

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/33/EK IRÁNYELVE

(2009. április 23.)

a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

Tanács elé, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását és a közlekedés által okozott szennyezést a fenntartható fejlődés legfőbb akadályai között jelölte meg.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

- (3) A hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról szóló, 2002. július 22-i 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozat⁽⁴⁾ elismeri az energiahatékonyság és az energiatakarékosság fokozásának, az éghajlatváltozással kapcsolatos célkitűzések a közlekedés- és energiapolitikába való beépítésének, valamint a közlekedési ágazatban az energiafelhasználást és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását szabályozó célzott intézkedéseknek a szükségességét.

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁽¹⁾,

- (4) A Bizottság „Európai energiapolitika” című 2007. január 10-i közleménye az EU részéről olyan kötelezettségvállalást javasolt, amely szerint 2020-ig 20 %-kal kell csökkenteni az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását az 1990-es értékhez képest. Javaslat született továbbá a következő, 2020-ig a Közösségben kötelezően teljesítendő célok rögzítésére: az energiahatékonyság 20 %-kal történő javítása, a megújuló energiaforrások részesedésének 20 %-ra való emelése, valamint a közlekedésben a megújuló energiaforrások 10 %-os részesedésének elérése, többek között az EU energiaellátása biztonságának a tüzelőanyag-paletta szélesítésével történő javításának érdekében.

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁽²⁾,a Szerződés 251. cikkében meghatározott eljárással összhangban⁽³⁾,

- (5) A Bizottság „Energiahatékonysági cselekvési terv: a lehetőségek kihasználása” című 2006. október 19-i közleményében megerősítette, hogy továbbra is törekszik arra, hogy a közbeszerzéseken keresztül és a tudatosság fokozása útján fokozatosan bővítse a tisztább, intelligensebb, biztonságosabb és energiahatékonyabb gépjárművek piacát.

mivel:

- (1) Az olaj, amely az Európai Unióban az elsődleges energiaforrás, és ezzel együtt a szennyezőanyag-kibocsátás fő forrása is, a természeti erőforrások közé tartozik, amelyek körültekintő és ésszerű hasznosítását a Szerződés 174. cikkének (1) bekezdése írja elő.
- (2) A „Fenntartható fejlődés Európában egy jobb világért: az Európai Unió fenntartható fejlődési stratégiája” című, 2001. május 15-i bizottsági közlemény, amelyet 2001. június 15–16-i göteborgi ülésén terjesztettek az Európai

- (6) A Bizottság 2001. évi, közlekedésről szóló fehér könyvének („Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára”) 2006. június 22-i féldős értékelésében bejelentette, hogy az Unió – különösképpen az egymást követő európai szabványokkal (Euro Norm), valamint a tiszta járművek használatának közbeszerzésen alapuló előmozdításával – ösztönözni fogja a környezetbarát innovációt.

⁽¹⁾ HL C 195., 2006.8.18., 26. o.⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 18. o.⁽³⁾ Az Európai Parlament 2008. október 22-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. március 30-i határozata.⁽⁴⁾ HL L 242., 2002.9.10., 1. o.

