

SMĚRNICE

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2009/33/ES

ze dne 23. dubna 2009

o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

2001, označuje emise skleníkových plynů a znečištění způsobené dopravou za jedny z hlavních překážek udržitelného rozvoje.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

- (3) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ze dne 22. července 2002 o šestém akčním programu Společenství pro životní prostředí⁽⁴⁾ potvrzuje potřebu konkrétních opatření ke zvýšení energetické účinnosti a úspor energie, začlenění cílů týkajících se změny klimatu do dopravních a energetických politik a také potřebu konkrétních opatření v odvětví dopravy týkajících se využívání energie a emisí skleníkových plynů.

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁽¹⁾,

- (4) Komise ve svém sdělení ze dne 10. ledna 2007 nazvaném „Energetická politika pro Evropu“ navrhla ze strany Evropské unie závazek dosáhnout do roku 2020 alespoň 20 % snížení emisí skleníkových plynů ve srovnání s rokem 1990. Kromě toho byly navrženy závazné cíle dalšího zlepšování energetické účinnosti o 20 %, dosažení 20 % podílu energie z obnovitelných zdrojů a 10 % podílu energie z obnovitelných zdrojů v dopravě ve Společenství do roku 2020, mimo jiné za účelem zvýšení bezpečnosti dodávek energie prostřednictvím diverzifikace skladby pohonných hmot.

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁽²⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přírodní zdroje, jejichž uvažlivé a racionální využívání vyžaduje čl. 174 odst. 1 Smlouvy, zahrnují ropu, která je hlavním energetickým zdrojem v Evropské unii, ale je také významným zdrojem emisí znečišťujících látek.

- (5) Komise ve svém sdělení ze dne 19. října 2006 nazvaném „Akční plán pro energetickou účinnost: využití možností“ potvrdila, že bude nadále usilovat o rozvoj trhu s ekologičtějšími, inteligentnějšími, bezpečnějšími a energeticky účinnějšími vozidly prostřednictvím veřejných zakázek a zvyšování informovanosti.

- (2) Sdělení Komise ze dne 15. května 2001 nazvané „Udržitelný rozvoj v Evropě pro lepší svět: Strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj“, přednesené na zasedání Evropské rady v Göteborgu ve dnech 15 a 16. června

- (6) V rámci přezkumu bílé knihy Komise o dopravě z roku 2001 nazvané „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“ ze dne 22. června 2006, provedeného v polovině období, bylo oznámeno, že Unie bude podněcovat inovace šetrné k životnímu prostředí, mimo jiné zaváděním návazných emisních norem Euro a podporou čistých vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 195, 18.8.2006, s. 26.

⁽²⁾ Úř. věst. C 229, 22.9.2006, s. 18.

