

**DIREKTIVA 2009/33/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA****od 23. travnja 2009.****o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

prijevozom prepoznani su kao glavne prepreke održivom razvoju.

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 175. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(1)</sup>,uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija <sup>(2)</sup>,u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora <sup>(3)</sup>,

budući da:

(1) Prirodni izvori, u pogledu kojih se u članku 174. stavku 1. Ugovora zahtijeva štedljivo i racionalno korištenje, uključujući naftu koja je glavni izvor energije u Europskoj uniji, ali i najveći izvor emisija onečišćivača.

(2) U Komunikaciji Komisije od 15. svibnja 2001. pod nazivom „Održiva Europa za bolji svijet: strategija Europske unije za održivi razvoj”, predstavljenoj na Europskom vijeću u Göteborgu 15. i 16. lipnja 2001., emisije stakleničkih plinova i onečišćenje uzrokovano

(3) U Odluci 1600/2002/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2002. o Šestom akcijskom programu Zajednice za zaštitu okoliša <sup>(4)</sup> utvrđeno je da su za poboljšanje energetske učinkovitosti i štednju energije potrebne posebne mjere, da u prometnu i energetska politiku valja uključiti ciljeve u vezi s klimatskim promjenama te da su za rješavanje pitanja korištenja energije i emisije stakleničkih plinova u prometnom sektoru potrebne posebne mjere.

(4) U Komunikaciji Komisije od 10. siječnja 2007. pod nazivom „Energetska politika za Europu” predloženo je da se Europska unija obveže da do 2020. postigne smanjenje stakleničkih plinova za najmanje 20 % u odnosu na 1990. Povrh toga, predloženi su obvezujući ciljevi u pogledu daljnjeg poboljšanja energetske učinkovitosti za 20 %, 20-postotna razina obnovljive energije i 10-postotna razina obnovljive energije u prometu u Zajednici do 2020., između ostalog i za veću sigurnost opskrbe energijom diverzifikacijom mješavine goriva.

(5) U Komunikaciji Komisije od 19. listopada 2006. pod nazivom „Akcijski plan za energetska učinkovitost: iskorištavanje potencijala” najavljeno je da će Komisija nastaviti sa svojim nastojanjima usmjerenim razvoju tržišta za čišća, pametnija, sigurnija i energetska učinkovita vozila putem javnih nabava i podizanjem svijesti.

(6) Redovitim pregledom Komisijine Bijele knjige o prometu iz 2001. pod nazivom „Neka se Europa kreće – održiva mobilnost za naš kontinent” od 22. lipnja 2006. najavljeno je da će Unija poticati inovacije pogodne za okoliš, posebno sukcesivnim europskim normama (Euro-norme) i promicanjem čistih vozila na temelju javne nabave.

<sup>(1)</sup> SL C 195, 18.8.2006., str. 26.

<sup>(2)</sup> SL C 229, 22.9.2006., str. 18.

<sup>(3)</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 22. listopada 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 30. ožujka 2009.

<sup>(4)</sup> SL L 242, 10.9.2002., str. 1.