- (7) A Bizottság „A személygépkocsik és a könnyű hasznongépjárművek CO₂ -kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről” című 2007. február 7-i közleményében új, átfogó stratégiát terjesztett elő abból a célból, hogy lehetővé tegye az Unió számára az új személygépjárművek szén-dioxid-kibocsátására vonatkozó 120 g/km-es célérték elérését 2012-ig. A Bizottság jogi szabályozó keretre is javaslatot tett a járműgyártási technológiák fejlődésének biztosítására. A kiegészítő intézkedéseknek serkenteniük kell az üzemanyag-hatékony járművek beszerzését.
- (8) „A városi mobilitás új kultúrája felé” című, a városi közlekedésről szóló, 2007. szeptember 25-i bizottsági zöld könyv szerint az érintettek támogatják a tiszta és energiahatékony járművek „zöld” közbeszerzésen keresztül történő piaci bevezetését. A javaslat szerint lehetséges megközelítésként felmerülhet az externális költségek internalizálása, azaz ha az odaítélési szempontok között a jármű ára mellett szerepelnek a beszerzés tárgyát képező jármű egész életciklusára a működtetéshez kapcsolódóan megállapított, az energiateljesítményéből, a szén-dioxid-kibocsátásból és a szennyezőanyag-kibocsátásból eredő költségek. Ezen túlmenően a közbeszerzés keretében előnyben lehet részesíteni az új Euro-normákat. A tiszta járművek használatának mihamarabbi bevezetése így hozzájárulhat a városi környezet levegőtisztaságának javításához.
- (9) A CARS 21 magas szintű csoport 2005. december 12-i jelentésében támogatta a Bizottságnak a tiszta és energiahatékony járművek használatának elősegítéséről szóló kezdeményezését, azzal a kikötéssel, hogy technológiasemleges és teljesítményalapú, egységes szemléletmódot kell követni, amely bevonja az autógyártókat, az olaj- és üzemanyag-ellátókat, a javítóüzemeket, a vásárlókat vagy a járművezetőket és a hatóságokat.
- (10) A versenyképességgel, energiaüggyel és környezetvédelemmel foglalkozó magas szintű csoport 2007. február 27-i jelentésében javasolta, hogy a magán- és közbeszerzések során vegyék figyelembe a jármű egész életciklusára megállapított költségeket, és fordítsanak különös figyelmet a jármű energiahatékonyására. A tagállamoknak és a Közösségnek közbeszerzési útmutatót kell összeállítaniuk és közreadniuk, amelyben bemutatják, hogy a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽¹⁾, és az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽²⁾ összhangban hogyan kell a legalacsonyabb ár iránti versenyztetés szempontján túllépve környezetbarátabb közbelső árak beszerzését megvalósítani.
- (11) Ezen irányelv célja, hogy ösztönözze a tiszta és energiahatékony közúti járművek piacát, és különösen – mivel ennek jelentős környezeti hatása lenne –, a nagy mennyiségben gyártott szabványos járművek (személygépkocsi, busz, távolsági busz, kamion) piacát befolyásolja azáltal, hogy a tiszta és energiahatékony járművek iránt oly mértékű keresletet biztosít, amely arra ösztönzi a gyártókat és az iparágat, hogy beruházzanak az alacsony energiafogyasztású, alacsony szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátású közúti járművekbe és továbbfejlesszék azokat.
- (12) A tagállamoknak tájékoztatniuk kell a személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatást nyújtó nemzeti, regionális vagy helyi ajánlatkérőket és ajánlatkérő szervezeteket, valamint piaci szereplőket a tiszta és energiahatékony közúti járművek beszerzésével kapcsolatos rendelkezésekről.
- (13) A tiszta és energiahatékony járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművek áránál. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak.
- (14) Ezen irányelv célja, hogy a tiszta és energiahatékony járművek beszerzésének előmozdítására vonatkozó ismeretek és legjobb gyakorlatok cseréjének megkönnyítésével és strukturálásával támogassa a tagállamokat.
- (15) A tömegközlekedési szolgáltatásokban használt járművek beszerzésének jelentős hatása lehet a piacra, amennyiben a beszerzéskor közösségi szinten egységes feltételeket alkalmaznak.
- (16) A piacra kifejtett legnagyobb hatás – és az optimális költség-haszon arány – úgy érhető el, ha kötelezővé teszik a jármű egész életciklusára megállapított, az energiateljesítményéből, valamint a szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségek odaítélési szempontként való bevonását a tömegközlekedési szolgáltatások során használt járművekre vonatkozó közbeszerzési eljárásba.
- (17) A 2004/17/EK irányelv, és a 2004/18/EK irányelv hatályával összhangban és az említett irányelvek nemzeti jog útján történő végrehajtásának teljes mértékű tiszteletben tartása mellett ez az irányelv az ajánlatkérő szervek vagy ajánlatkérők által vásárolt közúti járművekre vonatkozik, függetlenül attól, hogy köz- vagy magánszervekről van-e szó. Ezen kívül az irányelv a közszolgáltatási szerződés alapján teljesített személyszállítási közszolgáltatások céljára használt közúti járművek vásárlására vonatkozik, meghagyva a tagállamoknak azt a szabadságot, hogy a kisebb beszerzéseket a felesleges adminisztratív terhek elkerülése érdekében kizárják a hatálya alól.

