**Directiva 33 din 15-05-2009**

**Publicat în Jurnalul Oficial L nr. 120 din 15-05-2009**

Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (1)

**Publicat în Jurnalul Oficial L nr. 120 din 15-05-2009**

DIRECTIVA 2009/33/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 23 aprilie 2009

privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic

(Text cu relevanţă pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunităţii Europene, în special articolul 175 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic şi Social European (1),

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor (2),

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat (3),

întrucât:

(1) Printre resursele naturale cu privire la care articolul 174 alineatul (1) din tratat solicită o utilizare prudentă şi raţională se numără şi petrolul, care este produsul energetic principal în Uniunea Europeană, dar care constituie în acelaşi timp o sursă majoră de emisii poluante.

(2) Comunicarea Comisiei din 15 mai 2001 intitulată "O Europă durabilă pentru o lume mai bună: o strategie a Uniunii Europene pentru dezvoltarea durabilă", prezentată la Consiliul European de la Goteborg din 15-16 iunie 2001, a identificat printre principalele obstacole în calea dezvoltării durabile emisiile de gaz de seră şi poluarea rezultată din transport.

(3) Decizia nr. 1600/2002/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 22 iulie 2002 de stabilire a celui de-al şaselea program comunitar de acţiune pentru mediu (4) a recunoscut necesitatea de a adopta măsuri specifice care să amelioreze eficacitatea energetică şi economisirea energiei şi de a integra în cadrul politicii energetice şi a transporturilor obiectivele legate de schimbările climatice, precum şi necesitatea de a adopta măsuri specifice în sectorul transporturilor în vederea reducerii consumului de energie şi a emisiilor de gaze cu efect de seră.

(4) Comunicarea Comisiei din 10 ianuarie 2007 intitulată "O politică energetică pentru Europa" propune un angajament din partea Uniunii Europene de a reduce gazele cu efect de seră până în 2020 cu cel puţin 20% în raport cu nivelul acestora din 1990. În plus, au fost propuse ţinte obligatorii pentru 2020 de îmbunătăţire cu 20% a eficienţei energetice, un nivel de 20% de energii regenerabile şi o cotă de 10% de energii regenerabile în domeniul transportului în cadrul Comunităţii, printre altele în vederea îmbunătăţirii aprovizionării cu energie prin diversificarea amestecului de carburanţi.

(5) În Comunicarea Comisiei din 19 octombrie 2006 intitulată "Planul de acţiune pentru eficienţa energetică: realizarea potenţialului" s-a anunţat că Comisia îşi va continua eforturile în vederea dezvoltării unor pieţe pentru vehicule mai puţin poluante, mai "inteligente", mai sigure şi mai eficiente din punct de vedere energetic prin achiziţii publice şi campanii de sensibilizare.

(6) În revizuirea la jumătatea perioadei a Cărţii albe a Comisiei din 2001 intitulate "Pentru o Europă în mişcare - mobilitate durabilă pentru continentul nostru" din 22 iunie 2006, se anunţă că Uniunea va stimula inovaţia ecologică, printre altele prin intermediul unor standarde europene succesive (Euro norm) şi prin promovarea vehiculelor nepoluante pe pieţele de achiziţii publice.

(7) În Comunicarea sa din 7 februarie 2007 intitulată "Rezultatele revizuirii strategiei Comunităţii de reducere a emisiilor de CO2 provenite de la autoturisme şi de la vehiculele comerciale uşoare", Comisia a prezentat o nouă strategie cuprinzătoare pentru a permite Uniunii să îşi atingă până în 2012 obiectivul său de a reduce la 120 g/km cantitatea de emisii de CO2 provenite de la autoturisme noi. A fost propus un cadru legislativ pentru asigurarea realizării de îmbunătăţiri tehnologice în cazul vehiculelor. Ar trebui instituită o serie de măsuri complementare prin care să se promoveze achiziţionarea de vehicule eficiente din punctul de vedere al consumului de carburanţi.

