

ΟΔΗΓΕΣ

ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

τούσε τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και τη ρύπανση που προκαλούν οι μεταφορές μεταξύ των κυρίων εμποδίων για την αειφόρο ανάπτυξη.

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 174 παράγραφος 1 της συνθήκης προβλέπει τη συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων, περιλαμβανομένου του πετρελαίου, το οποίο καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην ενεργειακή κατανάλωση στην Ευρώπη αλλά αποτελεί επίσης μείζονα πηγή εκπομπών ρύπων.
- (2) Η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2001, με τίτλο «Αειφόρος ανάπτυξη της Ευρώπης για έναν καλύτερο κόσμο: Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη», που κατατέθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκότεμποργκ, της 15ης και 16ης Ιουνίου 2001, τοποθε-

- (3) Με την απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον⁽⁴⁾, αναγνωρίζεται η ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα για να βελτιωθεί η ενεργειακή απόδοση και η εξοικονόμηση ενέργειας και να ενταχθούν οι στόχοι για την κλιματική αλλαγή στις πολιτικές μεταφορών και ενέργειας, καθώς και η ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα στον τομέα των μεταφορών που να αφορούν τη χρήση της ενέργειας και τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου.

- (4) Με την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 10ης Ιανουαρίου 2007, με τίτλο «Ενεργειακή πολιτική για την Ευρώπη» προτάθηκε να δεσμευθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση να επιτύχει μέχρι το 2020 μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 20 % σε σύγκριση με το 1990. Επίσης, έχουν προταθεί ως δεσμευτικοί στόχοι η περαιτέρω βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά 20 %, μερίδιο 20 % των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και μερίδιο 10 % των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές στην Κοινότητα μέχρι το 2020, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να βελτιωθεί η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού με τη διαφοροποίηση του μείγματος καυσίμων.

- (5) Με την ανακοίνωση της 19ης Οκτωβρίου 2006, με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την ενεργειακή απόδοση: Αξιοποίηση του δυναμικού», η Επιτροπή ανήγγειλε ότι θα συνεχίσει τις προσπάθειές της για την ανάπτυξη των αγορών καθαρότερων, ευφύτερων, ασφαλέστερων και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων μέσω των διαδικασιών δημόσιων προμηθειών και με την ευαισθητοποίηση του κοινού.

- (6) Στην ενδιάμεση εξέταση της Λευκής Βίβλου του 2001 για τις μεταφορές με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη κινητικότητα στην ήπειρό μας», της 22ας Ιουνίου 2006, η Επιτροπή ανήγγειλε ότι η Ένωση θα τονώσει τη φιλική προς το περιβάλλον καινοτομία, ειδικότερα μέσω διαδοχικών ευρωπαϊκών προτύπων και με την προώθηση των καθαρών οχημάτων βάσει δημοσίων προμηθειών.

⁽¹⁾ ΕΕ C 195 της 18.8.2006, σ. 26.

⁽²⁾ ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 18.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2009.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 242 της 10.9.2002, σ. 1.

