

DIRECTIVE

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

obstacole în calea dezvoltării durabile emisiile de gaz de seră și poluarea rezultată din transport.

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

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

având în vedere propunerea Comisiei,

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

(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 puțin 20 % în raport cu nivelul acestora din 1990. În plus, au fost propuse ținte obligatorii pentru 2020 de îmbunătățire cu 20 % a eficienței energetice, un nivel de 20 % de energii regenerabile și o cotă de 10 % de energii regenerabile în domeniul transportului în cadrul Comunității, printre altele în vederea îmbunătățirii aprovizionării cu energie prin diversificarea amestecului de carburanți.

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 și rațională se numără și petrolul, care este produsul energetic principal în Uniunea Europeană, dar care constituie în același timp o sursă majoră de emisii poluante.

(5) În Comunicarea Comisiei din 19 octombrie 2006 intitulată „Planul de acțiune pentru eficiența energetică: realizarea potențialului” s-a anunțat că Comisia își va continua eforturile în vederea dezvoltării unor piețe pentru vehicule mai puțin poluante, mai „inteligente”, mai sigure și mai eficiente din punct de vedere energetic prin achiziții publice și campanii de sensibilizare.

(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 Göteborg din 15-16 iunie 2001, a identificat printre principalele

(6) În revizuirea la jumătatea perioadei a Cărții albe a Comisiei din 2001 intitulată „Pentru o Europă în mișcare – mobilitate durabilă pentru continentul nostru” din 22 iunie 2006, se anunță că Uniunea va stimula inovația ecologică, printre altele prin intermediul unor standarde europene succesive (Euro norm) și prin promovarea vehiculelor nepoluante pe piețele de achiziții publice.

⁽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) și Decizia Consiliului din 30 martie 2009.

⁽⁴⁾ JO L 242, 10.9.2002, p. 1.

- (7) În Comunicarea sa din 7 februarie 2007 intitulată „Rezultatele revizuirii strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și de la vehiculele comerciale ușoare”, Comisia a prezentat o nouă strategie cuprinzătoare pentru a permite Uniunii să își 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 îmbunătățiri tehnologice în cazul vehiculelor. Ar trebui instituită o serie de măsuri complementare prin care să se promoveze achiziționarea de vehicule eficiente din punctul de vedere al consumului de carburanți.
- (8) În Cartea verde a Comisiei privind transportul urban din 25 septembrie 2007 intitulată „Către o nouă cultură a mobilității urbane”, se indică sprijinul părților interesate pentru promovarea introducerii pe piață a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, prin intermediul achizițiilor publice ecologice. Se afirmă că o abordare posibilă ar consta în internalizarea costurilor externe aferente funcționării vehiculelor care trebuie achiziționate, folosind drept criteriu de atribuire, pe lângă prețul vehiculului, costurile legate de consumul de energie, de emisiile de CO₂ și de emisiile de poluanți, care intervin pe toată durata de viață a vehiculului. În plus, achizițiile 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 inițiativei Comisiei privind promovarea vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu condiția să se adopte o abordare integrată, neutră din punct de vedere tehnologic și bazată pe rezultate, care să implice constructorii de vehicule, furnizorii de petrol sau de combustibil, personalul de întreținere, clienții sau șoferii și autoritățile publice.
- (10) Grupul la nivel înalt privind competitivitatea, energia și mediul, în raportul său din 27 februarie 2007, recomandă ca la efectuarea achizițiilor publice și private, să se țină cont de costurile suportate pe toată durata de viață a vehiculelor respective și în special de eficacitatea energetică a acestora. Statele membre și Uniunea Europeană ar trebui să dezvolte și să publice o serie de orientări pentru achizițiile publice privind modalitățile prin care se poate face trecerea de la principiul de atribuire pe baza prețului celui mai mic la achiziționarea de bunuri intermediare cu un grad mai mare de durabilitate în conformitate cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale ⁽¹⁾ și cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii ⁽²⁾.
- (11) Scopul prezentei directive este să stimuleze piața vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și în special – dat fiind că acest lucru ar avea un impact semnificativ asupra mediului – să influențeze piața vehiculelor standardizate produse în cantități mari, cum ar fi autoturismele, autobuzele, autocarele și camioanele, asigurând un nivel al cererii pentru vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic suficient de ridicat pentru a încuraja producătorii și industria să investească și să dezvolte în continuare vehicule cu un consum redus de energie și cu emisii reduse de CO₂ și de alți poluanți.
- (12) Statele membre ar trebui să informeze autoritățile contractante naționale, regionale sau locale și entitățile contractante și operatorii care oferă servicii de transport public de călători cu privire la dispozițiile legate de cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.
- (13) Inițial, vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic costă mai mult decât vehiculele convenționale. Crearea unei cereri suficiente de asemenea vehicule ar putea să constituie o garanție că economiile de scară conduc la reducerea prețurilor.
- (14) Prezenta directivă abordează necesitatea de a oferi statelor membre sprijin pentru a facilita și a structura schimburile de cunoștințe și de bune practici pentru a promova cumpărarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.
- (15) În cazul în care se aplică criteriile armonizate la nivel comunitar, achizițiile de vehicule pentru serviciile de transport public pot avea un impact semnificativ asupra pieței.
- (16) Cel mai mare impact asupra pieței, dublat de cel mai bun raport între costuri și beneficii, se obține prin includerea obligatorie a costurilor pentru consumul energetic, emisiile de dioxid de carbon și emisiile poluante, calculate pe toată durata de viață a vehiculelor, în lista criteriilor de selecție pentru achiziționarea de vehicule destinate serviciilor de transport public.
- (17) Consecventă cu domeniul de aplicare al Directivei 2004/17/CE și al Directivei 2004/18/CE și cu respectarea deplină a măsurilor de transpunere a acestor directive în dreptul național, prezenta directivă ar trebui să reglementeze vehiculele de transport rutier cumpărate de autoritățile contractante și entitățile contractante, indiferent dacă autoritățile și entitățile 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.