(8) În Cartea verde a Comisiei privind transportul urban din 25 septembrie 2007 intitulată "Către o nouă cultură a mobilităţii urbane", se indică sprijinul părţilor interesate pentru promovarea introducerii pe piaţă a vehiculelor nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic, prin intermediul achiziţiilor publice ecologice. Se afirmă că o abordare posibilă ar consta în internalizarea costurilor externe aferente funcţionării vehiculelor care trebuie achiziţionate, folosind drept criteriu de atribuire, pe lângă preţul vehiculului, costurile legate de consumul de energie, de emisiile de CO2 şi de emisiile de poluanţi, care intervin pe toată durata de viaţă a vehiculului. În plus, achiziţiile publice ar putea favoriza noile standarde Euro. Folosirea anticipată a vehiculelor curate ar putea, de asemenea, să amelioreze calitatea aerului în zonele urbane.

(9) În raportul Grupului la nivel înalt CARS 21 din 12 decembrie 2005 s-a exprimat sprijinul în favoarea iniţiativei Comisiei privind promovarea vehiculelor nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic, cu condiţia să se adopte o abordare integrată, neutră din punct de vedere tehnologic şi bazată pe rezultate, care să implice constructorii de vehicule, furnizorii de petrol sau de combustibil, personalul de întreţinere, clienţii sau şoferii şi autorităţile publice.

(10) Grupul la nivel înalt privind competitivitatea, energia şi mediul, în raportul său din 27 februarie 2007, recomandă ca la efectuarea achiziţiilor publice şi private, să se ţină cont de costurile suportate pe toată durata de viaţă a vehiculelor respective şi în special de eficacitatea energetică a acestora. Statele membre şi Uniunea Europeană ar trebui să dezvolte şi să publice o serie de orientări pentru achiziţiile publice privind modalităţile prin care se poate face trecerea de la principiul de atribuire pe baza preţului celui mai mic la achiziţionarea de bunuri intermediare cu un grad mai mare de durabilitate în conformitate cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziţii în sectoarele apei, energiei, transporturilor şi serviciilor poştale (5) şi cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziţii publice de lucrări, de bunuri şi de servicii (6).

(11) Scopul prezentei directive este să stimuleze piaţa vehiculelor de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic şi în special - dat fiind că acest lucru ar avea un impact semnificativ asupra mediului - să influenţeze piaţa vehiculelor standardizate produse în cantităţi mari, cum ar fi autoturismele, autobuzele, autocarele şi camioanele, asigurând un nivel al cererii pentru vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic suficient de ridicat pentru a încuraja producătorii şi industria să investească şi să dezvolte în continuare vehicule cu un consum redus de energie şi cu emisii reduse de CO2 şi de alţi poluanţi.

(12) Statele membre ar trebui să informeze autorităţile contractante naţionale, regionale sau locale şi entităţile contractante şi operatorii care oferă servicii de transport public de călători cu privire la dispoziţiile legate de cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic.

(13) Iniţial, vehiculele nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic costă mai mult decât vehiculele convenţionale. Crearea unei cereri suficiente de asemenea vehicule ar putea să constituie o garanţie că economiile de scară conduc la reducerea preţurilor.

(14) Prezenta directivă abordează necesitatea de a oferi statelor membre sprijin pentru a facilita şi a structura schimburile de cunoştinţe şi de bune practici pentru a promova cumpărarea de vehicule nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic.

(15) În cazul în care se aplică criterii armonizate la nivel comunitar, achiziţiile de vehicule pentru serviciile de transport public pot avea un impact semnificativ asupra pieţei.

(16) Cel mai mare impact asupra pieţei, dublat de cel mai bun raport între costuri şi beneficii, se obţine prin includerea obligatorie a costurilor pentru consumul energetic, emisiile de dioxid de carbon şi emisiile poluante, calculate pe toată durata de viaţă a vehiculelor, în lista criteriilor de selecţie pentru achiziţionarea de vehicule destinate serviciilor de transport public.

(17) Consecventă cu domeniul de aplicare al Directivei 2004/17/CE şi al Directivei 2004/18/CE şi cu respectarea deplină a măsurilor de transpunere a acestor directive în dreptul naţional, prezenta directivă ar trebui să reglementeze vehiculele de transport rutier cumpărate de autorităţile contractante şi entităţile contractante, indiferent dacă autorităţile şi entităţile în cauză sunt publice sau private. În plus, prezenta directivă ar trebui să reglementeze cumpărarea de vehicule de transport rutier utilizate pentru prestarea de servicii de transport public de călători în cadrul unui contract de servicii publice, lăsând statelor membre libertatea de a exclude cumpărările minore pentru a evita sarcinile administrative inutile.

