. Освен това общностните програми, като например Civitas и програмата „Интелигентна енергия — Европа“, биха могли да допринесат за подобряване на градската мобилност и да намалят отрицателните последици от нея.
- (38) В съответствие с точка 34 от Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество⁽⁶⁾ държавите-членки се насърчават да изготвят за себе си и в интерес на Общността свои собствени таблици, които, доколкото е възможно, илюстрират съответствието между настоящата директива и мерките за транспониране, и да ги направят обществено достояние,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Предмет и цели

Настоящата директива изисква възлагашите органи, възложителите, както и определени оператори да вземат предвид енергийните аспекти и въздействието върху околната среда през целия експлоатационен живот на превозните средства, в това число и потреблението на енергия, емисии на CO₂ и емисии на определени замърсители, при покупката на пътни превозни средства с цел насърчаване на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства и увеличаване на приноса на транспортния сектор в политиките на Общността в областта на околната среда, климата и енергетиката.

Член 2

Освобождаване

Държавите-членки може да освобождават от изискванията, предвидени в настоящата директива, договорите за закупуване на превозни средства, посочени в член 2, параграф 3 от Директива 2007/46/ЕО, които не подлежат на одобрение на типа или на индивидуално одобрение на тяхна територия.

⁽¹⁾ ОВ С 82, 1.4.2008 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3.

⁽³⁾ ОВ С 184, 22.7.2008 г., стр. 13.

⁽⁴⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

⁽⁵⁾ ОВ L 210, 31.7.2006 г., стр. 25.

⁽⁶⁾ ОВ С 321, 31.12.2003 г., стр. 1.

Член 3

Приложно поле

Настоящата директива се прилага по отношение на договори за покупка на пътни превозни средства от:

- а) възлагащи органи или възложители, доколкото имат задължението да прилагат процедурите за възлагане на поръчки, определени в директиви 2004/17/ЕО и 2004/18/ЕО;
- б) доставчици на услуги, които изпълняват задължения за извършване на обществени услуги, съгласно договор за обществена поръчка за услуги, по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт ⁽¹⁾, над пределната стойност, която се определя от държавите-членки и която не надвишава праговете, определени в директиви 2004/17/ЕО и 2004/18/ЕО.

Член 4

Определения

За целите на настоящата директива:

1. „възлагащи органи“ означава възлагащите органи съгласно определенията в член 2, параграф 1, буква а) от Директива 2004/17/ЕО и член 1, параграф 9 от Директива 2004/18/ЕО;
2. „възложители“ означава възложителите, посочени в член 2, параграф 2 от Директива 2004/17/ЕО;
3. „пътно превозно средство“ означава превозно средство, попадащо в категориите, изброени в таблица 3 от приложението.

Член 5

Покупка на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства

1. Държавите-членки гарантират, че считано от 4 декември 2010 г. всички възлагащи органи, възложители и оператори, посочени в член 3, при закупуване на пътни превозни средства вземат предвид посочените в параграф 2 енергийни аспекти и въздействие върху околната среда през целия експлоатационен живот и ще приложат най-малко една от опциите, предвидени в параграф 3.
2. Оперативните аспекти, свързани с енергията и въздействието върху околната среда, които се вземат предвид, включват като минимум:
 - а) потребление на енергия;
 - б) емисии на CO₂; и
 - в) емисии на NO_x, NMHC и прахови частици.

Наред с посочените в първа алинея оперативни аспекти, свързани с енергията и въздействието върху околната среда, възлагащите органи, възложителите и операторите могат да вземат предвид и други въпроси, свързани с въздействието върху околната среда.

3. Изискванията по параграфи 1 и 2 се спазват в съответствие със следните опции:

- а) в документацията за покупка на пътни превозни средства се определят технически спецификации за енергийна ефективност и въздействие върху околната среда за всеки от разглежданите въпроси, както и всички допълнителни въпроси, свързани с въздействието върху околната среда; или
- б) в решението за покупка се включват енергийните аспекти и въздействието върху околната среда, като:

— в случаи, при които се прилага процедура за възлагане на поръчки, тези аспекти и въздействието се използва като критерий за възлагане, и

— в случаи, при които тези аспекти и въздействие са представени в парично изражение за включване в решението за покупка, се използва методологията, посочена в член 6.

Член 6

Методология за изчисляване на разходите през целия експлоатационен живот

1. За целите на член 5, параграф 3, буква б), второ тире разходите през целия експлоатационен живот за потребление на енергия, както и за емисии на CO₂ и емисии на замърсители, уредени в таблица 2 от приложението, които са свързани с експлоатацията на превозни средства, придобити чрез покупка, се представят в парично изражение и се изчисляват при използване на методологията, определена в следните букви:

- а) Оперативните разходи за потребление на енергия на превозно средство през целия му експлоатационен живот се изчисляват въз основа на следната методология:

— разходът на гориво на километър за превозно средство, в съответствие с параграф 2, се изчислява в единици потребление на енергия на километър, независимо от това, дали това става пряко, както е случаят с автомобилите на електричество, или не. Когато разходът на гориво е даден в други единици, те се преобразуват в потребление на енергия на километър, като се използват коефициентите на преобразуване, установен в таблица 1 от приложението относно енергийното съдържание на различните горива,

— използва се само една-единствена парична стойност за единица енергия. Тя се равнява на по-ниския от разходите за единица енергия от бензин или дизелово гориво преди облагането с данъци, когато енергията е използвана като гориво за превозни средства,

⁽¹⁾ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

— оперативните разходи за потребление на енергия на превозно средство през целия му експлоатационен живот се изчисляват, като се умножи пълният пробег, при необходимост, като се отчита направеният до този момент пробег, в съответствие с параграф 3, по консумацията на енергия на километър, в съответствие с първото тире от настоящата буква и по разходите за единица енергия в съответствие с второто тире от настоящата буква.