⁽¹⁾ JO L 134, 30.4.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 134, 30.4.2004, p. 114.

- (18) În conformitate cu Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (directiva-cadru) ⁽¹⁾ și pentru a evita sarcinile administrative inutile, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a acorda autorităților și operatorilor o derogare de la cerințele stabilite în prezenta directivă la cumpărarea de vehicule concepute și construite pentru utilizări speciale.
- (19) Prezenta directivă ar trebui să prevadă o serie de opțiuni pentru a ține seama de impactul energetic și de mediu. Acest lucru ar permite autorităților și operatorilor care au conceput deja metode specifice pentru a satisface nevoile și condițiile locale să aplice în continuare metodele respective.
- (20) Includerea drept criterii de selecție a consumului energetic, a emisiilor de CO₂ și a emisiilor poluante nu impune costuri totale mai ridicate, ci doar anticipează costurile operaționale pe toată durata de viață a vehiculelor, bazându-se pe aceste estimări în cadrul deciziei de achiziționare. În complementaritate cu legislația referitoare la standardul european (Euro norm) care stabilește limitele maxime admisibile privind emisiile, această abordare furnizează un echivalent monetar pentru emisiile poluante efective și nu necesită instituirea unor standarde suplimentare.
- (21) La îndeplinirea cerinței de a ține cont de impactul energetic și de mediu prin stabilirea de specificații tehnice, autoritățile contractante, entitățile contractante și operatorii sunt încurajați să stabilească specificații la un nivel de performanță energetică și ecologică superior celui stabilit în legislația 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 ⁽²⁾, programul Comisiei intitulat „Aer curat pentru Europa” ⁽³⁾ (Clean Air for Europe – CAFE) și studiul HEATCO ⁽⁴⁾ cuprind informații privind costurile emisiilor de CO₂, oxizi de azot (NO_x), hidrocarburi nemetanice (NMHC) și particule. Costurile sunt apreciate la valoarea actuală pentru simplificarea procedurii de selecție.
- (23) Prezenta directivă ar trebui să definească un interval pentru costurile legate de emisiile de CO₂ și de alți poluanți, care, pe de o parte, să ofere autorităților contractante, entităților contractante și operatorilor flexibilitatea necesară pentru a ține cont de situația lor locală și, pe de altă parte, să asigure un grad adecvat de armonizare.
- (24) Aplicarea obligatorie a criteriilor pentru achiziționarea de vehicule nepoluante și 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 și adaptate în vederea ameliorării comportamentului lor ecologic. Astfel de criterii de atribuire relevante pot fi incluse și în achizițiile publice care intră sub incidența Directivei 2004/17/CE sau a Directivei 2004/18/CE, cu condiția să aibă legătură cu obiectul contractului, să nu limiteze libertatea de alegere a autorității contractante sau a entității contractante, să fie menționate în mod expres și să respecte principiile fundamentale ale tratatului.
- (25) Metoda de calcul al costurilor operaționale pe durata de viață pentru emisiile de poluanți în scopul aplicării deciziilor de achiziționare de vehicule, inclusiv a valorilor numerice definite în prezenta directivă, nu împiedică aplicarea altor dispoziții comunitare referitoare la costurile externe.
- (26) Reexaminările și revizuirile metodei de calcul definite în prezenta directivă ar trebui să țină cont de măsurile legislative comunitare conexe relevante și să vizeze asigurarea coerenței cu acestea.
- (27) Criteriile de atribuire energetice și de mediu ar trebui să se numere printre diversele criterii de atribuire avute în vedere de autoritățile contractante sau entitățile contractante atunci când li se solicită să ia o decizie referitoare la achiziționarea de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.
- (28) Prezenta directivă nu ar trebui să împiedice autoritățile contractante și entitățile contractante să își manifeste preferința pentru cele mai noi standarde europene privind emisiile de poluanți (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 autoritățile contractante și entitățile contractante să își manifeste preferința pentru carburanții alternativi, de exemplu pentru hidrogen, gazul petrolier lichefiat (GPL), gazele naturale comprimate (GNC) și biocarburanți, cu condiția să se țină cont de impactul energetic și de mediu pe întreaga durată de viață.