- (7) Με την ανακοίνωση της 7ης Φεβρουαρίου 2007, με τίτλο «Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα», η Επιτροπή παρουσίασε σφαιρική νέα στρατηγική για να επιτύχει η Ένωση μέχρι το 2012 τον στόχο των 120 g/km εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατικά οχήματα. Έχει προταθεί νομοθετικό πλαίσιο που θα εξασφαλίζει τεχνολογικές βελτιώσεις των οχημάτων. Με συμπληρωματικά μέτρα θα πρέπει να προωθηθούν οι προμήθειες αποδοτικών από πλευράς καυσίμων οχημάτων.
- (8) Στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής για τις αστικές μεταφορές, της 25ης Σεπτεμβρίου 2007, με τίτλο «Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» επισημαίνεται ότι οι κυρίως ενδιαφερόμενοι υποστηρίζουν την προώθηση της καθιέρωσης στην αγορά καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων μέσω των πράσινων δημόσιων προμηθειών. Στην Πράσινη Βίβλο αναφέρεται ότι πιθανή προσέγγιση θα μπορούσε να βασισθεί στην ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους με τη χρήση, ως κριτηρίων ανάθεσης της σύμβασης πέραν της τιμής των οχημάτων, του κόστους της ενεργειακής κατανάλωσης, των εκπομπών CO₂ και των ρυπογόνων εκπομπών που συνδέονται με τη λειτουργία των οχημάτων που θα αποτελέσουν αντικείμενο των συμβάσεων. Επιπλέον, η σύμβαση δημόσιας προμήθειας θα μπορούσε να δίνει προτεραιότητα στα νέα ευρωπαϊκά πρότυπα. Η έγκαιρη χρήση καθαρότερων οχημάτων θα μπορούσε να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές.
- (9) Στην έκθεση της 12ης Δεκεμβρίου 2005 της ομάδας υψηλού επιπέδου CARS 21, υποστηρίχθηκε η πρωτοβουλία της Επιτροπής να προωθηθούν τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα, υπό τον όρο ότι θα υπάρξει ολοκληρωμένη και τεχνολογικά αμερόληπτη προσέγγιση που θα βασίζεται στην απόδοση, με τη συμμετοχή κατασκευαστών οχημάτων, προμηθευτών πετρελαίου ή καυσίμων, επισκευαστών, πελατών ή οδηγών και δημόσιων αρχών.
- (10) Η ομάδα υψηλού επιπέδου για την ανταγωνιστικότητα, την ενέργεια και το περιβάλλον, στην έκθεσή της της 27ης Φεβρουαρίου 2007, συνέστησε να συνεκτιμάται στις ιδιωτικές και δημόσιες προμήθειες το πλήρες κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής, με ιδιαίτερη έμφαση στην ενεργειακή απόδοση. Τα κράτη μέλη και η Κοινότητα θα πρέπει να καταρτίσουν και να δημοσιεύσουν κατευθυντήριες γραμμές για τις δημόσιες προμήθειες που να πραγματοποιούνται τον τρόπο μετάβασης από τους μειοδοτικούς διαγωνισμούς στην προμήθεια περισσότερο αειφόρων ενδιάμεσων αγαθών, σύμφωνα με την οδηγία 2004/17/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών⁽¹⁾ και της οδηγίας 2004/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών⁽²⁾.
- (11) Η παρούσα οδηγία αποσκοπεί στο να τονώσει την αγορά καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων, και ιδιαίτερα –εφόσον αυτό θα είχε ουσιαστικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο– στο να επηρεάσει την αγορά τυποποιημένων οχημάτων που παράγονται σε μεγάλες ποσότητες, όπως επιβατικά αυτοκίνητα, λεωφορεία, τουριστικά λεωφορεία και φορτηγά, εξασφαλίζοντας επίπεδο ζήτησης για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα οδικών μεταφορών, η οποία θα είναι αρκετά μεγάλη ώστε να ενθαρρυνθούν οι κατασκευαστές και η βιομηχανία να επενδύσουν σε αυτά και στην περαιτέρω ανάπτυξη οχημάτων με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας και χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και ρύπων.
- (12) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να πληροφορούν τις αναθέτουσες εθνικές, περιφερειακές ή τοπικές αρχές και τους αναθέτοντες φορείς και τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών σχετικά με τις διατάξεις για την αγορά καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.
- (13) Τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα έχουν αρχικώς υψηλότερη τιμή απ' ό,τι τα συμβατικά. Η δημιουργία επαρκούς ζήτησης για τα οχήματα αυτά θα μπορούσε να εξασφαλίσει μείωση του κόστους μέσω οικονομιών κλίμακας.
- (14) Η παρούσα οδηγία εξετάζει την ανάγκη παροχής στήριξης στα κράτη μέλη μέσω της διευκόλυνσης και της διάρθρωσης της ανταλλαγής γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών για την προώθηση της αγοράς καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων.
- (15) Η προμήθεια οχημάτων για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών είναι δυνατόν να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά, εφόσον εφαρμόσθουν εναρμονισμένα κριτήρια σε κοινοτικό επίπεδο.
- (16) Ο μεγαλύτερος αντίκτυπος στην αγορά και η βέλτιστη σχέση κόστους/οφέλους θα επιτευχθούν με την υποχρεωτική ένταξη του κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για την ενεργειακή κατανάλωση, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων στα κριτήρια κατακύρωσης της προμήθειας οχημάτων για υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών.
- (17) Σύμφωνα με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/17/EK και της οδηγίας 2004/18/EK και τηρουμένης πλήρως της εφαρμογής αυτών των δύο οδηγιών στην εσωτερική έννομη τάξη, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει οχήματα οδικών μεταφορών που αγοράζονται από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς, ανεξαρτήτως εάν αυτοί είναι δημόσιοι ή ιδιωτικοί. Πέραν τούτου, η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καλύπτει την αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών βάσει συμβάσεως παροχής δημοσίων υπηρεσιών, αφήνοντας στα κράτη μέλη την ευχέρεια να αποκλείουν αγορές ελάχιστονος σημασίας, προκειμένου να αποφεύγεται περιττός διοικητικός φόρτος.