(18) În conformitate cu Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate destinate vehiculelor respective (directiva-cadru)(7) şi pentru a evita sarcinile administrative inutile, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a acorda autorităţilor şi operatorilor o derogare de la cerinţele stabilite în prezenta directivă la cumpărarea de vehicule concepute şi construite pentru utilizări speciale.

(19) Prezenta directivă ar trebui să prevadă o serie de opţiuni pentru a ţine seama de impactul energetic şi de mediu. Acest lucru ar permite autorităţilor şi operatorilor care au conceput deja metode specifice pentru a satisface nevoile şi condiţiile locale să aplice în continuare metodele respective.

(20) Includerea drept criterii de selecţie a consumului energetic, a emisiilor de CO2 şi a emisiilor poluante nu impune costuri totale mai ridicate, ci doar anticipează costurile operaţionale pe toată durata de viaţă a vehiculelor, bazându-se pe aceste estimări în cadrul deciziei de achiziţionare. În complementaritate cu legislaţia referitoare la standardul european (Euro norm) care stabileşte limitele maxime admisibile privind emisiile, această abordare furnizează un echivalent monetar pentru emisiile poluante efective şi nu necesită instituirea unor standarde suplimentare.

(21) La îndeplinirea cerinţei de a ţine cont de impactul energetic şi de mediu prin stabilirea de specificaţii tehnice, autorităţile contractante, entităţile contractante şi operatorii sunt încurajaţi să stabilească specificaţii la un nivel de performanţă energetică şi ecologică superior celui stabilit în legislaţia comunitară, având în vedere, de exemplu, standardele europene (Euro norm) care au fost deja adoptate, dar care nu au devenit încă obligatorii.

(22) Studiul ExternE (8), programul Comisiei intitulat "Aer curat pentru Europa" (9) (Clean Air for Europe - CAFE) şi studiul HEATCO (10) cuprind informaţii privind costurile emisiilor de CO2, oxizi de azot (NO(x)), hidrocarburi nemetanice (NMHC) şi particule. Costurile sunt apreciate la valoarea actuală pentru simplificarea procedurii de selecţie.

(23) Prezenta directivă ar trebui să definească un interval pentru costurile legate de emisiile de CO2 şi de alţi poluanţi, care, pe de o parte, să ofere autorităţilor contractante, entităţilor contractante şi operatorilor flexibilitatea necesară pentru a ţine cont de situaţia lor locală şi, pe de altă parte, să asigure un grad adecvat de armonizare.

(24) Aplicarea obligatorie a criteriilor pentru achiziţionarea de vehicule nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic nu interzice includerea altor criterii de atribuire relevante. De asemenea, aplicarea criteriilor respective continuă să permită alegerea unor vehicule reechipate şi adaptate în vederea ameliorării comportamentului lor ecologic. Astfel de criterii de atribuire relevante pot fi incluse şi în achiziţiile publice care intră sub incidenţa Directivei 2004/17/CE sau a Directivei 2004/18/CE, cu condiţia să aibă legătură cu obiectul contractului, să nu limiteze libertatea de alegere a autorităţii contractante sau a entităţii contractante, să fie menţionate în mod expres şi să respecte principiile fundamentale ale tratatului.

(25) Metoda de calcul al costurilor operaţionale pe durata de viaţă pentru emisiile de poluanţi în scopul aplicării deciziilor de achiziţionare de vehicule, inclusiv a valorilor numerice definite în prezenta directivă, nu împiedică aplicarea altor dispoziţii comunitare referitoare la costurile externe.

(26) Reexaminările şi revizuirile metodei de calcul definite în prezenta directivă ar trebui să ţină cont de măsurile legislative comunitare conexe relevante şi să vizeze asigurarea coerenţei cu acestea.

(27) Criteriile de atribuire energetice şi de mediu ar trebui să se numere printre diversele criterii de atribuire avute în vedere de autorităţile contractante sau entităţile contractante atunci când li se solicită să ia o decizie referitoare la achiziţionarea de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic.