- (7) U svojoj Komunikaciji od 7. veljače 2007. pod nazivom „Rezultati pregleda strategije Zajednice za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih vozila i lakih teretnih vozila” Komisija je predstavila novu cjelovitu strategiju koja bi Uniji omogućila da do 2012. postigne cilj od 120 g/km za emisije CO<sub>2</sub> koju proizvode novi osobni automobili. Predložen je zakonodavni okvir kako bi se osiguralo unapređenje tehnologije vozila. Dodatnim bi se mjerama trebalo poticati nabava vozila s učinkovitom potrošnjom goriva.
- (8) U Komisijinoj Zelenoj knjizi o gradskom prometu od 25. rujna 2007. pod nazivom „Prema novoj kulturi mobilnosti u gradovima” navodi se potpora zainteresiranih stranaka promicanju stavljanja na tržište čistih i energetski učinkovitih vozila putem zelenih javnih nabava. U njoj se predlaže da bi se mogući pristup mogao temeljiti na internalizaciji vanjskih troškova upotrebom troškova za korištenje energije, emisije CO<sub>2</sub> i emisije onečišćivača koji nastaju tijekom cjelokupne životne dobi vozila, a ti bi troškovi, osim cijene vozila koje se nabavlja, bili kriteriji za odabir ponude. Povrh toga, pri javnoj nabavi prednost bi se davala vozilima koja ispunjavaju nove Euro-norme. Brži prelazak na korištenje čišćih vozila poboljšao bi kakvoću zraka u gradskim područjima.
- (9) Izvješćem radne skupine na visokoj razini CARS 21 od 12. prosinca 2005. dana je potpora inicijativi Komisije na promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila, pod uvjetom da je cjelovit pristup tehnološki neutralan i da se temelji na učinkovitosti te da uključuje proizvođače vozila, dobavljače nafte ili goriva, servisere, klijente ili vozače i javne vlasti.
- (10) U svojem Izvješću od 27. veljače 2007. radna skupina na visokoj razini za konkurentnost, energetiku i okoliš preporučila je da bi se pri privatnoj i javnoj nabavi trebali uzeti u obzir troškovi koji nastaju tijekom cjelokupne životne dobi vozila, s naglaskom na energetske učinkovitost. Države članice i Zajednica trebale bi izraditi i objaviti smjernice napuštanja prakse prihvaćanja najnižih ponuda pri javnoj nabavi te ju zamijeniti nabavom održivijih poluproizvoda u skladu s Direktivom 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnoga gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga<sup>(1)</sup> i Direktivom 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama<sup>(2)</sup>.
- (11) Cilj je ove Direktive poticati tržište čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu, a posebno – budući da bi to imalo znatan učinak na okoliš – utjecati na tržište standardiziranih vozila koja se proizvode u većim količinama, poput osobnih vozila, autobusa i kamiona, osiguravanjem razine potražnje za čistim i energetski učinkovitim vozilima u cestovnom prijevozu koja bi bila dovoljno velika da potakne proizvođače i industriju na ulaganje i daljnji razvoj vozila s malom potrošnjom energije, emisijama CO<sub>2</sub> i emisijama onečišćivača.
- (12) Države članice trebale bi obavijestiti nacionalne, regionalne ili lokalne javne naručitelje ili naručitelje i operatere koji obavljaju usluge javnog prijevoza putnika o odredbama koje se odnose na kupnju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu.
- (13) Čista i energetski učinkovita vozila u početku su skuplja od konvencionalnih vozila. Stvaranje dostatne potražnje za takvim vozilima osiguralo bi smanjivanje troškova kroz ekonomiju razmjera.
- (14) Predmet je ove Direktive potreba za podupiranjem država članica u pospješivanju i strukturiranju razmjene znanja i najboljih praksi za promicanje kupnje čistih i energetski učinkovitih vozila.
- (15) Nabava vozila za usluge javnog prijevoza može imati značajan utjecaj na tržište ako se na razini Zajednice primjenjuju usklađeni kriteriji.
- (16) Najveći učinak na tržište, zajedno s najboljim omjerom troškova i koristi, može se ostvariti obveznim uključivanjem troškova korištenja energije, emisija CO<sub>2</sub> i onečišćivača koji nastaju tijekom životne dobi vozila, kao i kriterijima za odabir ponude za usluge javnog prijevoza.
- (17) U skladu s područjem primjene Direktive 2004/17/EZ i Direktive 2004/18/EZ te uz potpuno poštovanje provedbe tih direktiva u nacionalnom zakonodavstvu, ova bi Direktiva trebala obuhvatiti vozila za cestovni prijevoz koja su kupili naručitelji, bez obzira na to jesu li ti naručitelji javni ili privatni. Nadalje, ova bi Direktiva trebala obuhvatiti kupnju vozila za cestovni prijevoz koja se koriste za obavljanje javnog prijevoza putnika prema ugovorima o obavljanju javnih usluga, što bi državama članicama dopuštalo isključivanje manjih kupnji kako bi izbjegle nepotreban administrativni teret.

(1) SL L 134, 30.4.2004., str. 1.

(2) SL L 134, 30.4.2004., str. 114.