- (29) Ar trebui elaborate proceduri de testare standardizate la nivel comunitar pentru alte categorii de vehicule în vederea îmbunătățirii comparabilității și transparenței datelor constructorului. Constructorii ar trebui să fie încurajați să furnizeze date privind consumul de energie și emisiile de CO₂ și de alți poluanți pentru întreaga durată de viață.

⁽¹⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Comisia Europeană, Oficiul pentru Publicații, Luxemburg, 2005.

⁽³⁾ Holland M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology, Didcot, 2005.

⁽⁴⁾ Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- (30) Posibilitatea de a acorda sprijin public pentru cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, inclusiv pentru echiparea ulterioară a vehiculelor cu motoare și piese de schimb, care sunt mai performante decât prevăd standardele obligatorii de mediu, este recunoscută în orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecția mediului⁽¹⁾ și Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulament general de exceptare pe categorii de ajutoare)⁽²⁾. Sunt, de asemenea, relevante, dispozițiile incluse în Comunicarea Comisiei intitulată „Linii directe comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare”⁽³⁾, în special nota de subsol 1 de la punctul 34 și nota de subsol 3 de la punctul 36. Cu toate acestea, normele din tratat, în special articolele 87 și 88, vor continua să se aplice acestui sprijin public.
- (31) Posibilitatea de a acorda sprijin public pentru promovarea dezvoltării infrastructurii necesare pentru distribuirea de carburanți alternativi este recunoscută în orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru protecția mediului. Cu toate acestea, normele din tratat, în special articolele 87 și 88, vor continua să se aplice acestui sprijin public.
- (32) Cumpărarea de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic oferă o oportunitate municipalităților care doresc să arate o atitudine responsabilă față de mediu. În acest context, publicarea pe internet a informațiilor privind achizițiile publice realizate în conformitate cu prezenta directivă este importantă.
- (33) Ar trebui încurajată publicarea pe internet a informațiilor pertinente privind instrumentele financiare disponibile în statele membre pentru mobilitatea urbană și promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și 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 competențelor de executare conferite Comisiei⁽⁴⁾.
- (35) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adapteze la inflație și la progresul tehnic datele pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață a vehiculelor de transport rutier. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale 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, și anume promovarea și stimularea pieței pentru vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului de transporturi la politicile Comunității în domeniul mediului, climei și energiei, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și prin urmare, în vederea furnizării unei mase critice de vehicule care să permită industriei europene dezvoltări avantajoase în privința raportului dintre costuri și beneficii, pot fi realizate mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut în articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestor obiective.
- (37) Statele membre și Comisia ar trebui să promoveze în continuare vehiculele de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. În acest context, programele operaționale naționale și regionale, definite în Regulamentul (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului din 11 iulie 2006 de stabilire a anumitor dispoziții generale privind Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul Social European și Fondul de coeziune⁽⁵⁾ ar putea juca un rol important. În plus, programe comunitare precum Civitas și Energie inteligentă – Europa ar putea contribui la îmbunătățirea mobilității urbane cu reducerea efectelor sale adverse.
- (38) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare⁽⁶⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele însele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, în măsura posibilității, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Obiectul și obiectivele

