

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2009/33/EB

2013/EES/56/52

frá 23. apríl 2009

um að stuðla að notkun á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum (*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFNA,

mengun af völdum flutninga vera meðal helstu hindrana í vegi sjálfbærrar þróunar.

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 1. mgr. 175. gr.,

- 3) Í ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1600/2002/EB frá 22. júlí 2002 um sjöttu aðgerða-áætlun Bandalagsins á sviði umhverfismála^(*) er viðurkennd þörfin á sértækum ráðstöfunum til að auka orkunýtni og orkusparnað og þörfin á að flétta markmið um loftslagsbreytingar inn í stefnuna í flutninga- og orkumálum, auk þarfarinnar á sérstökum ráðstöfunum í flutningageiranum til að bregðast við orkunotkun og losun gróðurhúsalofttegunda.

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins⁽¹⁾,

- 4) Í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 10. janúar 2007 sem ber yfirskriftina „Stefna í orkumálum fyrir Evrópu“ var lagt til að Evrópusambandið skuldbindi sig til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda um 20% fyrir árið 2020 miðað við árið 1990. Auk þess hefur verið lögð fram tillaga um bindandi markmið í Bandalaginu fyrir árið 2020 sem fela í sér að orkunýtni verði bætt um 20% til viðbótar, að hlutfall endurnýjanlegra orkugjafa verði 20% og að hlutfall endurnýjanlegra orkugjafa í flutningum verði 10%, m.a. til að tryggja öryggi í orkuafhendingu með því að auka fjölbreytni í samsetningu eldsneytis.

með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar⁽²⁾,í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans⁽³⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Til náttúruauðlinda, sem nýta skal af varúð og skynsemi skv. 1. mgr. 174. gr. sáttmálans, telst olía, sem er helsti orkugjafi Evrópusambandsins en er einnig helsta uppspretta losunar mengandi efna.
- 2) Í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar, sem ber yfirskriftina „Sjálfbær Evrópa fyrir betri heim: skipulagsáætlun Evrópusambandsins á sviði sjálfbærrar þróunar“ og lögð var fyrir leiðtogaáætlun í Gautaborg 15. og 16. júní 2001, telst losun gróðurhúsalofttegunda og

- 5) Í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 19. október 2006 sem ber yfirskriftina „Aðgerðaáætlun um orkunýtni – möguleikarnir nýttir“ var tilkynnt að framkvæmdastjórnin myndi halda áfram þeirri viðleitni sinni að þróa markaði fyrir hreinni, snjallari, öruggari og orkunýtnari ökutæki með opinberum innkaupum og vitundarvakningu.
- 6) Í endurskoðun á hvítbók framkvæmdastjórnarinnar frá árinu 2001, sem ber yfirskriftina „Höldum Evrópu gangandi – sjálfbær hreyfanleiki í álfunni okkar“, sem fram fór á miðju tímabili 22. júní 2006, var tilkynnt að Sambandið myndi yta undir umhverfissvæna nýsköpun, einkum með fleiri evrópskum losunarstöðlum (Evrópu-stöðlum) og með því að stuðla að notkun á vistvænum ökutækjum með opinberum innkaupum.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 120, 15.5.2009, bls. 5. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 173/2013 frá 4. október 2013 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn, bíður birtingar.

(1) Stjtið. ESB C 195, 18.8.2006, bls. 26.

(2) Stjtið. ESB C 229, 22.9.2006, bls. 18.

(3) Álit Evrópuþingsins frá 22. október 2008 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindunum) og ákvörðun ráðsins frá 30. mars 2009.

(*) Stjtið. EB L 242, 10.9.2002, bls. 1.