(1) HL L 134., 2004.4.30., 1. o.

(2) HL L 134., 2004.4.30., 114. o.

- (18) A gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (keretirányelv) ⁽¹⁾ összhangban és a fölösleges adminisztratív terhek elkerülése érdekében a tagállamoknak ezen irányelv követelményei alóli mentességet adhatnak az ajánlatkérő hatóságok és a piaci szereplők számára speciális használati célra tervezett és gyártott járművek vásárlása esetén.
- (19) Ez az irányelv több választási lehetőséget kínál az energetikai és környezeti hatások figyelembevételére. Az ajánlatkérő hatóságok és a piaci szereplők, amelyek már kifejlesztették a helyi igényekhez és körülményekhez igazodó módszereiket, így tovább alkalmazhatják ezeket a módszereket.
- (20) Az energiafelhasználás, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségek odaítélési szempontként való bevonása nyomán nem emelkedik a teljes költség, csak arról van szó, hogy a teljes életciklusra vonatkozó üzemeltetési költségeket eleve figyelembe veszik a közbeszerzési határozatok során. A kibocsátási határértékeket rögzítő európai kibocsátási szabványra (Euro Norm) vonatkozó jogszabályokat kiegészítve a jelen szemlélet a tényleges kibocsátások költségvonatát veszi alapul, így nincs szükség további megállapítására.
- (21) Az ajánlatkérő szervezetet, az ajánlatkérőket és a piaci szereplőket arra ösztönzik, hogy az energetikai és környezeti hatások figyelembevételére vonatkozó követelménynek a műszaki előírások meghatározása révén történő teljesítésekor a közösségi jogszabályokban megállapítottnál magasabb szintű energiahatékonyságot és környezetvédelmi teljesítményt előírányzó előírásokat határozzanak meg, figyelembe véve például az olyan európai szabványokat (Euro Norm), amelyek már elfogadásra kerültek, de még nem váltak kötelező erejűvé.
- (22) Az ExternE tanulmány ⁽²⁾, a Bizottság Tiszta levegőt Európának programja (CAFE) ⁽³⁾ és a HEATCO tanulmány ⁽⁴⁾ információval szolgál a szén-dioxid, a nitrogén-oxidok (NO_x), a nemmetán szénhidrogének (NMHC) és a szilárd részecskék kibocsátásával kapcsolatos költségekről. Az odaítélési eljárás egyszerűsége érdekében a költségek a jelenlegi értékekre vonatkoznak.
- (23) Ez az irányelv a szén-dioxid- és a szennyezőanyag-kibocsátás költségeinek olyan tartományát határozza meg, amely egyrészt a helyi körülmények figyelembevételére érdekében rugalmasságot biztosít az ajánlatkérő szervezeteknek, az ajánlatkérőknek és a piaci szereplőknek, másrészt pedig megfelelő szintű összehangolást tesz lehetővé.
- (24) A tiszta és energiahatékony járművek beszerzésére alkalmazandó feltételek kötelező alkalmazása nem jelenti az egyéb lényeges odaítélési szempontok kizárását. Továbbá ugyanúgy nem zárja ki a környezetbarátabb üzemre átépített járművek használatát sem. Ilyen egyéb lényeges odaítélési szempontok az olyan közbeszerzések esetén is alkalmazhatók, amelyek a 2004/17/EK vagy a 2004/18/EK irányelv hatálya alá tartoznak, feltéve, hogy e szempontok kapcsolódnak a szerződés tárgyához, az ajánlatkérő szervek vagy ajánlatkérők számára nem nyújtanak korlátlan választási lehetőséget, világosan felsorolják őket és megfelelnek a Szerződés alapelveinek.
- (25) A szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében a járművek teljes élettartamára megállapított üzemeltetési költségek – ideértve az ezen irányelvben meghatározott számadatokat – járműbeszerzési döntések céljából történő kiszámításának módja nem érinti az externális költségekre vonatkozó egyéb közösségi jogszabályokat.
- (26) Az ezen irányelvben meghatározott számítási módszer felülvizsgálata során figyelembe kell venni a vonatkozó közösségi jogszabályokat, és törekedni kell az azokkal való összhangra.
- (27) Az energiával és a környezettel kapcsolatos odaítélési szempontoknak szerepelniük kell a tiszta és energiahatékony közúti járművek beszerzésével kapcsolatos döntés meghozatalára felkért ajánlatkérő szervek vagy ajánlatkérők által mérlegelt különböző odaítélési szempontok között.
- (28) Az irányelv nem akadályozza az ajánlatkérőket és az ajánlatkérő szervezetet abban, hogy a tömegközlekedési szolgáltatásokra használt járművek beszerzésekor a mindenkori legfrissebb európai szabványt (Euro Norm) – annak akár kötelezővé válását megelőzően – előnyben részesítsék. Nem akadályozza továbbá az ajánlatkérő szervezetet és az ajánlatkérőket abban, hogy az alternatív üzemanyagokat – például a hidrogént, a cseppfolyósított propán-bután gázt (LPG), a sűrített földgázt (CNG) és a bioüzemanyagokat – részesítsék előnyben, feltéve, hogy figyelembe veszik a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és a környezeti hatásokat.