- (18) U skladu s Direktivom 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavljanju okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) <sup>(1)</sup> i radi izbjegavanja nepotrebnih administrativnih tereta, države članice trebale bi imati mogućnost izuzimanja nadležnih vlasti i operatera iz zahtjeva utvrđenih u ovoj Direktivi pri kupnji vozila projektiranih i izrađenih za posebnu namjenu.
- (19) Ova bi Direktiva trebala osigurati niz mogućnosti za uzimanje u obzir energetske učinkovitosti i učinaka na okoliš. To bi nadležnim vlastima i operaterima koji su već izradili metode prilagođene poštivanju lokalnih potreba i uvjeta omogućilo da i dalje primjenjuju te metode.
- (20) Uključivanje potrošnje energije, emisija CO<sub>2</sub> i emisija onečišćivača u kriterije za odabir ponude ne vodi do većih ukupnih troškova, već se predviđaju troškovi nastali tijekom životne dobi vozila pri odlučivanju o odabiru ponude. Uz zakonodavstvo u području Euro-normi, u kojem su određene gornje granice emisija, ovim se pristupom stvarna emisija onečišćavanja novčano izražava i ne zahtijeva se donošenje dodatnih normi.
- (21) Pri ispunjavanju zahtjeva prema kojima se energetske učinci i učinci na okoliš moraju uzimati u obzir pri utvrđivanju tehničkih specifikacija, javni naručitelji ili naručitelji i operateri potiču se na utvrđivanje specifikacija za veće razine energetske učinkovitosti i sigurnosti okoliša nego što je utvrđeno u zakonodavstvu Zajednice, uzimajući u obzir, primjerice, Euro-norme koje su već donesene, ali još nisu postale obvezujuće.
- (22) Studijom ExternE <sup>(2)</sup>, programom Komisije „Čist zrak za Europu (CAFE)” <sup>(3)</sup> i studijom HEATCO <sup>(4)</sup> došlo se do podataka o troškovima emisija CO<sub>2</sub>, dušikovih oksida (NO<sub>x</sub>), nemetanskih ugljikovodika (NMHC) i emisija čestica. Kako bi se postupak odabira ponude pojednostavnio, u obzir se uzima trenutačna vrijednost troškova.
- (23) U ovoj se Direktivi treba definirati niz troškova za emisije CO<sub>2</sub> i emisije onečišćivača, koji s jedne strane omogućuju fleksibilnost javnim naručiteljima ili naručiteljima i operaterima pri razmatranju svoje lokalne situacije, a s druge strane osiguravaju odgovarajući stupanj usklađenosti.
- (24) Obvezna primjena kriterija za nabavu čistih i energetski učinkovitih vozila ne isključuje uključivanje drugih bitnih kriterija za odabir ponude. Ona također ne sprečava izbor preuređenih vozila koja se nadograđuju kako bi bila ekološki prihvatljivija. Takvi drugi bitni kriteriji za odabir ponude mogu također biti uključeni u nabavu prema direktivama 2004/17/EZ ili 2004/18/EZ, pod uvjetom da su povezane sa sadržajem ugovora, da na javne naručitelje ili naručitelje ne prenose neograničenu slobodu izbora, da su izričito spomenuti i da su u skladu s temeljnim načelima Ugovora.
- (25) Metoda izračunavanja operativnih troškova emisija onečišćivača koji nastaju tijekom životne dobi vozila, pri odlučivanju o nabavi vozila, uključujući brojčane vrijednosti definirane u ovoj Direktivi, ne utječe na primjenu drugih propisa Zajednice u vezi s vanjskim troškovima.
- (26) Pri pregledu i reviziji metode za izračun iz ove Direktive potrebno je u obzir uzeti odgovarajuće zakonodavne mjere Zajednice te težiti usklađenosti s njima.
- (27) Kada se javni naručitelji ili naručitelji pozivaju na donošenje odluke o nabavi čistih i energetski učinkovitih vozila za cestovni prijevoz, oni bi uz razne kriterije za odabir ponude također trebali u obzir uzeti i kriterije za odabir ponude koji se odnose na energetiku i okoliš.
- (28) Ova Direktiva ne bi smjela sprečavati javne naručitelje ili naručitelje da pri kupnji vozila za usluge javnog prijevoza prednost daju najnovijim Euro-normama i prije nego što te norme postanu obvezujućima. Ona također ne bi smjela sprečavati javne naručitelje ili naručitelje da prednost daju alternativnim gorivima, primjerice vodik, ukapljenom naftnom plinu (LPG), komprimiranom prirodnom plinu (CNG) i biogorivu, pod uvjetom da se u obzir uzmu energetske učinci i učinci na okoliš tijekom životne dobi.
- (29) Potrebno je izraditi standardizirane postupke testiranja za dodatne kategorije vozila kako bi se poboljšala usporedivost i transparentnost podataka o proizvođaču. Proizvođače treba potaknuti na to da navedu podatke o potrošnji energije, emisijama CO<sub>2</sub> i emisijama onečišćivača za trajanja životne dobi vozila.