- 7) Í orðsendingu sinni frá 7. febrúar 2007 sem ber yfirskriftina „Niðurstöður endurskoðunar á áætlun Bandalagsins um að draga úr losun koltvísýrings frá fólksbifreiðum og léttum atvinnuökutækjum“ kynnti framkvæmdastjórnin nýja heildstæða áætlun sem gerir Sambandinu kleift að ná því markmiði sínu að losun koltvísýrings frá nýjum fólksbifreiðum verði 120 g/km árið 2012. Þar var lagður fram lagarammi til að tryggja tækniframfarir í ökutækjum. Viðbótarráðstafanir ættu að stuðla að innkaupum á eldsneytisnýtum ökutækjum.
- 8) Í grænbók framkvæmdastjórnarinnar um flutninga í þéttbýli frá 25. september 2007 sem ber yfirskriftina „Í átt að nýrri menningu fyrir hreyfanleika í þéttbýli“ er áréttað að hagsmunaaðilar stuðli að innleiðingu á hreinum og orkunýtum ökutækjum á markaðinum með umhverfissvænum opinberum innkaupum. Þar er lagt til að hugsanleg aðferð gæti byggt á innfellingu ytri kostnaðar með því að nota rekstrarkostnað á endingartíma ökutækis vegna orkunotkunar, losunar koltvísýrings og losunar mengandi efna sem úthlutunarviðmiðun vegna þeirra ökutækja sem kaupa á inn, til viðbótar við verð ökutækisins. Auk þess gætu nýir Evrópustaðlar gengið fyrir við opinber innkaup. Skjót innleiðing á notkun hreinni ökutækja gæti einnig bætt loftgæði á þéttbýlissvæðum.
- 9) Skýrsla nefndar háttsettra embættismanna, CARS 21, frá 12. desember 2005, studdi frumkvæði framkvæmdastjórnarinnar um að stuðla að notkun á hreinum og orkunýtum ökutækjum, með því skilyrði að það yrði gert með samþættri aðferð sem væri árangurstengd og hlutlaus í tæknilegu tilliti og fæli í sér aðkomu ökutækjaframleiðenda, olíu- eða eldsneytisbirgja, viðgerðarverkstæða, viðskiptavina eða ökumanna og opinberra yfirvalda.
- 10) Í skýrslu sinni frá 27. febrúar 2007 mælti nefnd háttsettra embættismanna um samkeppnishæfni, orku- og umhverfismál með því að við innkaup, bæði opinber og til einkanota, sé tekið tillit til heildarkostnaðar á endingartíma, með áherslu á orkunýtni. Aðildarríki og Bandalagið skulu þróa og birta opinberar innkaupaleiðbeiningar um það hvernig unnt er að hverfa frá útboðum sem byggjast á lágsta verðinu yfir í innkaup á sjálfbærari og hálfunnum vörum, í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/17/EB frá 31. mars 2004 um samræmingu reglna um innkaup stofnana sem annast vatnsveitu, orkuveitu, flutninga og pósthjónustu⁽¹⁾ og tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/18/EB frá 31. mars 2004 um samræmingu reglna um útboð og gerð opinberra verksamninga og þjónustusamninga⁽²⁾.
- 11) Markmiðið með þessari tilskipun er að örva markaðinn fyrir hrein og orkunýtin ökutæki til flutninga á vegum og einkum – þar sem þetta hefði veruleg umhverfisáhrif – að hafa áhrif á markaðinn með stöðluð ökutæki sem framleidd eru í miklu magni, s.s. fólksbifreiðar, hóp-bifreiðar, langferðabifreiðar og vörubifreiðar, með því að tryggja eftirspurn eftir hreinum og orkunýtum ökutækjum til flutninga á vegum sem er nægilega mikil til að hvetja framleiðendur og iðnaðinn sjálfan til að fjárfesta í og þróa enn frekar ökutæki með litla orkunotkun, losun koltvísýrings og losun mengandi efna.
- 12) Aðildarríki skulu upplýsa þau samningsyfyrvöld, samningsstofnanir og rekstraraðila á lands-, svæðis- og staðarvísu sem bjóða upp á almenna farþegaflutninga um þau ákvæði sem hafa að gera með kaup á hreinum og orkunýtum ökutækjum til flutninga á vegum.
- 13) Til að byrja með eru hrein og orkunýtin ökutæki dýrari en hefðbundin ökutæki. Með því að skapa nægilega eftirspurn eftir slíkum ökutækjum er hægt að tryggja að stærðarhagkvæmni leiði til lækkunar á kostnaði.
- 14) Í þessari tilskipun er fjallað um þörfina á að styðja við aðildarríki með því að auðvelda og skipuleggja upplýsingaskipti um þekkingu og bestu starfsvenjur þegar kemur að því að stuðla að kaupum á hreinum og orkunýtum ökutækjum.
- 15) Innkaup á ökutækjum fyrir almenna flutningaþjónustu geta haft veruleg áhrif á markaðinn ef samræmdum viðmiðunum er beitt á vettvangi Bandalagsins.
- 16) Mestu áhrifin á markaðinn og besta kostnaðar- og ábatahlutfallið næst með því að gera það skylt að nota kostnað á endingartíma ökutækis vegna orkunotkunar, losunar koltvísýrings og losunar mengandi efna sem úthlutunarviðmiðun við innkaup á ökutækjum fyrir almenna farþegaflutninga.
- 17) Í samræmi við gildissvið tilskipunar 2004/17/EB og tilskipunar 2004/18/EB og að teknu fullu tilliti til framkvæmdar þessara tilskipana í landslögum skal þessi tilskipun ná yfir ökutæki til flutninga á vegum, sem keypt eru af samningsyfyrvöldum og samningsstofnunum, án tillits til þess hvort slík yfirvöld og stofnanir eru opinberar eða einkareknar. Auk þess skal þessi tilskipun ná yfir kaup á vélknúnum ökutækjum til flutninga á vegum sem notuð eru við almenna farþegaflutninga samkvæmt opinberum þjónustusamningi sem gefur aðildarríkjum frelsi til að undanskilja minni háttar innkaup, með það fyrir augum að forðast óþarfa stjórnsýslubyrði.