(28) Prezenta directivă nu ar trebui să împiedice autorităţile contractante şi entităţile contractante să îşi manifeste preferinţa pentru cele mai noi standarde europene privind emisiile de poluanţi (Euro norm) la cumpărarea de vehicule pentru servicii de transport public înainte ca standardele respective să devină obligatorii. De asemenea, prezenta directivă nu ar trebui să împiedice autorităţile contractante şi entităţile contractante să îşi manifeste preferinţa pentru carburanţii alternativi, de exemplu pentru hidrogen, gazul petrolier lichefiat (GPL), gazele naturale comprimate (GNC) şi biocarburanţi, cu condiţia să se ţină cont de impactul energetic şi de mediu pe întreaga durată de viaţă.

(29) Ar trebui elaborate proceduri de testare standardizate la nivel comunitar pentru alte categorii de vehicule în vederea îmbunătăţirii comparabilităţii şi transparenţei datelor constructorului. Constructorii ar trebui să fie încurajaţi să furnizeze date privind consumul de energie şi emisiile de CO2 şi de alţi poluanţi pentru întreaga durată de viaţă.

(30) Posibilitatea de a acorda sprijin public pentru cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic, inclusiv pentru echiparea ulterioară a vehiculelor cu motoare şi piese de schimb, care sunt mai performante decât prevăd standardele obligatorii de mediu, este recunoscută în orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecţia mediului (11) şi Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piaţa comună în aplicarea articolelor 87 şi 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare) (12). Sunt, de asemenea, relevante, dispoziţiile incluse în Comunicarea Comisiei intitulată "Linii directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare" (13), în special nota de subsol 1 de la punctul 34 şi nota de subsol 3 de la punctul 36. Cu toate acestea, normele din tratat, în special articolele 87 şi 88, vor continua să se aplice acestui sprijin public.

(31) Posibilitatea de a acorda sprijin public pentru promovarea dezvoltării infrastructurii necesare pentru distribuirea de carburanţi alternativi este recunoscută în orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecţia mediului. Cu toate acestea, normele din tratat, în special articolele 87 şi 88, vor continua să se aplice acestui sprijin public.

(32) Cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic oferă o oportunitate municipalităţilor care doresc să arate o atitudine responsabilă faţă de mediu. În acest context, publicarea pe internet a informaţiilor privind achiziţiile publice realizate în conformitate cu prezenta directivă este importantă.

(33) Ar trebui încurajată publicarea pe internet a informaţiilor pertinente privind instrumentele financiare disponibile în statele membre pentru mobilitatea urbană şi promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic.

(34) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competenţelor de executare conferite Comisiei (14).

(35) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adapteze la inflaţie şi la progresul tehnic datele pentru calcularea costurilor operaţionale pe durata de viaţă a vehiculelor de transport rutier. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare şi sunt destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentei directive, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(36) Întrucât obiectivele prezentei directive, şi anume promovarea şi stimularea pieţei pentru vehicule nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic şi îmbunătăţirea contribuţiei sectorului de transporturi la politicile Comunităţii în domeniul mediului, climei şi energiei, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre şi prin urmare, în vederea furnizării unei mase critice de vehicule care să permită industriei europene dezvoltări avantajoase în privinţa raportului dintre costuri şi beneficii, pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarităţii, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporţionalităţii, astfel cum este enunţat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depăşeşte ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.

(37) Statele membre şi Comisia ar trebui să promoveze în continuare vehiculele de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic. În acest context, programele operaţionale naţionale şi regionale, definite în Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a anumitor dispoziţii generale privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European şi Fondul de coeziune (15) ar putea juca un rol important. În plus, programe comunitare precum Civitas şi Energie inteligentă - Europa ar putea contribui la îmbunătăţirea mobilităţii urbane cu reducerea efectelor sale adverse.

(38) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituţional privind o mai bună legiferare (16), statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele şi în interesul Comunităţii, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilităţii, corespondenţa dintre prezenta directivă şi măsurile de transpunere şi să le facă publice,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(1) JO C 195, 18.8.2006, p. 26.

(2) JO C 229, 22.9.2006, p. 18.

(3) Avizul Parlamentului European din 22 octombrie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) şi Decizia Consiliului din 30 martie 2009.

(4) JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

(5) JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

(6) JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

(7) JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

(8) Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Comisia Europeană, Oficiul pentru Publicaţii, Luxemburg, 2005.