<sup>(1)</sup> SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

<sup>(2)</sup> Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005., ažurirano izdanje, Europska komisija, Ured za publikacije, 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) Mogućnost javne potpore za kupnju čistih i energetske učinkovitih vozila za cestovni prijevoz, uključujući naknadnu ugradnju motora i rezervnih dijelova u vozila, koja prelaze obvezne zahtjeve u pogledu okoliša, prepoznata je u smjernicama Zajednice o državnim potporama za zaštitu okoliša <sup>(1)</sup> i Uredbi Komisije (EZ) 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju nekih kategorija potpora usklađenima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Opća Uredba o skupnom izuzeću) <sup>(2)</sup>. U tom kontekstu, smjernice koje su uključene u Komunikaciju Komisije pod nazivom „Smjernice Zajednice o državnim potporama za željezničke prijevoznike” <sup>(3)</sup>, posebno bilješka 1. uz točku 34. i bilješka 3. uz točku 36. također su bitne. Međutim, pravila iz Ugovora, a posebno njegovi članci 87. i 88. i dalje će se primjenjivati na javnu potporu.
- (31) Mogućnost javne potpore za promicanje razvoja infrastrukture potrebne za distribuciju alternativnih goriva prepoznata je u smjernicama Zajednice za državnu potporu za zaštitu okoliša. Međutim, pravila iz Ugovora, a posebno njegovi članci 87. i 88., i dalje će se primjenjivati na javnu potporu.
- (32) Kupnja čistih i energetske učinkovitih vozila za cestovni prijevoz nudi mogućnost gradovima da se brendiraju kao ekološki svjesni. U vezi s tim važno je objavljivanje informacija na internetu o javnim nabavama u skladu s ovom Direktivom.
- (33) Potrebno je poticati države članice da na internetu objavljuju mjerodavne informacije u vezi s raspoloživim financijskim instrumentima za mobilnost u gradovima i za promicanje čistih i energetske učinkovitih vozila za cestovni prijevoz.
- (34) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji <sup>(4)</sup>.
- (35) Komisiji bi posebno trebalo dati ovlasti za prilagođavanje inflaciji i tehničkom napretku podataka za izračun operativnih troškova koji nastaju tijekom životne dobi vozila za cestovni prijevoz. Budući da su te mjere općenitog opsega i namijenjene izmjenama elemenata ove Direktive koji nisu ključni, potrebno ih je donijeti u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (36) Budući da ciljeve ove Direktive, odnosno promicanje i poticanje tržišta čistih i energetske učinkovitih vozila te povećanje doprinosa prometnog sektora politikama Zajednice koje se odnose na zaštitu okoliša, klimu i energetiku, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ih je radi ostvarivanja kritične mase vozila za troškovno učinkovit razvoj europske industrije moguće na bolji način ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz navedenog članka, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (37) Države članice i Komisija morale bi nastaviti s promicanjem čistih i energetske učinkovitih vozila za cestovni prijevoz. U tom kontekstu, nacionalni i regionalni operativni programi imali bi važnu ulogu, kako je utvrđeno u Uredbi Vijeća (EZ) br. 1083/2006 od 11. srpnja 2006. o utvrđivanju općih odredaba o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu i Kohezijskom fondu <sup>(5)</sup>. Nadalje, programi Zajednice kao što su Civitas i Inteligentna energija Europe, mogli bi pridonijeti poboljšanju mobilnosti u gradovima, istodobno smanjujući njezine štetne učinke.
- (38) U skladu s točkom 34. Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakona <sup>(6)</sup>, države članice se potiče da za sebe i u interesu Zajednice pripreme i objave svoje tablice u kojima je na najbolji mogući način prikazana korelacija između ove Direktive i mjera za prenošenje,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