⁽¹⁾ Stjótið. ESB L 134, 30.4.2004, bls. 1.

⁽²⁾ Stjótið. ESB L 134, 30.4.2004, bls. 114.

- 18) Í samræmi við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tækni-einingum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (ramma-tilskipun) ⁽¹⁾, og með það fyrir augum að forðast óþarfa stjórnsýslubyrði, skulu aðildarríki eiga kost á að veita yfirvöldum og rekstraraðilum undanþágu frá þeim kröfum sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun við kaup á ökutækjum sem eru hönnuð og framleidd til sérstakra nota.
- 19) Í þessari tilskipun skal kveðið á um ólíka valkosti um það hvernig hægt er að taka tillit til orku- og umhverfisáhrifa. Þetta gerir þeim yfirvöldum og rekstraraðilum, sem þegar hafa þróað aðferðir sem eru sérsniðnar að staðbundnum þörfum og skilyrðum, kleift að halda áfram að beita þessum aðferðum.
- 20) Það hefur ekki í för með sér hærri heildarkostnað að taka orkunotkun, losun koltvísýrings og losun mengandi efna inn í úthlutunarviðmiðunina heldur gerir það frekar kleift að áætla rekstrarkostnaðinn á endingartímanum þegar ákvörðun er tekin um innkaup. Þessi aðferð, sem er viðbót við löggjöfina um Evrópustaðla þar sem sett eru fram hámarkslosunarmörk, gefur raunverulegri losun mengandi efna peningalegt gildi og krefst ekki frekari staðlasetningar.
- 21) Þegar samningsyfirvöld, samningsstofnanir og rekstraraðilar hafa uppfyllt kröfuna um að taka tillit til orku- og umhverfisáhrifa með því að ákvarða tæknilegar forskriftir eru þau hvött til að hafa forskriftir sínar strangari hvað varðar árangur í orku- og umhverfismálum en mælt er fyrir um í löggjöf Bandalagsins, með tilliti t.d. til Evrópustaðla sem þegar hafa verið samþykktir en eru enn ekki skyldubundnir.
- 22) Í ExternE-rannsókninni ⁽²⁾, áætlun framkvæmdastjórnarinnar um hreint loft í Evrópu (e. *Clean Air for Europe, CAFE*) ⁽³⁾ og HEATCO-rannsókninni ⁽⁴⁾ komu fram upplýsingar um kostnaðinn við losun koltvísýrings, kófnunarefnisoxíðs (NO_x), vetniskolefna, annarra en metans (NMHC) og efnisagna. Til að einfalda útboðsferlið er kostnaður reiknaður á núvirði.
- 23) Í þessari tilskipun skal skilgreina kostnaðarbil fyrir losun koltvísýrings og losun mengandi efna sem annars vegar veitir samningsyfirvöldum, samningsstofnunum og rekstraraðilum svigrúm til að taka tillit til staðbundinna aðstæðna sinna og tryggir hins vegar viðeigandi samræmingarstig.
- 24) Skyldubundin beiting viðmiðana vegna innkaupa á hreinum og orkunýtnum ökutækjum útilokar ekki beitingu á öðrum viðeigandi úthlutunarviðmiðunum. Hún kemur heldur ekki í veg fyrir að valin verði ökutæki sem hafa verið endurbætt og uppfærð til að betri árangur náist í umhverfismálum. Einnig má styðjast við aðrar viðeigandi úthlutunarviðmiðanir í innkaupum sem falla undir tilskipun 2004/17/EB eða 2004/18/EB, að því gefnu að þær tengist viðfangsefni samningsins, að þær veiti samningsyfirvaldinu eða samningsstofnuninni ekki ótakmarkað valfrelsi, að kveðið sé sérstaklega á um þær og að þær séu í samræmi við grundvallarreglur sáttmálans.
- 25) Aðferðin við að reikna út rekstrarkostnað á endingartíma vegna losunar mengandi efna við ákvarðanatöku um innkaup á ökutækjum, þ.m.t. þau tölugildi sem skilgreind eru í þessari tilskipun, hefur ekki áhrif á aðra löggjöf Bandalagsins sem hefur með ytri kostnað að gera.
- 26) Við endurskoðun og leiðréttingu á þeirri reikniáðferð sem skilgreind er í þessari tilskipun skal hafa viðeigandi og tengdar lagarástafanir Bandalagsins í huga og leitast við að samrýmast þeim.
- 27) Úthlutunarviðmiðanir sem tengjast orku- og umhverfisáhrifum ættu að vera á meðal þeirra sem tillit er tekið til þegar samningsyfirvöldum eða samningsstofnunum er gert að taka ákvarðanir um innkaup á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum.