(9) Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology, Didcot, 2005.

(10) Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

(11) JO C 82, 1.4.2008, p. 1.

(12) JO L 214, 9.8.2008, p. 3.

(13) JO C 184, 22.7.2008, p. 13.

(14) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

(15) JO L 210, 31.7.2006, p. 25.

(16) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

---------------

Articolul 1

Obiectul şi obiectivele

Prezenta directivă impune autorităţilor contractante, entităţilor contractante, precum şi anumitor operatori să ţină cont de impactul energetic şi de mediu pe durata de viaţă, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO2 şi de anumiţi poluanţi, la cumpărarea de vehicule de transport rutier, având ca obiective promovarea şi stimularea pieţei vehiculelor nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic şi îmbunătăţirea contribuţiei sectorului transporturilor la politicile Comunităţii în domeniul mediului, climei şi energiei.

Articolul 2

Derogări

Statele membre pot să acorde derogări de la cerinţele prevăzute în prezenta directivă pentru contractele de cumpărare de vehicule prevăzute la articolul 2 alineatul (3) din Directiva 2007/46/CE care nu fac obiectul unei omologări de tip sau unei omologări individuale pe teritoriul lor.

Articolul 3

Domeniul de aplicare

Prezenta directivă se aplică contractelor de cumpărare de vehicule de transport rutier încheiate de:

(a) autorităţi contractante sau entităţi contractante în măsura în care acestea intră sub incidenţa obligaţiei de a aplica procedurile de achiziţie prevăzute în Directivele 2004/17/CE şi 2004/18/CE;

(b) operatori care îndeplinesc obligaţii de serviciu public în cadrul unui contract de servicii publice, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători (1), peste un prag care va fi definit de către statele membre astfel încât să nu depăşească pragurile prevăzute în Directivele 2004/17/CE şi 2004/18/CE.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(1) JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

-----------------

Articolul 4

Definiţii

În sensul prezentei directive:

1. "autorităţi contractante" înseamnă autorităţile contractante definite la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2004/17/CE şi la articolul 1 alineatul (9) din Directiva 2004/18/CE;

2. "entităţi contractante" înseamnă entităţile contractante definite la articolul 2 alineatul (2) din Directiva 2004/17/CE;

3. "vehicul de transport rutier" înseamnă un vehicul care se încadrează în categoriile de vehicule enumerate în tabelul 3 din anexă.

Articolul 5

Cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic

(1) Statele membre se asigură că, începând cu 4 decembrie 2010, toate autorităţile contractante, entităţile contractante şi operatorii menţionaţi la articolul 3 ţin cont, la cumpărarea de vehicule de transport rutier, de impactul energetic şi de mediu pe întreaga durată de viaţă în conformitate cu alineatul (2) şi aplică cel puţin una dintre opţiunile prevăzute la alineatul (3).

(2) Aspectele luate în considerare pentru evaluarea impactului operaţional energetic şi de mediu includ cel puţin următoarele:

(a) consumul de energie;

(b) emisiile de CO2; şi

(c) emisiile de NO(x), NMHC şi particule.

În plus faţă de aspectele menţionate la primul paragraf cu privire la impactul operaţional energetic şi de mediu, autorităţile contractante, entităţile contractante şi operatorii pot avea în vedere, de asemenea, alte aspecte ale impactului asupra mediului.

(3) Îndeplinirea cerinţelor de la alineatele (1) şi (2) se realizează conform următoarelor opţiuni:

(a) prin stabilirea de specificaţii tehnice pentru performanţa energetică şi ecologică în documentaţia pentru cumpărarea de vehicule de transport rutier cu privire la fiecare dintre aspectele de impact avute în vedere, precum şi orice alte aspecte ale impactului asupra mediului; sau

(b) prin includerea impactului energetic şi de mediu în decizia de cumpărare, astfel:

1. în cazul în care se aplică o procedură de achiziţie, aceasta se va realiza prin utilizarea acestor aspecte de impact drept criterii de atribuire; şi

1. în cazul în care aceste aspecte sunt evaluate în bani în vederea includerii în decizia de cumpărare, se va utiliza metodologia prevăzută la articolul 6.