⁽³⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 22. října 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 30. března 2009.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (7) Ve svém sdělení ze dne 7. února 2007 nazvaném „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ Komise předložila novou souhrnnou strategii s cílem umožnit Unii dosáhnout jejího cíle omezené emisí CO₂ z nových osobních automobilů do roku 2012 na 120 g/km. Byl navržen právní rámec, který by měl zajistit zlepšení v oblasti technologie vozidel. Na základě doplňkových opatření by měl být podporován nákup vozidel s nižší spotřebou pohonných hmot.
- (8) Zelená kniha Komise o městské dopravě ze dne 25. září 2007 nazvaná „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ poukazuje na podporu zúčastněných stran ve prospěch uvádění čistých a energeticky účinných vozidel na trh prostřednictvím ekologických veřejných zakázek. Navrhuje, že „přístup by mohl být založen na internalizaci externích nákladů prostřednictvím použití nákladů za dobu životnosti na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek spojené s provozem vozidel, která mají být pořízena, jako kritérií pro zadání zakázky, vedle ceny vozidla. Zadávání veřejných zakázek by navíc mohlo upřednostňovat nové normy Euro. Dřívější využívání čistějších vozidel by mohlo také zlepšit kvalitu ovzduší v městských oblastech.“
- (9) Skupina na vysoké úrovni CARS 21 ve své zprávě ze dne 12. prosince 2005 podpořila iniciativu Komise na podporu čistých a energeticky účinných vozidel, a to za podmínky dodržení technologicky neutrálního integrálního přístupu založeného na výkonnosti a zahrnujícího výrobce vozidel, dodavatele ropy či paliv, opravny, zákazníky či řidiče a veřejné orgány.
- (10) Skupina na vysoké úrovni pro konkurenceschopnost, energetiku a životní prostředí ve své zprávě ze dne 27. února 2007 doporučila, aby v rámci soukromých a veřejných zakázek byly zohledňovány veškeré náklady vzniklé v průběhu životnosti vozidla s důrazem na energetickou účinnost. Členské státy a Společenství by měly vypracovat a zveřejnit pokyny pro veřejné nákupy zaměřené na to, jak v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb⁽¹⁾ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby⁽²⁾ při zadávacích řízeních překonat hledisko nejnižší ceny a postoupit k pořizování udržitelnějších meziproductů.
- (11) Cílem této směrnice je povzbudit trh s čistými a energeticky účinnými silničními vozidly, a zejména – jelikož by to mělo zásadní dopady na životní prostředí –, ovlivnit trh se standardními vozidly vyráběnými ve větším množství, jako jsou osobní automobily, autobusy, autokary a nákladní automobily tím, že bude zajištěna taková poptávka po čistých a energeticky účinných silničních vozidlech, která bude dostatečná k povzbuzení výrobců a průmyslového odvětví k investování do dalšího vývoje vozidel s nízkou spotřebou energie a nízkými emisemi CO₂ a dalších znečišťujících látek.
- (12) Členské státy by měly informovat celostátní, regionální nebo místní veřejné zadavatele a jiné zadavatele a provozovatele veřejných služeb v dopravě cestujících o ustanoveních vztahujících se k nákupu čistých a energeticky účinných silničních vozidel.
- (13) Cena čistých a energeticky účinných vozidel je zpočátku vyšší než cena běžných vozidel. Vytvoření dostatečné poptávky po takových vozidlech by mohlo vést k úsporám z rozsahu a následně ke snížení nákladů.
- (14) Tato směrnice odpovídá na potřebu podpořit členské státy prostřednictvím usnadnění a strukturování výměny znalostí a osvědčených postupů při prosazování nákupu čistých a energeticky účinných vozidel.
- (15) Nákup vozidel pro veřejné dopravní služby může mít významný vliv na trh, pokud jsou harmonizovaná kritéria uplatňována na úrovni Společenství.
- (16) Nejvýraznějšího vlivu na trh i nejlepšího výsledku, pokud jde o náklady a přínosy, se dosáhne povinným zahrnutím nákladů vynaložených za dobu životnosti na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek jako kritérií pro zadání zakázky na vozidla pro veřejné dopravní služby.
- (17) V souladu s oblastí působnosti směrnice 2004/17/ES a směrnice 2004/18/ES, přičemž se plně zohlední provedení těchto směrnic ve vnitrostátním právu, by se tato směrnice měla vztahovat na silniční vozidla nakupovaná veřejnými nebo jinými zadavateli, a to bez ohledu na to, zda se jedná o zadavatele veřejné nebo soukromé. Dále by se měla tato směrnice vztahovat na nákup silničních vozidel používaných pro poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících podle smlouvy o veřejné službě, přičemž členské státy mohou vyjmout menší nákupy, aby se zabránilo zbytečné administrativní zátěži.

(1) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1.

(2) Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114.