#### Članak 1.

##### Predmet i ciljevi

Ovom se Direktivom zahtijeva da javni naručitelji ili naručitelji, kao i određeni operateri pri kupnji vozila za cestovni prijevoz u obzir uzmu energetske učinke i učinke na okoliš za trajanje životne dobi vozila, uključujući potrošnju energije te emisije CO<sub>2</sub> i emisije određenih onečišćivača, s ciljem promicanja i poticanja tržišta za čista i energetske učinkovita vozila i povećanje doprinosa prometnog sektora politikama Zajednice koje se odnose na zaštitu okoliša, klimu i energetiku.

#### Članak 2.

##### Izuzeća

Države članice mogu iz zahtjeva utvrđenih u ovoj Direktivi izuzeti ugovore za kupnju vozila iz članka 2. stavka 3. Direktive 2007/46/EZ, koji nisu predmet homologacije ili pojedinačnog odobrenja na njihovom području.

<sup>(1)</sup> SL C 82, 1.4.2008., str. 1.

<sup>(2)</sup> SL L 214, 9.8.2008., str. 3.

<sup>(3)</sup> SL C 184, 22.7.2008., str. 13.

<sup>(4)</sup> SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

<sup>(5)</sup> SL L 210, 31.7.2006., str. 25.

<sup>(6)</sup> SL C 321, 31.12.2003., str. 1.

### Članak 3.

#### Područje primjene

Ova se Direktiva primjenjuje na ugovore o kupnji vozila za cestovni prijevoz od strane:

- (a) javnih naručitelja ili naručitelja ako su obvezni primjenjivati postupke javne nabave kako je utvrđeno u direktivama 2004/17/EZ i 2004/18/EZ;
- (b) operatera za obavljanje obveza javnih usluga na temelju ugovora o obavljanju javnih usluga u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza <sup>(1)</sup>, koji prelazi graničnu vrijednost koju utvrđuju države članice i koja ne prelazi granične vrijednosti utvrđene u direktivama 2004/17/EZ i 2004/18/EZ.

### Članak 4.

#### Definicije

U smislu ove Direktive:

- 1. „javni naručitelji” znači javni naručitelji kako su utvrđeni u članku 2. stavku 1. točki (a) Direktive 2004/17/EZ i članku 1. stavku 9. Direktive 2004/18/EZ;
- 2. „naručitelji” znači naručitelji iz članka 2. stavka 2. Direktive 2004/17/EZ;
- 3. „vozilo za cestovni prijevoz” znači vozilo obuhvaćeno kategorijama vozila navedenih u tablici 3. Priloga.

### Članak 5.

#### Kupnja čistih i energetski učinkovitih vozila za cestovni prijevoz

1. Države članice osiguravaju da svi javni naručitelji ili naručitelji i operateri iz članka 3., od 4. prosinca 2010. pri kupnji vozila za cestovni prijevoz u obzir uzimaju energetske učinke i učinke na okoliš tijekom operativne životne dobi iz stavka 2. te da primjenjuju najmanje jednu od mogućnosti iz stavka 3.

2. Energetski učinci i učinci na okoliš koje je potrebno uzeti u obzir uključuju najmanje:

- (a) potrošnju energije;
- (b) emisije CO<sub>2</sub>; i
- (c) emisije NO<sub>x</sub>, NMHC i emisije čestica.

Uz energetske učinke i učinke na okoliš iz prvog podstavka, javni naručitelji ili naručitelji i operateri mogu također uzeti u obzir i druge učinke na okoliš.