Prezenta directivă impune autorităților contractante, entităților contractante, precum și anumitor operatori să țină cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, la cumpărarea de vehicule de transport rutier, având ca obiective promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului de transporturi la politicile Comunității în domeniul mediului, climei și energiei.

Articolul 2

Derogări

Statele membre pot să acorde derogări de la cerințele 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.

⁽¹⁾ JO C 82, 1.4.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 214, 9.8.2008, p. 3.

⁽³⁾ JO C 184, 22.7.2008, p. 13.

⁽⁴⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽⁵⁾ JO L 210, 31.7.2006, p. 25.

⁽⁶⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

Articolul 3

Domeniul de aplicare

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

- (a) autorități contractante sau entități contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziție prevăzute în Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE;
- (b) operatori care îndeplinesc obligații 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 și rutier de călători ⁽¹⁾, peste un prag care va fi definit de către statele membre astfel încât să nu depășească pragurile prevăzute în Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE.

Articolul 4

Definiții

În sensul prezentei directive:

- 1. „autorități contractante” înseamnă autoritățile contractante definite la articolul 2 alineatul (1) litera (a) din Directiva 2004/17/CE și la articolul 1 alineatul (9) din Directiva 2004/18/CE;
- 2. „entități contractante” înseamnă entitățile 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 și eficiente din punct de vedere energetic

(1) Statele membre se asigură că, începând cu 4 decembrie 2010, toate autoritățile contractante, entitățile contractante și operatorii menționați la articolul 3 țin cont, la cumpărarea de vehicule de transport rutier, de impactul energetic și de mediu pe întreaga durată de viață în conformitate cu alineatul (2) și aplică cel puțin una dintre opțiunile prevăzute la alineatul (3).

(2) Aspectele luate în considerare pentru evaluarea impactului operațional energetic și de mediu includ cel puțin următoarele:

- (a) consumul de energie;
- (b) emisiile de CO₂; și
- (c) emisiile de NO_x, NMHC și particule.

În plus față de aspectele menționate la primul paragraf cu privire la impactul operațional energetic și de mediu, autoritățile

contractante, entitățile contractante și operatorii pot avea în vedere, de asemenea, alte aspecte ale impactului asupra mediului.

(3) Îndeplinirea cerințelor de la alineatele (1) și (2) se realizează conform următoarelor opțiuni:

- (a) prin stabilirea de specificații tehnice pentru performanța energetică și ecologică în documentația pentru cumpărarea de vehicule de transport rutier cu privire la fiecare dintre aspectele de impact avute în vedere, precum și orice alte aspecte ale impactului asupra mediului; sau
- (b) prin includerea impactului energetic și de mediu în decizia de cumpărare, astfel:

— în cazul în care se aplică o procedură de achiziție, aceasta se va realiza prin utilizarea acestor aspecte de impact drept criterii de atribuire; și

— 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 operaționale pe durata de viață

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

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

— în conformitate cu alineatul (2), consumul de carburant al unui vehicul per kilometru se contorizează în unități 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 unități, acesta se convertește în consum energetic per kilometru, folosind factorii de conversie pentru conținutul energetic al diferiților carburanți menționați în tabelul 1 din anexă;

— 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⁾ JO L 315, 3.12.2007, p. 1.