- (18) V souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)⁽¹⁾, a s cílem vyhnout se nadměrné administrativní zátěži by měly členské státy mít možnost vyjmout orgány a provozovatele z požadavků stanovených touto směrnicí při nákupu vozidel navržených a zkonstruovaných ke zvláštním účelům.
- (19) Tato směrnice by měla přinést řadu možností, jak zohlednit energetické a ekologické dopady. To by umožnilo orgánům a provozovatelům, kteří již vyvinuli metody přizpůsobené místním potřebám a vycházející z místních podmínek, aby tyto metody nadále používali.
- (20) Zahrnutím spotřeby energie, emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek do kritérií pro zadání zakázky nejsou zvyšovány celkové náklady, ale spíše se tak při rozhodování o zakázce předjímají provozní náklady vzniklé v průběhu životnosti vozidla. Tento přístup doplňuje právní úpravu týkající se norem Euro, které stanoví maximální hodnoty emisí, vyjadřuje skutečné emise znečišťujících látek v penězích a nevyžaduje zavádění žádných dalších norem.
- (21) S ohledem na požadavek zohlednit energetické a ekologické dopady stanovením technických specifikací jsou veřejní zadavatelé, jiní zadavatelé a provozovatelé vybízeni k tomu, aby stanovovali specifikace s vyššími úrovněmi výkonnosti z hlediska energie a životního prostředí, než jsou úrovně stanovené v právních předpisech Společenství, například zohledněním norem Euro, které již byly přijaty, ale dosud nejsou závazné.
- (22) V rámci studie ExternE⁽²⁾, programu Komise Čistý vzduch pro Evropu (CAFE)⁽³⁾ a studie HEATCO⁽⁴⁾ byly zjištěny informace o nákladech na emise CO₂, oxidů dusíku (NO_x), uhlovodíků jiných než methan (NMHC) a částic. Za účelem zachování jednoduchosti zadávacího řízení jsou náklady vyjádřeny v současné hodnotě.
- (23) Tato směrnice by měla stanovit rozmezí pro náklady související s emisemi CO₂ a znečišťujících látek, které na jedné straně umožní veřejným zadavatelům, jiným zadavatelům a provozovatelům pružně zohlednit místní podmínky a na druhé straně zajistí odpovídající míru harmonizace.
- (24) Povinné uplatnění kritérií pro zadávání zakázek na čistá a energeticky účinnější vozidla nebrání stanovení dalších důležitých kritérií pro zadání zakázky. Nebrání to ani výběru dodatečně vybavených vozidel modernizovaných na ekologičtější provoz. Taková další vhodná kritéria pro zadání zakázky mohou být rovněž začleněna do postupů pro zadávání zakázek spadajících do oblasti působnosti směrnic 2004/17/ES nebo 2004/18/ES, pokud jsou spojena s předmětem smlouvy, neposkytují neomezenou svobodu výběru veřejným zadavatelům nebo jiným zadavatelům, jsou výslovně uvedena a jsou v souladu se základními zásadami Smlouvy.
- (25) Metoda výpočtu provozních nákladů na emise znečišťujících látek, vzniklých za dobu životnosti za účelem přijímání rozhodnutí o zadání zakázky na vozidla, včetně číselných hodnot stanovených v této směrnici, nevylučuje jiné právní předpisy Společenství týkající se externích nákladů.
- (26) Přezkumy a revize metody výpočtu stanovené v této směrnici by měly zohlednit příslušná související legislativní opatření Společenství a jejich cílem by mělo být dosažení souladu s těmito opatřeními.
- (27) Veřejní zadavatelé a jiní zadavatelé by při rozhodování ohledně nákupu čistých a energeticky účinných silničních vozidel měli mezi kritéria pro zadání zakázky, jež berou v úvahu, zahrnout energetická a ekologická kritéria pro zadání zakázky.
- (28) Tato směrnice by neměla veřejným zadavatelům a jiným zadavatelům bránit, aby při zadávání zakázek na vozidla pro veřejné dopravní služby upřednostnili nejnovější normy Euro ještě předtím, než se tyto normy stanou závaznými. Rovněž by veřejným zadavatelům a jiným zadavatelům neměla bránit, aby upřednostňovali alternativní pohonné hmoty, například vodík, zkapalněný ropný plyn (LPG), stlačený zemní plyn (CNG) a biopaliva, a to za předpokladu, že jsou zohledněny energetické a ekologické dopady za dobu životnosti vozidel.
- (29) Je třeba vypracovat standardizované zkušební postupy Společenství pro další kategorie vozidel s cílem zlepšit srovnatelnost a transparentnost údajů poskytovaných výrobcem. Je třeba vybízet výrobce, aby poskytovali údaje vztahující se ke spotřebě energie, emisím CO₂ a emisím znečišťujících látek během celé doby životnosti.