⁽¹⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

⁽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.

(29) Szabványosított közösségi teszteljárásokat kell kidolgozni további járműkategóriákra is a gyártói adatok jobb összehasonlíthatósága és átláthatósága érdekében. A gyártókat ösztönözni kell a teljes életciklusra megállapított energiafogyasztásra, valamint a CO₂- és a szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozó adatok megadására.

- (30) A környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás⁽¹⁾ és a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról szóló, 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK bizottsági rendelet (általános csoportmentességi rendelet)⁽²⁾ elismeri az olyan tiszta és energiahatékony közúti járművek vásárlása esetében nyújtott állami támogatás lehetőségét – ideértve a motorok és alkatrészek utólagos beszerelésének támogatását is –, amelyek meghaladják a kötelező érvényű környezetvédelmi követelményeket. Ebben az összefüggésben „A vasúti vállalkozásoknak adott tagállami támogatásról szóló közösségi iránymutatás” című bizottsági közleményben⁽³⁾, különösen a 34. ponthoz fűzött 1. lábjegyzetben és a 36. ponthoz fűzött 3. lábjegyzetben szereplő iránymutatások szintén irányadók. Mindazonáltal a Szerződés rendelkezéseit és különösen annak 87. és 88. cikkét az ilyen jellegű állami támogatásra továbbra is alkalmazni kell.
- (31) A környezetvédelem állami támogatásáról szóló közösségi iránymutatás elismeri az alternatív üzemanyagok forgalmazásához szükséges infrastruktúrák fejlesztését elősegítő állami támogatás lehetőségét. Mindazonáltal a Szerződés rendelkezéseit és különösen annak 87. és 88. cikkét továbbra is alkalmazni kell az ilyen jellegű állami támogatásra.
- (32) A tiszta és energiahatékony közúti járművek beszerzése lehetőséget ad a városok számára, hogy környezettudatosnak nevezzék magukat. E tekintetben fontos az ezen irányelvben foglaltaknak megfelelően folytatott közbeszerzésekre vonatkozó tájékoztatás közzététele az interneten.
- (33) Szorgalmazni kell a városi mobilitásra és a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdítására az egyes tagállamokban rendelkezésre álló pénzügyi eszközökkel kapcsolatos lényeges információk közzétételét az interneten.
- (34) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽⁴⁾ összhangban kell elfogadni.
- (35) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen, hogy a közúti járművek egész életciklusára megállapított üzemeltetési költségek kiszámításához használt adatokat az inflációhoz és a műszaki fejlődéshez igazítsa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében előírt, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.
- (36) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a tiszta és energiahatékony járművek piacának ösztönzését és előmozdít-

tását, valamint a szállítási ágazatnak a Közösség környezetvédelmi, éghajlat- és energiapolitikájához való hozzájárulásának javítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért az európai ipar fejlesztéseinek költséghatékonyságát biztosító kritikus járműmennyiség megteremtése érdekében azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.