— costul operațional al consumului energetic pentru un vehicul, estimat pe toată durata de viață a acestuia, se calculează înmulțind kilometrajul înregistrat pe durata de viață a vehiculului, ținând seama, dacă este cazul, de distanța deja parcursă, în conformitate cu alineatul (3), cu consumul de energie per kilometru, în conformitate cu prima liniuță din prezenta literă și cu costul per unitate energetică, în conformitate cu cea de-a doua liniuță din prezenta literă;

(b) costul operațional pe durata de viață pentru emisiile de CO₂ generate de operarea unui vehicul se calculează înmulțind kilometrajul pe durata de viață a acestuia, ținând seama, dacă este cazul, de distanța deja parcursă, în conformitate cu alineatul (3), cu emisiile de CO₂ în kilograme per kilometru, în conformitate cu alineatul (2), și cu costul per kilogram preluat din intervalul specificat în tabelul 2 din anexă;

(c) costul operațional pe durata de viață pentru emisiile de poluanți enumerați în tabelul 2 din anexă generate de un vehicul se calculează ca suma costurilor operaționale pe durata de viață pentru emisiile de oxizi de azot, de hidrocarburi nemetanice și de particule. Costul operațional pe durata de viață pentru fiecare poluant se calculează prin înmulțirea kilometrajului pe durata de viață a unui vehicul, ținând seama, dacă este cazul, de distanța deja parcursă, în conformitate cu alineatul (3), cu emisiile în grame per kilometru, în conformitate cu alineatul (2), și cu costul respectiv per gram. Acest cost se preia din valorile medii la nivelul Comunității prevăzute în tabelul 2 din anexă.

Autoritățile contractante, entitățile contractante și operatorii menționați la articolul 3 pot aplica un cost mai mare cu condiția să nu depășească valoarea relevantă din tabelul 2 din anexă înmulțită cu factorul 2.

(2) Consumul de carburant, precum și costurile pentru emisiile de dioxid de carbon și emisiile de poluanți stabilite în tabelul 2 din anexă per kilometru generate de operarea unui vehicul se bazează pe proceduri comunitare standardizate de testare a vehiculelor pentru care astfel de proceduri de testare sunt definite în legislația 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 informațiilor furnizate de către constructor.

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

Articolul 7

Adaptări la progresul tehnic

Comisia adaptează la inflație și la progresul tehnic datele pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață a vehi-

culelor de transport rutier, astfel cum sunt stabilite în anexă. Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale 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 și organizează schimbul de cunoștințe și de bune practici între statele membre privind practicile pentru promovarea cumpărării de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic de către autoritățile contractante, entitățile contractante și operatorii menționați 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) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Articolul 10

Raportarea și revizuirea

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

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

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

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

*Articolul 11***Transpunerea**

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

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite 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 dispoziții 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

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

ANEXĂ

Date pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață a vehiculelor de transport rutier

Tabelul 1: Conținutul energetic al carburanților pentru vehicule

Carburant	Conținut energetic
Motorină	36 MJ/litru
Benzină	32 MJ/litru
Gaz natural/Biogaz	33-38 MJ/Nm ³
Gaz petrolier lichefiat (GPL)	24 MJ/litru
Etanol	21 MJ/litru
Biodiesel	33 MJ/litru
Emulsii de combustibil	32 MJ/litru
Hidrogen	11 MJ/Nm ³

Tabelul 2: Costul emisiilor generate de transportul rutier (la prețurile din 2007)

CO ₂	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 viață a vehiculelor de transport rutier

Categoria vehiculului (Categoriile M și N în sensul Directivei 2007/46/CE)	Kilometrajul pe durata de viață
Autoturisme (M ₁)	200 000 km
Vehicule comerciale ușoare (N ₁)	250 000 km
Vehicule grele pentru transportul de mărfuri (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobuze (M ₂ , M ₃)	800 000 km