(1) Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

(2) Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Evropská komise, Úřad pro úřední tisky, Lucemburk, 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) Možnost poskytnout veřejnou podporu na nákup čistých a energeticky účinných silničních vozidel, včetně dovybavení vozidel motory a náhradními díly, které překonávají povinné ekologické požadavky, je uznána v pokynech Společenství o státní podpoře na ochranu životního prostředí⁽¹⁾ a v nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách)⁽²⁾. V této souvislosti jsou významné rovněž pokyny obsažené ve sdělení Komise nazvaném „Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům“⁽³⁾, zejména v poznámce pod čarou 1 k bodu 34 a v poznámce pod čarou 3 k bodu 36. Na takovou veřejnou podporu se však nadále vztahují ustanovení Smlouvy, a zejména její články 87 a 88.
- (31) Pokyny Společenství o státní podpoře na ochranu životního prostředí rovněž uznávají možnost poskytnout veřejnou podporu rozvíjení infrastruktur nezbytných pro distribuci alternativních paliv. Na takovou veřejnou podporu se však nadále vztahují ustanovení Smlouvy, a zejména její články 87 a 88.
- (32) Nákup energeticky účinných a čistých silničních vozidel dává možnost městům, která chtějí získat pověst měst šetrných k životnímu prostředí. V této souvislosti je důležité, aby byly informace o veřejném zadávacím řízení podle této směrnice zveřejněny na Internetu.
- (33) Je třeba podpořit zveřejňování příslušných informací týkajících se finančních nástrojů, které jsou v jednotlivých členských státech k dispozici pro městskou mobilitu a pro podporu čistých a energeticky účinných silničních vozidel na internetu.
- (34) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽⁴⁾.
- (35) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přizpůsobení údajů pro výpočet provozních nákladů na silniční vozidla za dobu jejich životnosti inflaci a technickému pokroku. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (36) Jelikož cílů této směrnice, totiž podpořit trh s čistými a energeticky účinnými vozidly a posílit přínos odvětví dopravy pro politiky Společenství v oblasti životního

prostředí, klimatu a energetiky, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jich může být v zájmu zajištění dostatečného počtu vozidel nezbytného pro nákladově efektivní vývoj evropským průmyslovým odvětvím lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedených cílů.

- (37) Členské státy a Komise by měly i nadále podporovat čistá a energeticky účinná silniční vozidla. V této souvislosti by mohly hrát významnou úlohu národní a regionální operační programy ve smyslu nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti⁽⁵⁾. Programy Společenství jako např. Civitas a „Inteligentní energie pro Evropu“ by mohly napomoci zlepšení mobility ve městech a zároveň omezit její nežádoucí účinky.
- (38) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů⁽⁶⁾ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Předmět a cíl

Tato směrnice vyžaduje, aby veřejní zadavatelé, jiní zadavatelé a někteří provozovatelé zohledňovali při nákupu silničních vozidel energetické a ekologické dopady za dobu životnosti vozidla, včetně spotřeby energie, emisí CO₂ a emisí určitých znečišťujících látek, a to s cílem podporovat a podněcovat trh s čistými a energeticky účinnými vozidly a posílit přínos odvětví dopravy pro politiky Společenství v oblasti životního prostředí, klimatu a energetiky.

Článek 2

Výjimky

Členské státy mohou z požadavků této směrnice vyjmout zakázky na nákup vozidel uvedených v čl. 2 odst. 3 směrnice 2007/46/ES, která nejsou předmětem schválení typu nebo jednotlivého schválení na jejich území.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 214, 9.8.2008, s. 3.

⁽³⁾ Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

Článek 3

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na zakázky na nákup silničních vozidel zadané:

- a) veřejnými zadavateli nebo jinými zadavateli, pokud mají povinnost použít postupy při zadávání zakázek stanovené ve směrnících 2004/17/ES a 2004/18/ES;
- b) provozovateli za účelem plnění závazků veřejné služby vyplývajících ze smlouvy o veřejné službě ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici ⁽¹⁾, při překročení prahové hodnoty, kterou stanoví členské státy tak, aby nepřekračovala prahové hodnoty uvedené ve směrnících 2004/17/ES a 2004/18/ES.

Článek 4

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „veřejnými zadavateli“ veřejní zadavatelé ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. a) směrnice 2004/17/ES a čl. 1 odst. 9 směrnice 2004/18/ES;
- 2) „jinými zadavateli“ zadavatelé ve smyslu čl. 2 odst. 2 směrnice 2004/17/ES;
- 3) „silničním vozidlem“ vozidlo, na něž se vztahují kategorie vozidel uvedené v tabulce 3 přílohy.