- 28) Þessi tilskipun skal ekki koma í veg fyrir að samningsyfirvöld og samningsstofnanir láti nýjustu Evrópustaðlana ganga fyrir við kaup á ökutækjum til nota í almennri flutningaþjónustu, jafnvel áður en þessir staðlar verða skyldubundnir. Hún skal ekki heldur koma í veg fyrir að samningsyfirvöld og samningsstofnanir láti annars konar eldsneyti ganga fyrir, t.d. vetni, fljótandi jarðolíugas (LPG), þjappað jarðgas (CNG) og lífeldsneyti, að því gefnu að tekið sé tillit til orku- og umhverfisáhrifa á öllum endingartímanum.
- 29) Þróa skal staðlaðar prófunaraðferðir Bandalagsins fyrir aðra ökutækjaflokka til að bæta samanburðarhæfi og gagnsæi í upplýsingum framleiðenda. Framleiðendur skulu hvattir til að veita upplýsingar um heildarkostnað við orkunotkun, losun koltvísýrings og losun mengandi efna á endingartímanum.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, framkvæmdastjórn Evrópusambandsins, útgáfuskrifstofa, Lúxemborg, 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) Möguleikinn á opinberum stuðningi vegna kaupa á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum, þ.m.t. með ísetningu hreyfla og varahluta í ökutæki, sem ganga lengra en skyldubundnar umhverfiskröfur, er viðurkenndur í viðmiðunarreglum Bandalagsins um ríkisaðstoð til umhverfisverndar⁽¹⁾ og reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 800/2008 frá 6. ágúst 2008 þar sem tilgreindir eru tilteknir flokkar aðstoðar sem samrýmast sameiginlega markaðnum til beitingar 87. og 88. gr. sáttmálans (reglugerð um almenna hópundanþágu)⁽²⁾. Í þessu samhengi skipta einnig máli viðmiðunarreglunnar sem finna má í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar sem ber yfirskriftina „Viðmiðunarreglur Bandalagsins um ríkisaðstoð til járnbrautarfyrirtækja“⁽³⁾, einkum 1. nmgr. við 34. lið og 3. nmgr. við 36. lið. Ákvæði sáttmálans, einkum 87. og 88. gr., munu þó gilda áfram um slíkan opinberan stuðning.
- 31) Möguleikinn á opinberum stuðningi við eflingu á þróun þeirra grunnvirkja sem nauðsynleg eru vegna dreifingar á annars konar eldsneyti er viðurkenndur í viðmiðunarreglum Bandalagsins um ríkisaðstoð til umhverfisverndar. Ákvæði sáttmálans, einkum 87. og 88. gr., munu þó gilda áfram um slíkan opinberan stuðning.
- 32) Kaup á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum fela í sér tækifæri fyrir borgir sem vilja markaðssetja sig sem umhverfismeðvitaðar. Í því samhengi er mikilvægt að upplýsingar um opinber innkaup samkvæmt þessari tilskipun verði birtar á Netinu.
- 33) Hvetja skal til þess að á Netinu séu birtar viðeigandi upplýsingar um þá fjármálagerninga sem eru fyrir hendi í aðildarríkjunum vegna hreyfanleika í þéttbýli og vegna stuðnings við notkun á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum.
- 34) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessarar tilskipunar skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið⁽⁴⁾.
- 35) Einkum ber að veita framkvæmdastjórninni umboð til að laga gögn, sem notuð eru til að reikna út rekstrar-kostnað á öllum endingartíma ökutækja til flutninga á vegum, að verðbólgu og tækniframförum. Þar eð þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og ætlað að breyta veigaminni þáttum tilskipunar þessarar verður að samþykka þær í samræmi við þá reglunefndarmeðferð með grannskoðun sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvörðun 1999/468/EB.
- 36) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar, þ.e. að stuðla að og hvetja til notkunar á hreinum og orkunýtnum ökutækjum á