3. Zahtjevi is stavaka 1. i 2. ispunjavaju se u skladu sa sljedećim mogućnostima:

- (a) utvrđivanjem tehničkih specifikacija za energetska učinkovitost i učinkovitost zaštite okoliša u dokumentaciji za kupnju vozila za cestovni prijevoz u pogledu svakog učinka koji se uzima u obzir te mogućih dodatnih učinaka na okoliš; ili
- (b) uključivanjem energetske učinka i učinaka na okoliš u donošenje odluke o kupnji, pri čemu:

— se u slučaju primjene postupka javne nabave ti učinci koriste kao kriteriji za odabir ponude; i

— u slučajevima gdje se ti učinci izražavaju novčanom vrijednošću za uključivanje u donošenje odluke o kupnji, koristi se metodologija iz članka 6.

### Članak 6.

#### Metodologija za izračun operativnih troškova tijekom životne dobi

1. U smislu članka 5. stavka 3. točke (b) druge alineje, operativni se troškovi za potrošnju energije, kao i za emisije CO<sub>2</sub> i emisije onečišćivača iz tablice 2. u Prilogu, koji nastaju tijekom životne dobi vozila i koji su povezani s radom vozila u okviru kupnje, novčano izražavaju i izračunavaju koristeći se metodologijom iz sljedećih točaka:

- (a) Operativni se troškovi potrošnje energije za rad vozila, koji nastaju tijekom životne dobi vozila, izračunavaju prema sljedećoj metodologiji:

— potrošnja goriva po kilometru kod vozila u skladu sa stavkom 2. izračunava se u jedinicama potrošnje energije po kilometru, bilo da se to događa izravno, kao što je slučaj s električnim vozilima, ili ne. Gdje je potrošnja goriva iskazana u drukčijim jedinicama, potrebno ju je pretvoriti u potrošnju energije po kilometru koristeći se faktorima pretvorbe iz tablice 1. u Prilogu za energetske udjel različitih goriva,

— na jedinicu energije upotrebljava se jedna novčana vrijednost. Uzima se vrijednost cijene po jedinici energije benzina ili dizelskoga goriva, kada se koristi kao gorivo za prijevoz, koja je prije oporezivanja niža,

<sup>(1)</sup> SL L 315, 3.12.2007., str. 1.

— operativni troškovi potrošnje energije, koji nastaju tijekom životne dobi vozila pri njegovom radu, izračunavaju se množenjem kilometraže i po potrebi uzimajući u obzir i već prijedenu kilometražu, u skladu sa stavkom 3. i potrošnje energije po kilometru u skladu s prvom alinejom ove točke, te cijene energije po jedinici, u skladu s drugom alinejom ove točke.

(b) Operativni troškovi emisija CO<sub>2</sub>, koji nastaju tijekom životne dobi vozila pri njegovom radu, izračunavaju se množenjem kilometraže prijedene tijekom životne dobi vozila i po potrebi uzimajući u obzir već prijedenu kilometražu, u skladu sa stavkom 3., emisijama CO<sub>2</sub> u kilogramima po kilometru u skladu sa stavkom 2. te cijenom po kilogramu iz opsega navedenoga u tablici 2. u Prilogu.

(c) Operativni troškovi emisija onečišćivača iz tablice 2. u Prilogu, koji nastaju tijekom životne dobi vozila pri njegovom radu, izračunavaju se dodavanjem operativnih troškova emisija NO<sub>x</sub>, NMHC i emisija čestica. Operativni troškovi za svaki onečišćivač, koji nastaju tijekom životne dobi vozila, izračunavaju se množenjem kilometraže prijedene tijekom životne dobi vozila i po potrebi uzimajući u obzir već prijedenu kilometražu, u skladu sa stavkom 3., emisijama u gramima po kilometru, u skladu sa stavkom 2., te odnosnim troškom po gramu. Troškovi su uzeti iz prosječnih vrijednosti Zajednice utvrđenih u tablici 2. u Prilogu.

Javni naručitelji ili naručitelji i operateri iz članka 3. mogu primijeniti veće troškove pod uvjetom da ti troškovi ne prelaze odnosne vrijednosti utvrđene u tablici 2. u Prilogu, pomnožene s faktorom 2.

2. Potrošnja goriva, kao i emisije CO<sub>2</sub> i emisije onečišćivača iz tablice 2. u Prilogu po kilometru za rad vozila, temelje se na standardiziranim postupcima ispitivanja Zajednice za vozila za koja su takvi postupci ispitivanja utvrđeni u zakonodavstvu Zajednice o homologaciji vozila. Za vozila koja nisu obuhvaćena standardiziranim postupcima testiranja Zajednice, usporedivost među različitim ponudama osigurana je korištenjem općenito priznatih postupaka testiranja ili rezultatima testova obavljenih za nadležno tijelo ili na temelju podataka koje je dostavio proizvođač.