- (37) A tagállamoknak és a Bizottságnak továbbra is támogatnia kell a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatát. Ebben az összefüggésben az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendeletben⁽⁵⁾ meghatározott nemzeti és regionális operatív programok fontos szerepet játszhatnak. Továbbá az olyan közösségi programok, mint a „Civitas” és az „Intelligens energia – Európa” is hozzájárulhatnak a városi mobilitás javításához, miközben csökkentik a kedvezőtlen hatásokat.
- (38) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽⁶⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözik arra, hogy a maguk számára, illetve a Közösség érdekében készítsenek táblázatokat, amelyek a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az áttültető rendelkezések közötti megfelelést, és hogy e táblázatokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Tárgy és cél

Az irányelv előírja az ajánlatkérő szervek, az ajánlatkérők és egyes piaci szereplők számára, hogy a közúti járművek beszerzésekor vegyék figyelembe a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és környezeti hatásokat, beleértve az energiafelhasználást, valamint a szén-dioxid- és bizonyos szennyezőanyag-kibocsátást azzal a céllal, hogy ez ösztönözze és előmozdítsa a tiszta és energiahatékony járművek piacát és javítsa a szállítási ágazatnak a Közösség környezetvédelmi, éghajlat- és energiapolitikájához való hozzájárulását.

2. cikk

Mentesség

A tagállamok mentességet adhatnak az ezen irányelvben rögzített követelmények alól a 2007/46/EK irányelv 2. cikkének (3) bekezdésében említett olyan járművek beszerzésére vonatkozó szerződések esetében, amelyekre területükön nem vonatkozik a típusjóváhagyás vagy az egyedi jóváhagyás.

⁽¹⁾ HL C 82., 2008.4.1., 1. o.

⁽²⁾ HL L 214., 2008.8.9., 3. o.

⁽³⁾ HL C 184., 2008.7.22., 13. o.

⁽⁴⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽⁵⁾ HL L 210., 2006.7.31., 25. o.

⁽⁶⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

3. cikk

Hatály

Ezt az irányelvet az alábbi szervezetek közötti járművásárlási szerződéseinél kell alkalmazni:

- a) ajánlatkérő szervek vagy ajánlatkérők, amennyiben kötelesek alkalmazni a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelvben foglalt közbeszerzési eljárásokat;
- b) az a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló, 2007. október 23-i 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ szerinti közszolgáltatási szerződés alapján közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő olyan piaci szereplők, amelyek túllépik a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelvben foglalt értékhatárokat nem meghaladó, tagállamok által meghatározott értékhatárokat.

4. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. „ajánlatkérő szervek”: a 2004/17/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdésének a) pontjában és a 2004/18/EK irányelv 1. cikkének (9) bekezdésében meghatározott ajánlatkérő szervek;
2. „ajánlatkérők”: a 2004/17/EK 2. cikkének (2) bekezdésében említett ajánlatkérők;
3. „közúti jármű”: a melléklet 3. táblázatában felsorolt járműkategóriákba tartozó jármű.

5. cikk

Tiszta és energiahatékony közúti járművek vásárlása

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy 2010. december 4-től a 3. cikkben említett valamennyi ajánlatkérő szerv, ajánlatkérő és piaci szereplő a közúti járművek beszerzésekor figyelembe vegye a (2) bekezdésben foglalt, az üzemeltetéssel járó, a jármű teljes élettartamára megállapított energetikai és környezeti hatásokat, továbbá a (3) bekezdésben foglalt lehetőségek közül legalább egyet alkalmazzon.

(2) Az üzemeltetési energetikai és környezeti hatások figyelembevételének legalább az alábbiakra kell kiterjednie:

- a) energiafogyasztás;
- b) szén-dioxid-kibocsátás; és
- c) NO_x, NMHC és részecske kibocsátás.

Az ajánlatkérő szervek, az ajánlatkérők és a piaci szereplők az első albekezdésben említett energetikai és környezeti hatások mellett egyéb környezeti hatásokat is figyelembe vehetnek.

⁽¹⁾ HL L 315., 2007.12.3., 1. o.

