

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2009/33/EY,

annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009,

puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

päästöt ja ympäristön pilaantuminen kuuluvat kestävän
kehityksen suurimpiin esteisiin.

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja
erityisesti sen 175 artiklan 1 kohdan,

(3) Kuudennesta ympäristöä koskevasta yhteisön toimintaohjelmasta 22 päivänä heinäkuuta 2002 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1600/2002/EY⁽⁴⁾ tunnustettiin, että on tarpeen toteuttaa erityistoimia, joilla voidaan edistää energiatehokkuutta ja energiansäästöä sekä ilmastonmuutokseen liittyvien tavoitteiden yhdentämistä liikenne- ja energiapolitiikkaan, ja että liikenteen alalla tarvitaan myös energiankäyttöön ja kasvihuonekaasupäästöihin liittyviä erityistoimia.

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽¹⁾,

(4) Komission 10 päivänä tammikuuta 2007 päivytyssä tiedonannossa "Energiapolitiikka Euroopalle" ehdotetaan, että Euroopan unioni sitoutuisi vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään vähintään 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Lisäksi on ehdotettu sitovia tavoitteita, joiden mukaan energiatehokkuutta parannettaisiin 20 prosenttia, uusiutuvien energialähteiden osuus nostettaisiin 20 prosenttiin ja uusiutuvien energialähteiden osuus liikenteessä nostettaisiin yhteisössä 10 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä; näin pyrittäisiin muun muassa parantamaan energian toimitusvarmuutta monipuolistamalla polttoainevalikoimaa.

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁽²⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁽³⁾

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Luonnonvaroihin, joiden harkitun ja järkevän käytön saavuttamista edellytetään perustamissopimuksen 174 artiklan 1 kohdassa, kuuluu myös öljy, joka on ensisijainen energianlähde Euroopan unionissa, mutta myös merkittävä epäpuhtauspäästöjen lähde.

(5) Komission 19 päivänä lokakuuta 2006 päivytyssä tiedonannossa Energiatehokkuuden toimintasuunnitelma: Mahdollisuuksien toteuttaminen todetaan, että komissio jatkaa työtä kehittääkseen entistä puhtaampien, älykkäämpien ja turvallisempien energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita julkisten hankintojen ja tietoisuuden lisäämisen kautta.

(2) Göteborgissa 15 ja 16 päivänä kesäkuuta 2001 kokoon-tuneelle Eurooppa-neuvostolle esitetyssä 15 päivänä toukokuuta 2001 päivytyssä komission tiedonannossa "Kestävä kehitys Euroopassa paremman maailman vuoksi: Kestävää kehitystä koskeva Euroopan unionin strategia" todetaan, että liikenteen aiheuttamat kasvihuonekaasu-

(6) Komission vuonna 2001 julkaiseman liikenteen valkoisen kirjan 22 päivänä kesäkuuta 2006 päivytyssä väliarvioinnissa "Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan" todetaan, että unioni edistää ympäristöystävällistä innovointia erityisesti uusilla eurooppalaisilla päästöstandardeilla (Euro Norms) ja edistämällä puhtaita ajoneuvoja julkisten hankintojen avulla.

⁽¹⁾ EUVL C 195, 18.8.2006, s. 26.

⁽²⁾ EUVL C 229, 22.9.2006, s. 18.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 22. lokakuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 30. maaliskuuta 2009.