б) Оперативните разходи за емисиите на CO₂ на превозно средство през целия му експлоатационен живот се изчисляват, като се умножи пълният пробег, при необходимост, като се отчита направеният до този момент пробег, в съответствие с параграф 3, по емисиите на CO₂ в килограми на километър, в съответствие с параграф 2, и по разходите на килограм, в съответствие с границите, определени в таблица 2 от приложението.

в) Оперативните разходи за емисиите на замърсители, изброени в таблица 2 от приложението, на превозно средство през целия му експлоатационен живот се изчисляват чрез събиране на оперативните разходи през целия му експлоатационен живот за емисиите на NO_x, NMHC и прахови частици. Оперативните разходи за емисиите на всеки един замърсител през целия експлоатационен живот на превозно средство се изчисляват, като се умножи пълният пробег, при необходимост, като се отчита направеният до този момент пробег, в съответствие с параграф 3, по емисиите в грамове на километър, в съответствие с параграф 2, и по съответните разходи на грам. Разходите се вземат от средните стойности за Общността, определени в таблица 2 от приложението.

Възлагащите органи, възложителите и операторите, посочени в член 3, могат да прилагат по-високи разходи, при условие че тези разходи не надвишават съответните стойности, определени в таблица 2 от приложението, умножени по 2.

2. Разходът на гориво, както и емисиите на CO₂ и на замърсители на километър експлоатация на превозно средство, посочени в таблица 2 от приложението, се определят въз основа на стандартизирани на равнище Общност процедури за изпитване при превозните средства, за които такава процедури са утвърдени в общностното законодателство за одобрение на типа. За превозни средства, за които не са предвидени стандартизирани на равнище Общност процедури за изпитване, съпоставимост между две оферти се постига чрез използване на общопризнати процедури за изпитване, на резултатите от изпитания, извършени за компетентните органи, или при липса на такива, чрез използване на предоставена от производителя информация.

3. Пълният пробег на превозното средство, ако не е посочено друго, се взема от таблица 3 от приложението.

Член 7

Адаптиране към техническия прогрес

Комисията адаптира към инфлацията и към техническия прогрес данните, използвани за изчисляване на разходите през целия експлоатационен живот на пътно превозно средство в съответствие с приложението. Мерките, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящата директива, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 9, параграф 2.

Член 8

Обмен на най-добри практики

Комисията улеснява и структурира обмена на знания и най-добри практики между държавите-членки относно практиките за насърчаване на закупуване на чисти и енергийно ефективни превозни средства от възлагащите органи, възложителите и операторите, посочени в член 3.

Член 9

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

Член 10

Докладване и преразглеждане

1. На всеки две години, считано от 4 декември 2010 г., Комисията изготвя доклад относно прилагането на настоящата директива и относно действията, предприети от отделните държави-членки за насърчаване на закупуването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства.
2. Тези доклади оценяват резултатите от настоящата директива, особено от опциите, посочени в член 5, параграф 3, и необходимостта от по-нататъшни действия, и включват предложения, ако това е необходимо.

В тези доклади Комисията съпоставя номиналните и относителните цифри на закупените автомобили с най-добрата пазарна алтернатива по отношение на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда през целия експлоатационен живот, в рамките на четирите категории превозни средства, посочени в таблица 3 от приложението, за цялостния пазар за тези превозни средства и прави преценка как опциите, посочени в член 5, параграф 3, са се отразили на пазара. Комисията оценява необходимостта от по-нататъшни действия и по целесъобразност включва предложения.

3. Не по-късно от датата на първия доклад Комисията разглежда опциите, посочени в член 5, параграф 3, представя оценка на методологията, установена в член 6, и предлага подходящи корекции, ако това е необходимо.

*Член 11***Транспониране**

1. До 4 декември 2010 г. държавите-членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите-членки приемат тези мерки, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

*Член 12***Влизане в сила**

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

*Член 13***Адресати**

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Страсбург на 23 април 2009 година.

За Европейския парламент

Председател

H.-G. PÖTTERING

За Съвета

Председател

P. NEČAS

ПРИЛОЖЕНИЕ

Данни за изчисляване на оперативните разходи през целия експлоатационен живот на пътните превозни средства

Таблица 1: Енергийно съдържание на двигателните горива

Гориво	Енергийно съдържание
Дизел	36 MJ/l
Бензин	32 MJ/l
Природен газ/биогаз	33—38 MJ/Nm ³
Втечен нефтен газ (ВНГ)	24 MJ/l
Етанол	21 MJ/l
Биодизел	33 MJ/l
Емулсионни горива	32 MJ/l
Водород	11 MJ/Nm ³

Таблица 2: Разходи за емисии в автомобилния транспорт (по цени от 2007 г.)

CO ₂	NO _x	NMHC	Прахови частици
0,03—0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Таблица 3: Пробег през целия експлоатационен живот на пътните превозни средства

Категория на превозното средство (категории М и N съгласно определенията от Директива 2007/46/ЕО)	Пробег за целия експлоатационен живот
Леки автомобили (M ₁)	200 000 km
Лекотоварни пътни превозни средства (N ₁)	250 000 km
Тежкотоварни пътни превозни средства (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Автобуси (M ₂ , M ₃)	800 000 km