(¹) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1.

(²) ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114.

- (18) Σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) ⁽¹⁾, και με σκοπό την αποφυγή περιττού διοικητικού φόρτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να εξααιρούν αρχές και επιχειρήσεις από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας όταν αγοράζουν οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για ειδική χρήση.
- (19) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να προβλέπει δέσμη επιλογών για να λαμβάνονται υπόψη οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Τούτο θα δώσει τη δυνατότητα στις αρχές και τις επιχειρήσεις που έχουν ήδη αναπτύξει μεθόδους προσαρμοσμένες ειδικά στην ικανοποίηση τοπικών αναγκών και συνθηκών να συνεχίσουν να εφαρμόζουν αυτές τις μεθόδους.
- (20) Η ένταξη της ενεργειακής κατανάλωσης, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων στα κριτήρια κατακύρωσης δεν συνεπάγεται υψηλότερο συνολικό κόστος αλλά προεξοφλεί το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής στην απόφαση προμήθειας. Συμπληρωματικώς προς τη νομοθεσία σχετικά με τα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών, όπου ορίζονται μέγιστα όρια εκπομπών, με την παρούσα προσέγγιση αποτιμώνται χρηματικά οι πραγματικές εκπομπές ρύπων και δεν απαιτείται να καθοριστούν πρόσθετα πρότυπα.
- (21) Κατά την εκπλήρωση της απαίτησης να λαμβάνονται υπόψη ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις με τον καθορισμό τεχνικών προδιαγραφών, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις ενθαρρύνονται να καθορίζουν υψηλότερου επιπέδου προδιαγραφές για ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιδόσεις από ό,τι προβλέπει η κοινοτική νομοθεσία, λαμβανομένων υπόψη λόγου χάρη των ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών που έχουν ήδη εγκριθεί αλλά δεν έχουν ακόμη καταστεί υποχρεωτικά.
- (22) Από τη μελέτη ExternE ⁽²⁾, το πρόγραμμα της Επιτροπής «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» (CAFE) ⁽³⁾ και τη μελέτη HEATCO ⁽⁴⁾ προέκυψαν στοιχεία σχετικά με το κόστος των εκπομπών CO₂, οξειδίων του αζώτου (NO_x), υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου (NMHC) και αιωρούμενων σωματιδίων. Για να είναι απλουστευμένη η διαδικασία κατακύρωσης, η κοστολόγηση έγινε με τρέχουσες τιμές.
- (23) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να καθορίσει ένα φάσμα για το κόστος των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων, το οποίο θα επιτρέπει, αφενός, την ευελιξία των αναθετουσών αρχών, των αναθετότων φορέων και των επιχειρήσεων να λαμβάνουν υπόψη την τοπική κατάσταση, και, αφετέρου, θα εξασφαλίζει το ενδεδειγμένο επίπεδο εναρμόνισης.
- (24) Η υποχρεωτική εφαρμογή των κριτηρίων για τις προμήθειες καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων δεν αποκλείει την προσθήκη άλλων σχετικών κριτηρίων κατακύρωσης. Επίσης δεν αποκλείει την επιλογή εκ των υστέρων εξοπλισμένων οχημάτων που αναβαθμίζονται ώστε να είναι υψηλότερη η περιβαλλοντική τους απόδοση. Τέτοια κριτήρια ανάθεσης μπορούν επίσης να περιλαμβάνονται στις προμήθειες που εμπίπτουν στις οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK, εφόσον συνδέονται με το αντικείμενο της σύμβασης, δεν παρέχουν απεριόριστη ελευθερία επιλογής στην αναθέτουσα αρχή ή το φορέα ανάθεσης, μνημονεύονται ρητώς και τηρούν τις θεμελιώδεις αρχές της συνθήκης.
- (25) Η μέθοδος υπολογισμού του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για τις εκπομπές ρύπων με σκοπό τη λήψη αποφάσεων προμήθειας οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των αριθμητικών αξιών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία, δεν προδικάζει τυχόν άλλη κοινοτική νομοθεσία που αφορά το εξωτερικό κόστος.
- (26) Οι επανεξετάσεις και αναθεωρήσεις της μεθόδου υπολογισμού που ορίζεται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά κοινοτικά νομοθετικά μέτρα και να αποβλέπουν σε συνοχή μεταξύ των μέτρων αυτών.
- (27) Τα κριτήρια κατακύρωσης σε σχέση με την ενέργεια και το περιβάλλον θα πρέπει να περιλαμβάνονται μεταξύ των διαφόρων κριτηρίων κατακύρωσης τα οποία συνεκτιμώνται από τις αναθέτουσες αρχές ή τους αναθέτοντες φορείς όταν καλούνται να λάβουν απόφαση για την προμήθεια καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.
- (28) Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να μην αποτρέπει τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες οργανισμούς να προτιμούν, κατά την αγορά οχημάτων για υπηρεσίες δημοσίων μεταφορών, τα πλέον πρόσφατα ευρωπαϊκά πρότυπα, προτού τα εν λόγω πρότυπα καταστούν υποχρεωτικά. Επίσης, δεν θα πρέπει να αποτρέπει τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες οργανισμούς να προτιμούν εναλλακτικά καύσιμα, για παράδειγμα υδρογόνο, υγραέριο (LPG), συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) και βιοκαύσιμα, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις στην κατανάλωση ενέργειας καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- (29) Θα πρέπει να αναπτυχθούν τυποποιημένες μέθοδοι δοκιμών της Κοινότητας για πρόσθετες κατηγορίες οχημάτων ώστε να βελτιώνεται η συγκρισιμότητα και η διαφάνεια των δεδομένων των κατασκευαστών. Οι κατασκευαστές θα πρέπει να ενθαρρύνονται να παρέχουν στοιχεία για τη συνολική ενεργειακή κατανάλωση, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής.