⁽⁴⁾ EYVL L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (7) Komissio on esitellyt 7 päivänä helmikuuta 2007 päivättyssä tiedonannossaan ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset” uuden kattavan strategian, jonka avulla unioni voi saavuttaa uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöille asetetun tavoitteen 120 g/km vuoteen 2012 mennessä. Ehdotetulla lainsäädäntökehyksellä pyritään varmistamaan ajoneuvoteknologian parantaminen. Täydentävillä toimenpiteillä olisi edistettävä polttoainetaloudellisten ajoneuvojen hankintaa.
- (8) Kaupunkiliikennettä koskevassa 25 päivänä syyskuuta 2007 päivättyssä komission vihreässä kirjassa ”Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen” todetaan sidosryhmien tukevan sitä ajatusta, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoille saattamista tuettaisiin ympäristöä säästävien julkisten hankintojen avulla. Vihreässä kirjassa ehdotetaan, että yksi mahdollinen toimintatapa on ottaa huomioon ajoneuvon hinnan lisäksi ulkoiset kustannukset ja käyttää valintaperusteena ajoneuvojen hankinnalle niiden käyttöön liittyvästä energiankulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä johtuvia elinkaarikustannuksia. Lisäksi julkisissa hankinnoissa voitaisiin suosia uusien Euro-normien noudattamista. Vähemmän saastuttavien ajoneuvojen käytön aikaistaminen voisi parantaa myös kaupunkialueiden ilmanlaatua.
- (9) Korkean tason CARS 21 -ryhmä ilmoitti 12 päivänä joulukuuta 2005 antamassaan kertomuksessa tukevasa puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämistä koskevaa komission aloitetta, mutta se edellytti teknologiasta riippumatonta ja ympäristöominaisuuksiin perustuvaa yhdenmukaistamista, jossa ovat mukana ajoneuvovalmistajat, öljyn tai polttoaineen toimittajat, korjaamot, asiakkaat tai kuljettajat ja viranomaiset.
- (10) Kilpailukykyä, energiaa ja ympäristöä käsittelevä korkean tason ryhmä suositteli 27 päivänä helmikuuta 2007 antamassaan kertomuksessa, että yksityisissä ja julkisissa hankinnoissa olisi otettava huomioon elinkaarikustannukset kokonaisuudessaan ja kiinnitettävä erityisesti huomiota energiatehokkuuteen. Jäsenvaltioiden ja yhteisön olisi laadittava ja julkaistava ohjeita siitä, kuinka julkisissa hankinnoissa voidaan valita muu kuin halvin tarjous ja hankkia kestävämpiä välituotteita vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY⁽¹⁾ ja julkisia rakennusurakoita sekä julkisia tavara- ja palveluhankintoja koskevien sopimusten tekemennettelyjen yhteensovittamisesta 31 päivänä maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/18/EY⁽²⁾ mukaisesti.