(3) Az (1) és (2) bekezdésben foglalt követelményeket az alábbi lehetőségekkel összhangban kell teljesíteni:

- a) a közúti járművek beszerzési dokumentációjában az energiahatékonyságra és a környezetvédelmi teljesítményre vonatkozó műszaki előírások meghatározása a figyelembe vett hatások, valamint további környezeti hatások vonatkozásában; vagy
- b) az energetikai és környezeti hatások beépítése a beszerzési döntésbe, ami szerint:

— abban az esetben, ha közbeszerzési eljárást kell alkalmazni, akkor ezeket a hatásokat szerződés-odaítélési kritériumként kell figyelembe venni, valamint

— abban az esetben, ha e hatásokat a beszerzési döntésbe való beépítés céljából pénzben fejezik ki, a 6. cikkben foglalt módszert kell alkalmazni.

6. cikk

A járművek teljes élettartamára megállapított üzemeltetési költségek kiszámítási módszere

(1) Az 5. cikk (3) bekezdése b) pontja második francia bekezdésének alkalmazásában a beszerzés tárgyát képező járművek teljes élettartamára megállapított, energia-felhasználásból eredő, valamint a melléklet 2. táblázatában felsorolt, szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátásból eredő üzemeltetési költségeket az alábbi pontokban foglalt módszer szerint kell pénzben kifejezni és kiszámítani.

- a) A járművek teljes élettartamára megállapított energiafelhasználásból eredő üzemeltetési költséget a következő módszer szerint kell kiszámítani:

— a jármű kilométerenkénti, e cikk (2) bekezdése szerinti üzemanyag-fogyasztását a kilométerenkénti energiafelhasználás mértékegységeiben kell számolni, függetlenül attól, hogy ezt megadták-e közvetlenül (mint például az elektromos autók esetében), vagy sem. Amennyiben az üzemanyag-fogyasztást különböző mértékegységekben adták meg, azt a mellékletben található, a különböző tüzelőanyagok energiatartalmát tartalmazó 1. táblázatban szereplő átváltási együtthatók segítségével át kell számolni kilométerenkénti energiafelhasználásra,

— minden energia-mértékegységnek csak egyféle pénzürték felelhet meg. Ez az egyedi pénzürték a benzinhoz és a dízelolajhoz rendelt energia-mértékegységek adót nem tartalmazó ára közül az alacsonyabb, amennyiben az üzemanyagot közlekedési céllal használják,

— a járművek teljes élettartamára megállapított energiafelhasználás üzemeltetési költségét úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot – szükség esetén figyelembe véve a már megtett kilométerek számát – megszorozzuk az e pont első francia bekezdésében megállapított kilométerenkénti energia-felhasználással, valamint az energiameértékegységnek az e pont második francia bekezdésében megállapított pénzürtékével.

b) A járművek teljes élettartamára megállapított szén-dioxid-kibocsátás üzemeltetési költségét úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot – szükség esetén figyelembe véve a már megtett kilométerek számát – megszorozzuk a kilométerenkénti szén-dioxid-kibocsátásnak a (2) bekezdés szerinti, kilogrammban kifejezett értékével, valamint a melléklet 2. táblázatában szereplő tartományban megadott kilogrammonkénti költséggel.

c) A járművek teljes élettartamára megállapított, a melléklet 2. táblázatában felsorolt szennyezőanyag-kibocsátás üzemeltetési költségét úgy kell kiszámítani, hogy összeadjuk a NO_x , az NMHC és a részecske kibocsátásának a jármű teljes élettartamára megállapított költségeit. A járművek teljes élettartamára megállapított, az egyes szennyező anyagokra vonatkozó kibocsátások üzemeltetési költségeit úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot – szükség esetén figyelembe véve a már megtett kilométerek számát – megszorozzuk a kilométerenkénti kibocsátásnak a (2) bekezdés szerinti, grammban kifejezett értékével, valamint a grammonkénti költséggel. A költségre vonatkozó adat a melléklet 2. táblázatában szereplő átlagos közösségi értéknek felel meg.

A 3. cikkben említett ajánlatkérő szervek, ajánlatkérők és piaci szereplők magasabb költségekkel is számolhatnak, feltéve, hogy ezek a költségek nem haladják meg a melléklet 2. táblázatában szereplő vonatkozó értékek kétszeresét.