markaðinum til að bæta framlag flutningageirans til umhverfis-, loftslags- og orkustefnu Bandalagsins, og þeim verður betur náð á vettvangi Bandalagsins svo að hægt sé að framleiða nauðsynlegt magn ökutækja til að þróunarstarf í evrópskum iðnaði sé kostnaðarhagkvæmt, er Bandalaginu heimilt að samþykka ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessum markmiðum.

- 37) Aðildarríkjunum og framkvæmdastjórninni ber áfram að stuðla að notkun á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum. Í þessu samhengi geta aðgerðaáætlanir, bæði á landsbundnum og svæðisbundnum vettvangi, eins og þær eru skilgreindar í reglugerð ráðsins (EB) nr. 1083/2006 frá 11. júlí 2006 um almenn ákvæði um Bygðaðþróunarsjóð Evrópu, Félagsmálasjóð Evrópu og Samheldnisjóðinn⁽⁵⁾, gegnt mikilvægu hlutverki. Auk þess geta áætlanir Bandalagsins á borð við „Civitas“ og „Skynsamleg stýring orkunotkunar í Evrópu“ stuðlað að bættum hreyfanleika í þéttbýli og dregið úr skaðlegum áhrifum hans á sama tíma.
- 38) Í samræmi við 34. lið samstarfssamnings milli stofnana um betri lagasetningu⁽⁶⁾ eru aðildarríkin hvött til þess, bæði í eigin þágu og í þágu Bandalagsins, að semja og birta sín eigin yfirlit sem sýna, eftir því sem kostur er, samsvörum milli þessarar tilskipunar og lögleiðingar-ráðstafana.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Viðfangsefni og markmið

Í þessari tilskipun er þess krafist að samningsyfírvöld, samningsstofnanir og tilteknir rekstraraðilar taki tillit til orku- og umhverfisáhrifa á endingartímanum, þ.m.t. orkunotkunar, losunar koltvísýrings og losunar tiltekinna mengunarefna við innkaup á ökutækjum til flutninga á vegum með það að markmiði að stuðla að og hvetja til notkunar á hreinum og orkunýtnum ökutækjum á markaðinum og til að bæta framlag flutningageirans til umhverfis-, loftslags- og orkustefnu Bandalagsins.

2. gr.

Undanþágur

Aðildarríki geta undanþegið samninga um kaup á ökutækjum, sem um getur í 3. mgr. 2. gr. tilskipunar 2007/46/EB og eru ekki háð gerðarviðurkenningu eða einstakri viðurkenningu á yfírráðasvæði þeirra, frá kröfunum sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 82, 1.4.2008, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. ESB L 214, 9.8.2008, bls. 3.

⁽³⁾ Stjtið. ESB C 184, 22.7.2008, bls. 13.