- (11) Tämän direktiivin tarkoituksena on edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen markkinoita ja erityisesti – koska tällä olisi merkittävä ympäristövaikutus – vaikuttaa suurehkoina määrinä valmistettavien vakiomallisten ajoneuvojen kuten henkilöautojen, erilaisten linja-autojen ja kuorma-autojen markkinoihin takaamalla puhtaille ja energiatehokkaille tieliikenteen moottoriajoneuvoille tietty kysynnän taso, joka on riittävä kannustamaan valmistajia ja teollisuutta investoimaan vähän energiaa kuluttaviin sekä vähän hiilidioksidia epäpuhtauspäästöjä aiheuttaviin ajoneuvoihin ja kehittämään niitä edelleen.
- (12) Jäsenvaltioiden olisi tiedotettava kansallisille, alueellisille tai paikallisille hankintaviranomaisille ja julkisia henkilöliikennepalveluja tarjoaville toimijoille säännöksistä, jotka koskevat puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostamista.
- (13) Puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen hinnat ovat aluksi korkeammat kuin perinteisten ajoneuvojen. Luomalla riittävä kysyntä tällaisille ajoneuvoille voitaisiin varmistaa, että suurtuotannon edut johtavat kustannusten alenemiseen.
- (14) Tässä direktiivissä käsitellään tarvetta antaa jäsenvaltioille tukea helpottamalla ja jäsentämällä tiedon ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa tavalla, joka edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen ostamista.
- (15) Ajoneuvojen hankinnoilla julkisia liikennepalveluja varten voi olla merkittävä vaikutus markkinoihin, jos yhteisön tasolla sovelletaan yhdenmukaistettuja valintaperusteita.
- (16) Suurin vaikutus markkinoihin ja paras kustannus-hyötyn tulos saavutetaan edellyttämällä, että julkisissa liikennepalveluissa käytettävien ajoneuvojen hankinnoissa yhdeksi valintaperusteeksi otetaan energiankulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä ajoneuvon elinkaaren aikana aiheutuvat kustannukset.
- (17) Direktiivin 2004/17/EY ja direktiivin 2004/18/EY soveltamisalan mukaisesti ja noudattaen täysimääräisesti näiden direktiivien kansallisen täytäntöönpanon säännöksiä tämän direktiivin olisi katettava hankintaviranomaisten ja -yksiköiden ostamat tieliikenteen moottoriajoneuvot riippumatta siitä, ovatko nämä viranomaiset ja yksiköt julkisia vai yksityisiä. Lisäksi tämän direktiivin soveltamisalaan olisi kuuluttava sellaisten tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostaminen, joita käytetään julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamiseksi julkisia palveluja koskevan sopimuksen nojalla, jolloin jäsenvaltioilla on vapaus jättää vähäiset ostot soveltamisalan ulkopuolelle tarpeettoman hallinnollisen rasituksen välttämiseksi.