(2) Az olyan járművek üzemanyag-fogyasztására, valamint a melléklet 2. táblázatában felsorolt szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó kilométerenkénti értékeket, amelyekre a közösségi típus-jóváhagyási jogszabályok ilyen teszt elvégzését írják elő, szabványosított közösségi teszteljárások alapján kell megállapítani. Az olyan járművek esetében, amelyek nem esnek a szabványosított közösségi teszteljárások hatálya alá, a különböző ajánlatok összehasonlíthatósága érdekében széles körben elismert teszteljárást vagy az adott szerv számára elvégzett tesztek eredményeit, illetve a gyártó által nyújtott tájékoztatást kell alkalmazni.

(3) A jármű teljes élettartama alatti futásteljesítményére vonatkozó adatok eltérő rendelkezés hiányában a melléklet 3. táblázatában szereplő adatoknak felelnek meg.

7. cikk

Hozzáigazítás a műszaki fejlődéshez

A Bizottság az inflációhoz és a műszaki fejlődéshez igazítja a közúti járművek teljes élettartamára megállapított üzemeltetési költségek kiszámításához használt, a mellékletben szereplő adatokat. Az ezen irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 9. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.

8. cikk

A legjobb gyakorlatok cseréje

A Bizottság megkönnyíti és strukturálja az ismeretek és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét a tiszta és energiahatékony közúti járműveknek a 3. cikkben említett ajánlatkérő szervek, ajánlatkérők és piaci szereplők általi beszerzését előmozdító gyakorlatok tekintetében.

9. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot egy bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, figyelemmel 8. cikkének rendelkezéseire.

10. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) Kétévente, és első alkalommal 2010. december 4-ig a Bizottság jelentést készít ezen irányelv alkalmazásáról, valamint a tiszta és energiahatékony közúti járművek beszerzésének előmozdítása érdekében az egyes tagállamok által tett intézkedésekről.

(2) Ezek a jelentések értékelik az irányelv és különösen az 5. cikk (3) bekezdésében foglalt lehetőségek hatását, a további intézkedések szükségességét és megfelelő esetben javaslatokat is tartalmaznak.

E jelentésekben a Bizottság a melléklet 3. táblázatában foglalt egyes járműkategóriákban a teljes élettartamra megállapított energetikai és a környezeti hatások tekintetében a piacon elérhető legjobb alternatívának megfelelő, megvásárolt járművek névleges és relatív számát összehasonlítja e járművek teljes piacával, és megbecsüli, hogy az 5. cikk (3) bekezdésében foglalt lehetőségek hogyan befolyásolták a piacot. A Bizottság értékeli a további intézkedések szükségességét és megfelelő esetben javaslatokat is előterjeszt.

(3) A Bizottság legkésőbb az első jelentés időpontjáig megvizsgálja az 5. cikk (3) bekezdésében említett lehetőségeket, benyújtja a 6. cikkben ismertetett módszer értékelését és szükség esetén megfelelő kiigazításokat javasol.

11. cikk

Átültetés a nemzeti jogba

(1) A tagállamok 2010. december 4-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azon főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

12. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

13. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS

MELLÉKLET

A közúti járművek teljes élettartamára vonatkozó üzemeltetési költségek kiszámításához alkalmazandó adatok

1. táblázat: Az üzemanyagok energiatartalma

Üzemanyag	Energiatartalom
Dízelgázolaj	36 MJ/liter
Benzin	32 MJ/liter
Földgáz/biogáz	33–38 MJ/Nm ³
Cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG)	24 MJ/liter
Etanol	21 MJ/liter
Biodízel	33 MJ/liter
Emulziós üzemanyag	32 MJ/liter
Hidrogén	11 MJ/Nm ³

2. táblázat: A közúti közlekedésből származó kibocsátások költségvonzata (2007-es árak alapján):

CO ₂	NO _x	nem metán szénhidrogének (NMHC)	szilárd részecskék
0,03–0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

3. táblázat: A közúti járművek teljes élettartam alatti futásteljesítménye

Járműkategória (a 2007/46/EK irányelvben meghatározott M és N kategóriák)	Összes futásteljesítmény
Személygépkocsik (M ₁)	200 000 km
Könnyű haszongépjárművek (N ₁)	250 000 km
Nehéz tehergépjárművek (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autóbuszok (M ₂ , M ₃)	800 000 km