⁽⁴⁾ Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

⁽⁵⁾ Stjtið. ESB L 210, 31.7.2006, bls. 25.

⁽⁶⁾ Stjtið. ESB C 321, 31.12.2003, bls. 1.

3. gr.

Gildissvið

Þessi tilskipun gildir um samninga um kaup á ökutækjum til flutninga á vegum af hálfu:

- a) samningsyfirvalda eða samningsstofnana, að svo miklu leyti sem þeim er skylt að fara eftir innkaupaferlinu sem mælt er fyrir um í tilskipunum 2004/17/EB og 2004/18/EB,
- b) rekstraraðila, sem eru skyldugir til að veita opinbera þjónustu samkvæmt opinberum þjónustusamningi í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1370/2007 frá 23. október 2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum⁽¹⁾, sem er yfir tiltekinni viðmiðunarfjárhæð, sem aðildarríkjunum ber að skilgreina og sem er ekki hærri en þær viðmiðunarfjárhæðir sem mælt er fyrir um í tilskipunum 2004/17/EB og 2004/18/EB.

4. gr.

Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „Samningsyfirvöld“: samningsyfirvöld eins og þau eru skilgreind í a-lið 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 2004/17/EB og í 9. mgr. 1. gr. tilskipunar 2004/18/EB.
2. „Samningsstofnanir“: samningsstofnanir eins og um getur í 2. mgr. 2. gr. tilskipunar 2004/17/EB.
3. „Ökutæki til flutninga á vegum“: ökutæki sem fellur undir ökutækjaflokka sem skráðir eru í töflu 3 í viðaukanum.

5. gr.

Kaup á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum

1. Aðildarríki skulu sjá til þess að frá og með 4. desember 2010 taki öll samningsyfirvöld, samningsstofnanir og rekstraraðilar, sem um getur í 3. gr., tillit til orku- og umhverfisáhrifa á endingartímanum, eins og mælt er fyrir um í 2. mgr., og beiti a.m.k. einum þeirra valkosta sem mælt er fyrir um í 3. mgr. þegar keypt eru ökutæki til flutninga á vegum.
2. Orku- og umhverfisáhrif, sem tengjast rekstri ökutækisins, sem taka skal tillit til skulu a.m.k. vera eftirfarandi:
 - a) orkunotkun,
 - b) losun koltvísýrings og
 - c) losun köfnunarefnisoxíða, vetniskolefna, annarra en metans og efnisagna.

Auk þeirra orku- og umhverfisáhrifa, sem tengjast rekstri ökutækisins, sem um getur í fyrstu undirgrein geta samningsyfirvöld, samningsstofnanir og rekstraraðilar einnig haft önnur umhverfisáhrif í huga.

3. Kröfurnar sem fram koma í 1. og 2. mgr. skal uppfylla í samræmi við eftirfarandi valkosti:

- a) með því að setja tækniforskriftir, sem snúa að árangri í orku- og umhverfismálum, í gögnin, sem liggja til grundvallar kaupa á vélknúnum ökutækjum til flutninga á vegum, fyrir hverja tegund áhrifa sem um ræðir, auk allra annarra umhverfisáhrifa eða
- b) með því að hafa orku- og umhverfisáhrif í huga þegar ákvörðun um kaup er tekin, þar sem:

— þessu er náð fram með því að hafa fyrrgreind áhrif sem úthlutunarviðmiðun þegar notast er við innkaupaferli og í þeim tilvikum þar sem þessum áhrifum er gefið peningalegt gildi svo að hægt sé að taka tillit til þeirra þegar ákvörðun um kaup er tekin, með því að notast við aðferðafræðina sem mælt er fyrir um í 6. gr.

6. gr.