(1) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1.

(2) EUVL L 134, 30.4.2004, s. 114.

- (18) Noudattaen puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2007/46/EY (puitedirektiivi) ⁽¹⁾ ja tarpeettoman hallinnollisen kuormituksen välttämiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa viranomaiset ja liikenteenharjoittajat tässä direktiivissä säädettyistä vaatimuksista niiden ostaessa erityiskäyttöön suunniteltuja ja rakennettuja ajoneuvoja.
- (19) Tässä direktiivissä olisi säädettävä erilaisista mahdollisuuksista ottaa huomioon energia- ja ympäristövaikutukset. Näin viranomaiset ja liikenteenharjoittajat, jotka ovat jo kehittäneet sopivia menetelmiä paikallisten tarpeiden ja ehtojen huomioon ottamiseksi, voivat jatkaa näiden menetelmien käyttämistä.
- (20) Energiankulutuksen, hiilidioksidipäästöjen ja epäpuhtauspäästöjen huomioon ottaminen valintaperusteissa ei lisää kokonaiskustannuksia, vaan käytöstä aiheutuvia elinkaarikustannuksia ennakoidaan hankintapäätöksessä. Tämä lähestymistapa täydentää eurooppalaisia standardeja (Euro Norms) koskevaa lainsäädäntöä, jossa päästöille vahvistetaan raja-arvot, määrittämällä rahallisen arvon todellisille epäpuhtauspäästöille, eikä se edellytä uusien normien vahvistamista.
- (21) Kun hankintaviranomaiset, hankintayksiköt ja liikenteenharjoittajat täyttävät vaatimusta, joka koskee energia- ja ympäristövaikutusten huomioon ottamista, vahvistamalla teknisiä vaatimuksia, niitä kannustetaan vahvistamaan energia- ja ympäristötehokkuutta koskevat vaatimukset korkeammalle tasolle kuin yhteisön lainsäädännössä edellytetään, ottaen huomioon esimerkiksi eurooppalaiset standardit (Euro Norms), jotka on jo hyväksytty mutta jotka eivät ole vielä tulleet pakollisiksi.
- (22) ExternE-tutkimus ⁽²⁾, komission ”Puhdasta ilmaa Euroopalle” (CAFE) -ohjelma ⁽³⁾ ja HEATCO-tutkimus ⁽⁴⁾ ovat tarjonneet tietoja hiilidioksidin, typen oksidien, ei-metaanihiilivetyjen ja hiukkasten päästöjen aiheuttamista kustannuksista. Kustannuksia arvioidaan nykyarvoina, jotta hankintamenettely pysyisi yksinkertaisena.
- (23) Tässä direktiivissä olisi määriteltävä hiilidioksidipäästöjen ja epäpuhtauspäästöjen kustannusten vaihteluväli, joka yhtäältä antaa hankintaviranomaisille, hankintayksiköille ja liikenteenharjoittajille joustovaraa ottaa huomioon niiden paikallinen tilanne ja toisaalta varmistaa riittävän yhdenmukaistamisen tason.
- (24) Puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen hankintaa koskevien valintaperusteiden pakollinen soveltaminen ei estä muiden asianmukaisten valintaperusteiden huomioon ottamista. Se ei myöskään estä sellaisten ajoneuvojen valintaa, joiden varustusta on parannettu jälkiasennuksena ympäristöominaisuuksien parantamiseksi. Tällaisia muita asian kannalta merkityksellisiä valintaperusteita voidaan myös sisällyttää direktiivin 2004/17/EY tai direktiivin 2004/18/EY mukaisiin hankintoihin edellyttäen, että ne liittyvät sopimuksen kohteeseen, eivät anna hankintaviranomaiselle tai -yksikölle rajoittamatonta valinnanvapautta, ne mainitaan nimenomaisesti ja ne ovat sopusoinnussa perustamissopimuksen perusperiaatteiden kanssa.
- (25) Ajoneuvon hankintapäätöstä varten käytettävä, epäpuhtauspäästöistä aiheutuvien elinkaarikustannusten laskentamenetelmä, tässä direktiivissä määritelty numeeriset arvot mukaan luettuina, ei vaikuta muun ulkoisia kustannuksia koskevan yhteisön lainsäädännön soveltamiseen.
- (26) Tässä direktiivissä määritellyn laskentamenetelmän tarkastelussa ja tarkistamisessa olisi otettava huomioon asiaan liittyvät yhteisön säädökset ja pyrittävä johdonmukaisuuteen niiden kanssa.
- (27) Energiaa ja ympäristöstä koskevien valintaperusteiden olisi ehdottomasti oltava niiden valintaperusteiden joukossa, jotka hankintaviranomaiset ja hankintayksiköt ottavat huomioon päättäessään puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen hankinnasta.
- (28) Tämän direktiivin ei pitäisi estää hankintaviranomaisia ja hankintayksiköitä asettamasta julkisissa liikennepalveluissa käytettävien ajoneuvojen ostamisessa etusijalle epäpuhtauspäästöjä koskevia uusimpia eurooppalaisia standardeja (Euro Norms) jo ennen kuin niistä tulee pakollisia. Sen ei myöskään pitäisi estää hankintaviranomaisia ja hankintayksiköitä asettamasta etusijalle vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten vetyä, nestekaasua, paineistettua maa-kaasua ja biopolttoaineita edellyttäen, että ajoneuvon elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset otetaan huomioon.
- (29) Muille ajoneuvoluokille olisi kehitettävä standardoituja yhteisön testimenettelyjä valmistajan tietojen vertailtavuuden ja avoimuuden parantamiseksi. Valmistajia olisi kannustettava esittämään tietoja elinkaarenaikaisesta kokonaiskulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä.