3. Ako nije drukčije utvrđeno, kilometraža prijedena tijekom životne dobi vozila uzima se iz tablice 3. iz Priloga.

#### Članak 7.

##### Prilagodba tehničkom napretku

Komisija prilagođuje inflaciji i tehničkom napretku podatke za izračun operativnih troškova koji nastaju tijekom životne dobi

vozila za cestovni prijevoz, kako je utvrđeno u Prilogu. Te mjere, koje su namijenjene izmjenama sporednih odredbi Direktive, donose se u skladu s regulatornim postupkom s nadzorom iz članka 9. stavka 2.

#### Članak 8.

##### Razmjena najbolje prakse

Komisija omogućuje i strukturira razmjenu znanja i najbolje prakse među državama članicama u pogledu promicanja kupnje čistih i energetski učinkovitih vozila za cestovni prijevoz od strane javnih naručitelja ili naručitelja i operatera iz članka 3.

#### Članak 9.

##### Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuju se članak 5.a stavci 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

#### Članak 10.

##### Izvjestavanje i pregled

1. Počevši od 4. prosinca 2010., Komisija svake dvije godine priprema izvještaj o provedbi ove Direktive i mjerama koje su poduzele pojedinačne države članice za promicanje kupnje čistih i energetski učinkovitih vozila za cestovni prijevoz.
2. Tim se izvještajima ocjenjuju učinci ove Direktive, a posebno mogućnosti navedene u članku 5. stavku 3., i potreba za daljnjim postupanjem, te po potrebi uključuju i prijedlozi.

Komisija u tim izvještajima za svaku kategoriju vozila navedenu u tablici 3. u Prilogu uspoređuje nominalni i relativni broj vozila kupljenih s obzirom na najbolju tržišnu alternativu u smislu energetskih učinaka i učinaka na okoliš tijekom životne dobi vozila, u pogledu zajedničkog tržišta za ta vozila, te ocjenjuje na koji su način opcije iz članka 5. stavka 3. utjecale na tržište. Komisija ocjenjuje potrebu za daljnjim postupanjem te po potrebi uključuje prijedloge.

3. Najkasnije do datuma prvog izvještaja Komisija ispituje mogućnosti iz članka 5. stavka 3., predstavlja ocjenu metodologije iz članka 6. i po potrebi predlaže odgovarajuće prilagodbe.

**Članak 11.****Prenošenje**

1. Države članice donose zakone i druge propise za usklađivanje s ovom Direktivom do 4. prosinca 2010. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose ove mjere, te mjere prilikom njihove službene objave sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donose u području na koje se odnosi ova Direktiva.

**Članak 12.****Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

**Članak 13.****Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 23. travnja 2009.

*Za Europski parlament*

*Predsjednik*

H.-G. PÖTTERING

*Za Vijeće*

*Predsjednik*

P. NEČAS

## PRILOG

## Podaci za izračun operativnih troškova koji nastaju tijekom životne dobi vozila za cestovni prijevoz

Tablica 1: Udjel energije u motornim gorivima

Gorivo	Udjel energije
Dizelsko gorivo	36 MJ/litra
Benzin	32 MJ/litra
Prirodni plin/bioplín	33–38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Ukapljeni naftni plin	24 MJ/litra
Etanol	21 MJ/litra
Biodizel	33 MJ/litra
Emulzijsko gorivo	32 MJ/litra
Vodik	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tablica 2: Troškovi za emisije u cestovnom prijevozu (prema cijenama iz 2007.)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Čestice
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tablica 3: Kilometraža vozila za cestovni prijevoz, prijeđena tijekom životne dobi vozila

Kategorija vozila (Kategorije M i N kako su utvrđene u Direktivi 2007/46/EZ)	Kilometraža prijeđena tijekom životne dobi vozila
Osobni automobili (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Laka gospodarska vozila (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Teška teretna vozila (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Autobusi (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km