Aðferðafræði vegna útreiknings á rekstrarkostnaði á endingartíma

1. Að því er varðar annan undirlið b-liðar 3. mgr. 5. gr. skal rekstrarkostnaði á endingartíma vegna orkunotkunar, losunar koltvísýrings og losunar mengandi efna, eins og sett er fram í töflu 2 í viðaukanum, sem tengist rekstri ökutækjanna sem kaupa skal, gefið peningalegt gildi og hann reiknaður út samkvæmt aðferðafræðinni sem sett er fram í neðangreindum liðum:

- a) reikna skal út rekstrarkostnað á endingartíma vegna orkunotkunar ökutækis með því að nota eftirfarandi aðferðafræði:

— eldsneytisnotkun ökutækis á hvern kílómetra skv. 2. mgr. skal reiknast í einingum orkunotkunar á hvern kílómetra, hvort sem þessi tala er gefin upp með beinum hætti, eins og t.a.m. hvað varðar rafmagnsbíla, eða ekki. Þegar eldsneytisnotkunin er gefin upp í ólíkum einingum skal umbreyta henni yfir í einingar orkunotkunar á hvern kílómetra með því að nota þá breytistuðla sem settir eru fram í töflu 1 í viðaukanum, þar sem tilgreint er orkuinnihald mismunandi eldsneytistegunda.

— við útreikninginn skal notast við eitt peningalegt gildi á hverja orkueiningu. Þetta staka gildi skal vera sá kostnaður á hverja orkueiningu af bensíni eða dísilolíu sem er lægstur fyrir skatt, þegar eldsneytið er notað til flutninga.

⁽¹⁾ Stjóttö. ESB L 315, 3.12.2007, bls. 1.

— reikna skal rekstrarkostnað vegna orkunotkunar á endingartíma ökutækis út með því að margfalda fjölda kílómetra sem ökutæki getur ekið á öllum endingartímanum, að teknu tilliti til, þar sem þörf krefur, þeirra kílómetra sem þegar hafa verið eknir skv. 3. mgr., með orkunotkun á hvern kílómetra samkvæmt fyrsta undirliði þessa liðar og með kostnaði á hverja orkueiningu samkvæmt öðrum undirliði þessa liðar,

b) reikna skal rekstrarkostnað vegna losunar koltvísýrings á endingartíma ökutækis út með því að margfalda fjölda kílómetra sem ökutæki getur ekið á öllum endingartímanum, að teknu tilliti til, þar sem þörf krefur, þeirra kílómetra sem þegar hafa verið eknir skv. 3. mgr., með losun koltvísýrings í kílógrömmum á hvern kílómetra skv. 2. mgr. og með kostnaði á hvert kílógramm samkvæmt flokkun í töflu 2 í viðaukanum.

c) reikna skal rekstrarkostnað á endingartímanum vegna losunar mengandi efna á endingartíma ökutækis út með því að leggja saman rekstrarkostnað á endingartímanum vegna losunar köfnunarefnisoxíða, vetniskolefna, annarra en metans og efnisagna. Reikna skal rekstrarkostnað vegna hvers mengunarefnis á endingartíma ökutækis út með því að margfalda fjölda kílómetra sem ökutæki getur ekið á öllum endingartímanum skv. 3. mgr., og þegar þess er þörf skal tillit tekið til þeirra kílómetra sem þegar hafa verið eknir, með losun í grömmum á hvern kílómetra skv. 2. mgr. og með tilheyrandi kostnaði á hvert gramm. Kostnaðurinn skal miðast við þau meðalgildi Bandalagsins sem sett eru fram í töflu 2 í viðaukanum.

Samningsyfirvöld, samningsstofnanir og rekstraraðilar sem um getur í 3. gr. mega tilgreina hærri kostnað, að því að gefnu að hann sé ekki meiri en viðkomandi gildi sem sett eru fram í töflu 2 í viðaukanum, margfölduð með stuðlinum 2.

2. Byggja skal gildi fyrir eldsneytisnotkun, sem og fyrir losun koltvísýrings og losun mengandi efna á hvern kílómetra í tengslum við rekstur ökutækis eins og sett er fram í töflu 2 í viðaukanum, á stöðluðum prófunaraðferðum Bandalagsins fyrir þau ökutæki þar sem löggjöf Bandalagsins um gerðarviðurkenningar inniheldur slíkar prófunaraðferðir. Hvað varðar ökutæki sem falla ekki undir staðlaðar prófunaraðferðir Bandalagsins skal nota almennt viðurkenndar prófunaraðferðir, prófunarniðurstöður frá yfirlöðum eða upplýsingar frá framleiðanda til að tryggja samanburðarhæfi á milli ólíkra tilboða.

3. Sá fjöldi kílómetra sem ökutæki getur ekið á öllum endingartímanum skal fenginn úr töflu 3 í viðaukanum, nema annað sé tekið fram.