Článek 5

Nákup čistých a energeticky účinných silničních vozidel

1. Členské státy zajistí, aby od 4. prosince 2010 všichni veřejní zadavatelé, jiní zadavatelé a provozovatelé podle článku 3 zohledňovali při nákupu silničních vozidel energetické a ekologické dopady provozu těchto vozidel za dobu jejich životnosti podle odstavce 2 a uplatňovali alespoň jednu z možností uvedených v odstavci 3.

2. Mezi provozní energetické a ekologické dopady, jež mají být zohledněny, patří alespoň:

- a) spotřeba energie,
- b) emise CO₂ a
- c) emise NO_x, NMHC a částic.

Kromě provozních energetických a ekologických dopadů uvedených v prvním pododstavci mohou veřejní zadavatelé, jiní zadavatelé a provozovatelé zohlednit i další ekologické dopady.

3. Pro splnění požadavků uvedených v odstavcích 1 a 2 se využijí tyto možnosti:

- a) stanovit v dokumentaci k nákupu silničních vozidel technické specifikace týkající se vlastností dosahovaných z hlediska energie a životního prostředí, a to v souvislosti s každým zohledněným dopadem, jakož i s jakýmkoli dalším ekologickým dopadem, nebo
- b) zahrnout do rozhodnutí o nákupu energetické a ekologické dopady, a to:

— v případech použití postupu při zadávání zakázek využitím těchto dopadů jako kritérií pro zadání zakázky a

— v případech, kdy se tyto dopady vyjadřují za účelem začlenění do rozhodnutí o nákupu v penězích, použitím metodiky uvedené v článku 6.

Článek 6

Metodika pro výpočet provozních nákladů za dobu životnosti

1. Pro účely čl. 5 odst. 3 písm. b) druhé odrážky se k vyjádření peněžní hodnoty a k výpočtu provozních nákladů na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek uvedených v tabulce 2 přílohy, které jsou spojené s provozem kupovaných vozidel za dobu jejich životnosti, použije metodiky stanovené v následujících písmenech:

- a) provozní náklady na energii spotřebovanou v průběhu životnosti vozidla se stanoví podle následující metodiky:

— u vozidla se spotřeba pohonných hmot na kilometr podle odstavce 2 vypočte v jednotkách spotřeby energie na kilometr, ať už je uváděna přímo, jako je tomu v případě elektrických vozidel, či nikoliv. V případech, kdy je spotřeba pohonných hmot udávána v jiných jednotkách, se tyto jednotky převedou na spotřebu energie na kilometr s použitím převodních faktorů stanovených v příloze v tabulce 1, která uvádí energetický obsah různých pohonných hmot,

— používá se jediná peněžní hodnota na jednotku energie. Tato jediná hodnota odpovídá nižší z hodnot nákladů na jednotku energie benzínu nebo motorové nafty před zdaněním, jsou-li používány jako pohonné hmoty pro účely dopravy,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1.

— provozní náklady vynaložené na spotřebu energie za dobu životnosti vozidla se stanoví vynásobením počtu kilometrů na dobu životnosti podle odstavce 3, přičemž se v případě potřeby vezme v úvahu počet kilometrů již najetých, spotřebou energie na kilometr podle první odrážky tohoto písmene a náklady na jednotku energie podle druhé odrážky tohoto písmene;

b) provozní náklady na emise CO₂ za dobu životnosti vozidla se stanoví vynásobením počtu kilometrů na dobu životnosti podle odstavce 3, přičemž se v případě potřeby vezme v úvahu počet kilometrů již najetých, emisemi CO₂ v kilogramech na kilometr podle odstavce 2 a náklady na kilogram podle tabulky 2 uvedené v příloze;

c) provozní náklady na emise znečišťujících látek uvedených v příloze v tabulce 2 za dobu životnosti vozidla se stanoví sečtením provozních nákladů na emise NO_x, NMHC a částic za dobu životnosti vozidla. Provozní náklady na každou znečišťující látku za dobu životnosti vozidla se stanoví vynásobením počtu kilometrů na dobu životnosti podle odstavce 3, přičemž se v případě potřeby vezme v úvahu počet kilometrů již najetých, emisemi v gramech na kilometr podle odstavce 2 a odpovídajícími náklady na gram. Tyto náklady odpovídají průměrným hodnotám ve Společenství stanoveným v příloze v tabulce 2.