Articolul 6

Metodologia pentru calcularea costurilor operaţionale pe durata de viaţă

(1) În sensul articolului 5 alineatul (3) litera (b) a doua liniuţă, costurile operaţionale pentru consumul energetic, precum şi costurile pentru emisiile de dioxid de carbon şi emisiile de poluanţi stabilite în tabelul 2 din anexă, aferente operării vehiculelor care fac obiectul cumpărării, sunt evaluate în bani şi calculate conform metodologiei stabilite la literele următoare:

(a) costul operaţional al consumului energetic pentru un vehicul, estimat pe toată durata de viaţă a acestuia, se calculează după cum urmează:

1. în conformitate cu alineatul (2), consumul de carburant al unui vehicul per kilometru se contorizează în unităţi de consum energetic per kilometru, chiar dacă acesta este furnizat direct, cum este, de exemplu, cazul automobilelor electrice, sau nu. În cazul în care consumul de carburant este calculat în alte unităţi, acesta se converteşte în consum energetic per kilometru, folosind factorii de conversie pentru conţinutul energetic al diferiţilor carburanţi menţionaţi în tabelul 1 din anexă;

1. se utilizează o singură valoare monetară per unitate energetică. Această valoare unică reprezintă cel mai scăzut cost per unitate de energie derivată din benzină sau motorină înainte de impozitare, atunci când acestea sunt folosite drept carburant pentru transport;

1. costul operaţional al consumului energetic pentru un vehicul, estimat pe toată durata de viaţă a acestuia, se calculează înmulţind kilometrajul înregistrat pe durata de viaţă a vehiculului, ţinând seama, dacă este cazul, de distanţa deja parcursă, în conformitate cu alineatul (3), cu consumul de energie per kilometru, în conformitate cu prima liniuţă din prezenta literă şi cu costul per unitate energetică, în conformitate cu cea de-a doua liniuţă din prezenta literă;

(b) costul operaţional pe durata de viaţă pentru emisiile de CO2 generate de operarea unui vehicul se calculează înmulţind kilometrajul pe durata de viaţă a acestuia, ţinând seama, dacă este cazul, de distanţa deja parcursă, în conformitate cu alineatul (3), cu emisiile de CO2 în kilograme per kilometru, în conformitate cu alineatul (2), şi cu costul per kilogram preluat din intervalul specificat în tabelul 2 din anexă;

(c) costul operaţional pe durata de viaţă pentru emisiile de poluanţi enumeraţi în tabelul 2 din anexă generate de un vehicul se calculează ca suma costurilor operaţionale pe durata de viaţă pentru emisiile de oxizi de azot, de hidrocarburi nemetanice şi de particule. Costul operaţional pe durata de viaţă pentru fiecare poluant se calculează prin înmulţirea kilometrajului pe durata de viaţă a unui vehicul, ţinând seama, dacă este cazul, de distanţa deja parcursă, în conformitate cu alineatul (3), cu emisiile în grame per kilometru, în conformitate cu alineatul (2), şi cu costul respectiv per gram. Acest cost se preia din valorile medii la nivelul Comunităţii prevăzute în tabelul 2 din anexă.

Autorităţile contractante, entităţile contractante şi operatorii menţionaţi la articolul 3 pot aplica un cost mai mare cu condiţia să nu depăşească valoarea relevantă din tabelul 2 din anexă înmulţită cu factorul 2.

(2) Consumul de carburant, precum şi costurile pentru emisiile de dioxid de carbon şi emisiile de poluanţi stabilite în tabelul 2 din anexă per kilometru generate de operarea unui vehicul se bazează pe proceduri comunitare standardizate de testare a vehiculelor pentru vehiculele pentru care astfel de proceduri de testare sunt definite în legislaţia comunitară în materie de omologare de tip. Pentru vehiculele care nu fac obiectul unor proceduri comunitare standardizate de testare, comparabilitatea ofertelor se asigură prin intermediul unor proceduri de testare larg recunoscute, pe baza rezultatelor testării de către autoritate sau pe baza informaţiilor furnizate de către constructor.

(3) În cazul în care nu se specifică altfel, kilometrajul pe durata de viaţă a unui vehicul se preia din tabelul 3 din anexă.

Articolul 7

Adaptări la progresul tehnic

Comisia adaptează la inflaţie şi la progresul tehnic datele pentru calcularea costurilor operaţionale pe durata de viaţă a vehiculelor de transport rutier, astfel cum sunt stabilite în anexă. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesenţiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 9 alineatul (2).