⁽¹⁾ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005 update, Euroopan komissio, julkaisutoimisto, Luxemburg, 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) Mahdollisuus julkiseen tukeen, joka koskee puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostamista, mukaan lukien sellaisten moottoreiden ja korvaavien osien asentaminen jälkikäteen ajoneuvoihin, jotka täyttävät pakollisia ympäristövaatimuksia tiukemmat vaatimukset, tunnustetaan valtioneudesta ympäristönsuojelulle annetuissa komission suuntaviivoissa ⁽¹⁾ sekä tiettyjen tukimuotojen toteamisesta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti 6 päivänä elokuuta 2008 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 800/2008 (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) ⁽²⁾. Tässä yhteydessä merkitystä on myös komission tiedonantoon "Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat" ⁽³⁾ sisältyvillä suuntaviivoilla, erityisesti 34 kohdan alaviitteellä 1 ja 36 kohdan alaviitteellä 3. Tällaisen julkisen tuen myöntämiseen sovelletaan kuitenkin edelleen perustamissopimusta ja erityisesti sen 87 ja 88 artiklaa.
- (31) Mahdollisuus julkiseen tukeen, jolla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun edellyttämien infrastruktuurien kehittämistä, tunnustetaan valtioneudesta ympäristönsuojelulle annetuissa yhteisön suuntaviivoissa. Tällaisen julkisen tuen myöntämiseen sovelletaan kuitenkin edelleen perustamissopimusta ja erityisesti sen 87 ja 88 artiklaa.
- (32) Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostaminen tarjoaa kaupungeille mahdollisuuden ympäristötietoiseen imagoon. Tältä osin on tärkeää julkistaa internetissä tietoja tämän direktiivin mukaisista julkisista hankinnoista.
- (33) Olisi kannustettava julkaisemaan internetissä kaikki asianmukaiset tiedot jäsenvaltioissa käytettävissä olevista rahoitusvälineistä, joista rahoitetaan kaupunkiliikenteeseen sekä puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämiseen liittyviä hankkeita.
- (34) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽⁴⁾ mukaisesti.
- (35) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta mukauttaa inflaatioon ja tekniseen kehitykseen tietoja, joita käytetään tieliikenteen moottoriajoneuvojen käytöstä aiheutuvien elinkaarikustannusten laskentaan. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (36) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat puhtaiden ja energiate-

hokkaiden ajoneuvojen markkinoiden edistäminen ja stimuloiminen sekä liikennealalla yhteisön ympäristö-, ilmasto- ja energiapolitiikkaan olevan myönteisen vaikutuksen parantaminen, vaan ne voidaan paremmin saavuttaa yhteisön tasolla, koska kustannustehokkaat muutokset Euroopan teollisuudessa edellyttävät riittävän suurta ajoneuvomäärää, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainituissa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

- (37) Jäsenvaltioiden ja komission olisi jatkettava työtä puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämiseksi. Tässä yhteydessä tärkeässä asemassa voivat olla kansalliset ja alueelliset toimintaohjelmat, jotka määrittävät Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa ja koheesiorahastoa koskevista yleisistä säännöksistä 11 päivänä heinäkuuta 2006 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1083/2006 ⁽⁵⁾. Lisäksi yhteisön ohjelmat, kuten Civitas ja Euroopan älykäs energiaohjelma, voivat auttaa parantamaan liikkuvuutta kaupungeissa vähentäen samalla sen kielteisiä vaikutuksia.
- (38) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽⁶⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja sen kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen edellyttämien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde ja tavoitteet

Tässä direktiivissä edellytetään, että hankintaviranomaiset, hankintayksiköt sekä tietyt liikenteenharjoittajat ottavat tieliikenteen moottoriajoneuvoja ostaessaan huomioon ajoneuvon elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset, mukaan lukien energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöt ja tietyt epäpuhkauspäästöt, niin, että tavoitteina on edistää ja stimuloida puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita sekä parantaa liikennealan myönteistä vaikutusta yhteisön ympäristö-, ilmasto- ja energiapolitiikkaan.

2 artikla

Poikkeukset

Jäsenvaltiot voivat vapauttaa tämän direktiivin vaatimuksista sellaisten ajoneuvojen ostamista koskevat sopimukset, joihin viitataan direktiivin 2007/46/EY 2 artiklan 3 kohdassa ja joita varten ei vaadita tyyppihyväksyntää tai yksittäistä hyväksyntää niiden alueella.

⁽¹⁾ EUVL C 82, 1.4.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 214, 9.8.2008, s. 3.

⁽³⁾ EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13.

⁽⁴⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁵⁾ EUVL L 210, 31.7.2006, s. 25.