Veřejní zadavatelé, jiní zadavatelé a provozovatelé podle článku 3 mohou uplatnit vyšší náklady, pokud tyto náklady nepřekročí dvojnásobek příslušné hodnoty uvedené v příloze v tabulce 2.

2. Spotřeba pohonných hmot, emise CO₂ a emise znečišťujících látek uvedených v příloze v tabulce 2 na kilometr provozu vozidla jsou určeny na základě standardizovaných zkušebních postupů Společenství pro vozidla, pro která jsou takové zkušební postupy stanoveny v právních předpisech Společenství o schvalování typu. Pro vozidla, na něž se standardizované zkušební postupy Společenství nevztahují, se srovnatelnost různých nabídek zajistí prostřednictvím obecně uznávaných zkušebních postupů či výsledků zkoušek provedených pro příslušný orgán nebo podle informací poskytnutých výrobcem.

3. Počet kilometrů na dobu životnosti vozidla je uveden v příloze v tabulce 3, není-li stanoveno jinak.

Článek 7

Přízpůsobení technickému pokroku

Komise přizpůsobí údaje pro výpočet provozních nákladů na silniční vozidla za dobu jejich životnosti, uvedené v příloze,

inflaci a technickému pokroku. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 9 odst. 2.

Článek 8

Výměna osvědčených postupů

Komise usnadňuje a organizuje výměnu znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy, týkající se postupů na podporu nákupu čistých a energeticky účinných silničních vozidel veřejnými zadavateli, jinými zadavateli a provozovateli podle článku 3.

Článek 9

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 10

Podávání zpráv a přezkum

1. Každé dva roky, s účinkem od 4. prosince 2010, Komise vyhotoví zprávu o uplatňování této směrnice a opatřeních přijatých jednotlivými členskými státy na podporu nákupu čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

2. Tyto zprávy vyhodnotí účinky této směrnice, zejména možnosti uvedené v čl. 5 odst. 3, a potřebu přijetí dalších opatření, přičemž zahrnou případné návrhy.

V těchto zprávách Komise srovná v rámci každé z kategorií vozidel uvedených v tabulce 3 přílohy nominální a relativní počty zakoupených vozidel odpovídajících nejlepším alternativám na trhu z hlediska energetických a ekologických dopadů za dobu životnosti vozidla s celkovým trhem s těmito vozidly a uvede odhad, do jaké míry ovlivnily trh možnosti uvedené v čl. 5 odst. 3. Komise posoudí potřebu dalších opatření a případně připojí návrhy.

3. Nejpozději ke dni předložení první zprávy Komise přezkoumá možnosti uvedené v čl. 5 odst. 3, předloží vyhodnocení metodiky uvedené v článku 6, a bude-li to nezbytné, navrhne vhodné úpravy.

Článek 11**Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 4. prosince 2010. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 12**Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 13**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

Ve Štrasburku dne 23. dubna 2009.

Za Evropský parlament
předseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
předseda
P. NEČAS

PŘÍLOHA

Údaje pro výpočet provozních nákladů na silniční vozidla za dobu jejich životnosti

Tabulka 1: energetický obsah pohonných hmot

Pohonná hmota	Energetický obsah
Nafta	36 MJ/litr
Benzin	32 MJ/litr
Zemní plyn / bioplyn	33–38 MJ/Nm ³
Zkapalněný ropný plyn (LPG)	24 MJ/litr
Ethanol	21 MJ/litr
Bionafta	33 MJ/litr
Emulgovaná paliva	32 MJ/litr
Vodík	11 MJ/Nm ³

Tabulka 2: náklady na emise ze silniční dopravy (v cenách roku 2007):

CO ₂	NO _x	NMHC	Částice
0,03–0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabulka 3: počet kilometrů na dobu životnosti silničního vozidla

Kategorie vozidel (Kategorie M a N vymezené směrnicí 2007/46/ES)	Počet kilometrů na dobu životnosti
Osobní automobily (M ₁)	200 000 km
Lehká užitková vozidla (N ₁)	250 000 km
Těžká nákladní vozidla (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusy (M ₂ , M ₃)	800 000 km