Articolul 8

Schimbul de bune practici

Comisia facilitează şi organizează schimbul de cunoştinţe şi de bune practici între statele membre privind practicile pentru promovarea cumpărării de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic de către autorităţile contractante, entităţile contractante şi operatorii menţionaţi la articolul 3.

Articolul 9

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) şi articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispoziţiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 10

Raportarea şi revizuirea

(1) La fiecare doi ani, cu începere de la 4 decembrie 2010, Comisia redactează un raport privind aplicarea prezentei directive şi privind acţiunile întreprinse de statele membre pentru promovarea cumpărării de vehicule de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic.

(2) Rapoartele respective evaluează efectele prezentei directive, în special efectele opţiunilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3), precum şi necesitatea unor acţiuni ulterioare, şi include propuneri, după caz.

În rapoartele în cauză, Comisia compară, pentru fiecare dintre categoriile de vehicule enumerate în tabelul 3 din anexă, numerele nominale şi relative ale vehiculelor cumpărate care corespund celei mai bune alternative de pe piaţă în ceea ce priveşte impactul energetic şi de mediu pe toată durata vieţii cu piaţa integrală a acestor vehicule şi evaluează modul în care opţiunile prevăzute la articolul 5 alineatul (3) au afectat piaţa. Comisia estimează necesitatea unor acţiuni ulterioare şi include propuneri, după caz.

(3) Cel târziu la data primului raport, Comisia analizează opţiunile prevăzute la articolul 5 alineatul (3), prezintă o evaluare a metodologiei prevăzute la articolul 6 şi propune adaptări corespunzătoare, dacă este necesar.

Articolul 11

Transpunerea

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege şi a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 4 decembrie 2010. Statele membre informează fără întârziere Comisia în această privinţă.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conţin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoţite de o asemenea trimitere cu ocazia publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziţii de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 12

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 13

Destinatarii

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European Pentru Consiliu

 Preşedintele Preşedintele

 H.-G. POTTERING P. NECAS

------------------------------------

ANEXĂ

Date pentru calcularea costurilor operaţionale pe durata de viaţă a vehiculelor de transport rutier

Tabelul 1: Conţinutul energetic al carburanţilor pentru vehicule

---------------------------------------------------+----------------------------

 Carburant | Conţinut energetic

---------------------------------------------------+----------------------------

Motorină | 36 MJ/litru

---------------------------------------------------+----------------------------

Benzină | 32 MJ/litru

---------------------------------------------------+----------------------------

Gaz natural/Biogaz | 33-38 MJ/Nm3

---------------------------------------------------+----------------------------

Gaz petrolier lichefiat (GPL) | 24 MJ/litru

---------------------------------------------------+----------------------------

Etanol | 21 MJ/litru

---------------------------------------------------+----------------------------

Biodiesel | 33 MJ/litru

---------------------------------------------------+----------------------------

Emulsii de combustibil | 32 MJ/litru

---------------------------------------------------+----------------------------

Hidrogen | 11 MJ/Nm3

---------------------------------------------------+----------------------------

Tabelul 2: Costul emisiilor generate de transportul rutier

(la preţurile din 2007)

--------------------+----------------------+-------------------+----------------

 CO2 | NO(x) | NMHC | Particule

--------------------+----------------------+-------------------+----------------

0,03-0,04 EUR/kg | 0,0044 EUR/g | 0,001 EUR/g | 0,087 EUR/g

--------------------+----------------------+-------------------+----------------

Tabelul 3: Kilometrajul pe durata de viaţă a vehiculelor de transport rutier

-------------------------------------------------------+------------------------

 Categoria vehiculului | Kilometrajul pe durata

 (Categoriile M şi N în sensul Directivei 2007/46/CE) | de viaţă

-------------------------------------------------------+------------------------

Autoturisme (M1) | 200 000 km

-------------------------------------------------------+------------------------

Vehicule comerciale uşoare (N1) | 250 000 km

-------------------------------------------------------+------------------------

Vehicule grele pentru transportul de mărfuri (N2, N3) | 1 000 000 km

-------------------------------------------------------+------------------------

Autobuze (M2, M3) | 800 000 km

-------------------------------------------------------+------------------------