⁽⁶⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

3 artikla

Sovellettamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan sopimuksiin, jotka koskevat tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostamista, jonka suorittavat:

- a) hankintaviranomaiset tai hankintayksiköt siltä osin kuin niillä on velvollisuus soveltaa direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY säädettyjä hankintamenettelyjä;
- b) liikenteenharjoittajat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista 23 päivänä lokakuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 ⁽¹⁾ tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen nojalla jäsenvaltioiden vahvistaman kynnysarvon, joka ei saa ylittää direktiiveissä 2004/17/EY ja 2004/18/EY vahvistettuja kynnysarvoja, ylittyessä.

4 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 1) 'hankintaviranomaisilla' direktiivin 2004/17/EY 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja direktiivin 2004/18/EY 1 artiklan 9 kohdassa määritellyjä hankintaviranomaisia;
- 2) 'hankintayksiköillä' direktiivin 2004/17/EY 2 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja hankintayksiköitä;
- 3) 'tieliikenteen moottoriajoneuvolla' liitteen taulukossa 3 lueteltuihin ajoneuvoluokkiin kuuluvaa ajoneuvoa.

5 artikla

Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen ajoneuvojen ostaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 4 päivästä joulukuuta 2010 alkaen kaikki 3 artiklassa tarkoitettujen hankintaviranomaiset, hankintayksiköt ja liikenteenharjoittajat ottavat tieliikenteen moottoriajoneuvoja ostaessaan huomioon ajoneuvon käytöstä aiheutuvat elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset, sellaisina kuin ne on esitetty 2 kohdassa, sekä soveltavat vähintään yhtä 3 kohdassa esitetyistä vaihtoehdoista.

2. Huomioon otettaviin ajoneuvon käytöstä aiheutuviin energia- ja ympäristövaikutuksiin on sisällytettävä vähintään seuraavat:

- a) energiankulutus;
- b) hiilidioksidipäästöt; ja
- c) typen oksidien, metaanittomien hiilivetyjen ja hiukkasten päästöt.

⁽¹⁾ EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1.

Ensimmäisessä alakohdassa mainittujen ajoneuvon käytöstä aiheutuvien energia- ja ympäristövaikutusten lisäksi hankintaviranomaiset, hankintayksiköt ja liikenteenharjoittajat voivat arvioida myös muita ympäristövaikutuksia.

3. Edellä olevien 1 ja 2 kohdan vaatimukset on täytettävä seuraavien vaihtoehtojen mukaisesti:

- a) asetetaan energia- ja ympäristötehokkuutta koskevat tekniset vaatimukset tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostamista koskevissa asiakirjoissa kunkin huomioon otettavan vaikutuksen osalta sekä mahdollisten muiden ympäristövaikutusten osalta; tai
- b) sisällytetään energia- ja ympäristövaikutukset ostopäätökseen, jolloin:

— tämä tehdään käyttämällä näitä vaikutuksia valintaperusteina, jos sovelletaan hankintamenettelyä, ja

— käytetään 6 artiklassa esitettyä menetelmää, jolla näille vaikutuksille määritetään rahallinen arvo sisällytettäväksi ostopäätökseen.

6 artikla

Ajoneuvon käytöstä aiheutuvien elinkaarikustannusten laskentamenetelmät

1. Sovellettaessa 5 artiklan 3 kohdan b alakohdan toista luetelmakohtaa ostettavien ajoneuvojen käyttöön liittyville elinkaarikustannuksille, jotka aiheutuvat ajoneuvojen energiankulutuksesta ja liitteen taulukossa 2 mainituista hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä niiden elinkaaren aikana, määritetään rahallinen arvo, ja kustannukset lasketaan käyttämällä seuraavissa alakohdissa esitetyjä menetelmiä:

- a) Ajoneuvon energiankulutuksesta aiheutuvat käyttöön liittyvät elinkaarikustannukset lasketaan seuraavalla menetelmällä:

— tämän artiklan 2 kohdan mukainen ajoneuvon polttoaineenkulutus kilometriä kohden lasketaan energiankulutuksena kilometriä kohden riippumatta siitä, ilmoitetaanko se suoraan, kuten esimerkiksi sähköautojen tapauksessa, vai ei. Kun polttoaineen kulutus ilmoitetaan eri yksikköinä, se muunnetaan energiankulutukseksi kilometriä kohden käyttäen liitteessä olevassa taulukossa 1 olevia muuntokertoimia, jotka kuvaavat eri polttoaineiden energiasisältöä,

— käytetään yhtä rahallista arvoa energiayksikköä kohden. Tämä yksittäinen arvo on liikennepolttoaineena käytetyn bensiinin tai dieselpolttoaineen kustannus energiayksikköä kohden ennen veroja riippuen siitä, kumpi on alhaisempi,

— ajoneuvon energiankulutuksesta aiheutuvat käyttöön liittyvät elinkaarikustannukset lasketaan kertomalla 3 kohdan mukaiset ajoneuvon käyttöä aikaiset ajokilometrit, ottaen tarvittaessa huomioon jo toteutuneet ajokilometrit, tämän alakohdan ensimmäisen luettelakohdan mukaisella energiankulutuksella kilometriä kohden ja tämän alakohdan toisen luettelakohdan mukaisella kustannuksella energiayksikköä kohden.

b) Ajoneuvon hiilidioksidipäästöistä aiheutuvat käyttöön liittyvät elinkaarikustannukset lasketaan kertomalla 3 kohdan mukaiset ajoneuvon käyttöä aikaiset ajokilometrit, ottaen tarvittaessa huomioon jo toteutuneet ajokilometrit, 2 kohdan mukaisilla hiilidioksidipäästöillä kilogrammoina kilometriä kohden ja liitteen taulukossa 2 esitetyillä kustannuksilla kilogrammaa kohden.

c) Liitteen taulukossa 2 luetelluista epäpuhtauspäästöistä aiheutuvat käyttöön liittyvät elinkaarikustannukset lasketaan laskemalla yhteen typen oksidien, ei-metaanihiilivetyjen ja hiukasten päästöistä aiheutuvat käyttöön liittyvät elinkaarikustannukset. Kunkin epäpuhtauden päästöistä aiheutuvat käyttöön liittyvät elinkaarikustannukset lasketaan kertomalla 3 kohdan mukaiset ajoneuvon käyttöä aikaiset ajokilometrit, ottaen tarvittaessa huomioon jo toteutuneet ajokilometrit, 2 kohdan mukaisilla päästöillä grammoina kilometriä kohden ja vastaavilla kustannuksilla grammaa kohden. Kustannukset määritetään liitteen taulukon 2 mukaisista yhteisön keskiarvoista.

Edellä 3 artiklassa tarkoitetut hankintaviranomaiset, hankintayksiköt ja liikenteenharjoittajat voivat soveltaa korkeampia kustannuksia edellyttäen, etteivät ne ylitä liitteen taulukossa 2 esitettyjä asianomaisia arvoja kerrottuna tekijällä 2.

2. Ajoneuvon käytöstä aiheutuvien kilometrikohtaisten polttoainekulutuksen ja liitteen taulukossa 2 mainittujen hiilidioksidipäästöjen ja epäpuhtauspäästöjen on perustuttava standardoituun yhteisön testimenettelyihin niiden ajoneuvojen osalta, joille tällaiset testimenettelyt on määritelty yhteisön tyyppihyväksyntälainsäädännössä. Niiden ajoneuvojen osalta, joille ei ole määritelty standardoituja yhteisön testimenettelyjä, eri tarjousten vertailukelpoisuus on varmistettava käyttämällä yleisesti hyväksytyjä testimenettelyjä tai viranomaisen teettämien testien tuloksia tai valmistajan toimittamia tietoja.