7. gr.

Aðlaganir að tækniframförum

Framkvæmdastjórnin skal laga gögn, sem notuð eru til að reikna út rekstrarkostnað á endingartíma ökutækja til flutninga

á vegum, að verðbólgu og tækniframförum eins og mælt er fyrir um í viðaukanum. Samþykkja skal þessar ráðstafanir, sem er ætlað að breyta veigalitlum þáttum þessarar tilskipunar, í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem um getur í 2. mgr. 9. gr.

8. gr.

Miðlun bestu starfsvenja

Framkvæmdastjórnin skal greiða fyrir og skipuleggja miðlun á þekkingu og bestu starfsvenjum á milli aðildarríkjanna með tilliti til þess hvernig samningsyfirvöld, samningsstofnanir og rekstraraðilar, sem um getur í 3. gr., geti stutt við kaup á hreinum og orkunýtnum vélknúnum ökutækjum til flutninga á vegum.

9. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.–4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. í ákvörðun 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

10. gr.

Skýrslugjöf og endurskoðun

1. Annað hvert ár, frá og með 4. desember 2010, á framkvæmdastjórnin að taka saman skýrslu um beitingu þessarar tilskipunar og þær aðgerðir sem einstaka aðildarríki hafa gripið til í því skyni að styðja við kaup á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum.

2. Í þessum skýrslum skal meta áhrif þessarar tilskipunar, einkum þeirra valkosta sem um getur í 3. mgr. 5. gr., og þörfina á frekari aðgerðum og setja fram tillögur, eftir því sem við á.

Í þessum skýrslum skal framkvæmdastjórnin bera saman uppgæfnn fjölda og hlutfallslegan fjölda keypra ökutækja, sem samsvöruðu bestu valkostunum á markaði hvað varðar orku- og umhverfisáhrif á endingartímanum, innan hvers ökutækjaflokks sem skráður er í töflu 3 í viðaukanum, við heildarmarkaðinn fyrir þessi tilteknu ökutæki og meta hvernig valkostirnir sem um getur í 3. mgr. 5. gr. hafa haft áhrif á markaðinn. Framkvæmdastjórnin skal meta þörfina á frekari aðgerðum og leggja fram tillögur, ef það á við.

3. Eigi síðar en á útgáfudegi fyrstu skýrslunnar skal framkvæmdastjórnin skoða valkostina sem um getur í 3. mgr. 5. gr., leggja fram mat á aðferðafræðinni sem sett er fram í 6. gr. og leggja til viðeigandi breytingar, ef þörf krefur.

11. gr.

Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 4. desember 2010. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

12. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í Stjórnartíðindum Evrópusambandsins.

13. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 23. apríl 2009.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

H.-G. PÖTTERING

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

P. NEČAS

forseti.

VIÐAUKI

Gögn vegna útreiknings á rekstrarkostnaði ökutækja til flutninga á vegum á endingartíma

Tafla 1: Orkuinnihald vélaeldsneytis

Eldsneyti	Orkuinnihald
Dísilolía	36 MJ/lítra
Bensín	32 MJ/lítra
Jarðgas/lifgas	33-38 MJ/Nm ³
Fljótandi jarðoliugas (LPG)	24 MJ/lítra
Etanól	21 MJ/lítra
Lifdísilolía	33 MJ/lítra
Ýrueldsneyti	32 MJ/lítra
Vetni	11 MJ/Nm ³

Tafla 2: Kostnaður vegna losunar frá flutningum á vegum (miðað við verðlag ársins 2007)

CO ₂	NO _x	NMHC	Efnisagnir
0,03-0,04 evrur/kg	0,0044 evrur/g	0,001 evrur/g	0,087 evrur/g

Tafla 3: Fjöldi kílómetra sem ökutæki til flutninga á vegum geta ekið á öllum endingartímanum

Ökutækjaflokkur (flokkur M og flokkur N eins og þeir eru skilgreindir í tilskipun 2007/46/EB)	Fjöldi kílómetra sem ökutæki getur ekið á öllum endingartímanum
Fólksbifreiðar (M ₁)	200 000 km
Léttar vöruflutningabifreiðar	250 000 km
Þungaflutningabifreiðar (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Hópbifreiðar (M ₂ , M ₃)	800 000 km