3. Ajoneuvon käyttöä aikaiset ajokilometrit, jos niitä ei ole muutoin määritelty, otetaan liitteen taulukosta 3.

7 artikla

Mukauttaminen tekniikan kehitykseen

Komissio mukauttaa inflaatioon ja tekniikan kehitykseen liitteessä esitetyt tiedot, joita käytetään tieliikenteen moottoriajo-

neuvojen käytöstä aiheutuvien elinkaarikustannusten laskennassa. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

8 artikla

Parhaiden käytäntöjen vaihtaminen

Komissio helpottaa ja organisoii sellaisten tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtamista jäsenvaltioiden välillä, jotka koskevat toimintatapoja, joilla edistetään sitä, että 3 artiklassa tarkoitetut hankintaviranomaiset, hankintayksiköt ja liikenteenharjoittajat ostaisivat puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen moottoriajoneuvoja.

9 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

10 artikla

Raportointi ja uudelleentarkastelu

1. Komissio laatii kahden vuoden välein 4 päivästä joulukuuta 2010 alkaen kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta ja yksittäisten jäsenvaltioiden toteuttamista toimista, joiden tarkoituksena on edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostamista.

2. Näissä kertomuksissa arvioidaan tämän direktiivin ja erityisesti 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen vaihtoehtojen vaikutuksia ja lisätoimien tarpeellisuutta sekä esitetään tarvittaessa ehdotuksia.

Kyseisissä kertomuksissa komissio tarkastelee ajoneuvojen, jotka on ostettu markkinoiden parhaita vaihtoehtoja vastaavalla tavalla elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset huomioon ottaen, nimellisiä ja suhteellisia määriä kunkin liitteen taulukossa 3 esitetyn ajoneuvoluokan osalta ja vertaa niitä näiden ajoneuvojen kokonaismarkkinoihin arvioiden, miten 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetut vaihtoehdot ovat vaikuttaneet markkinoihin. Komissio arvioi lisäksi jatkotoimien tarvetta ja esittää ehdotuksia tarvittaessa.

3. Viimeistään ensimmäisen kertomuksen ilmestyessä komissio tarkastelee 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja vaihtoehtoja, esittää 6 artiklassa tarkoitettuja menetelmiä koskevan arvion ja ehdottaa tarvittaessa asianmukaisia muutoksia.

11 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 4 päivänä joulukuuta 2010. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuja kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

13 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä huhtikuuta 2009.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

P. NEČAS

LIITE

Tiedot, joita käytetään tieliikenteen moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvien elinkaarikustannusten laskennassa

Taulukko 1: Moottoripolttoaineiden energiasisältö

Polttoaine	Energiasisältö
Diesel	36 MJ/litra
Bensiini	32 MJ/litra
Maakaasu/biokaasu	33–38 MJ/Nm ³
Nestekaasu	24 MJ/litra
Etanoli	21 MJ/litra
Biodiesel	33 MJ/litra
Emulsiopolttoaine	32 MJ/litra
Vety	11 MJ/Nm ³

Taulukko 2: Tieliikenteen päästöjen kustannukset (vuoden 2007 hinnoin)

Hiilidioksidi	Typen oksidit	Ei-metaanihiilivedyt	Hiukkaset
0,03–0,04 euroa/kg	0,0044 euroa/g	0,001 euroa/g	0,087 euroa/g

Taulukko 3: Tieliikenteen moottoriajoneuvojen käyttöiän aikaiset ajokilometrit

Ajoneuvoluokka (Direktiivissä 2007/46/EY määritellyt M- ja N-luokat)	Käyttöiän aikaiset ajokilometrit
Henkilöautot (M ₁)	200 000 km
Kevyet hyötyajoneuvot (N ₁)	250 000 km
Raskaat tavarankuljetusajoneuvot (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Linja-autot (M ₂ , M ₃)	800 000 km