⁽¹⁾ EE L 263 της 9.10.2007, σ 1.

⁽²⁾ Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων, Λουξεμβούργο, 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) Η δυνατότητα δημόσιας στήριξης για την αγορά καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του εκ των υστέρων εξοπλισμού τους με κινητήρες και ανταλλακτικά, τα οποία υπερβαίνουν τις υποχρεωτικές περιβαλλοντικές απαιτήσεις, αναγνωρίζεται στις Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος ⁽¹⁾ και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 800/2008 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2008, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την κοινή αγορά κατ'εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης (γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία) ⁽²⁾. Συναφώς, οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» ⁽³⁾, ειδικά η υποσημείωση 1 στο σημείο 34 και η υποσημείωση 3 στο σημείο 36, έχουν επίσης εφαρμογή. Ωστόσο, οι κανόνες της συνθήκης, και ιδίως τα άρθρα 87 και 88 αυτής, θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται σ' αυτή την κρατική ενίσχυση.
- (31) Η δυνατότητα δημόσιας στήριξης για την προώθηση της ανάπτυξης της αναγκαίας υποδομής για τη διανομή εναλλακτικών καυσίμων αναγνωρίζεται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, οι κανόνες της συνθήκης, και ιδίως τα άρθρα 87 και 88 αυτής, θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται σ' αυτήν την κρατική ενίσχυση.
- (32) Η αγορά καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών προσφέρει μια δυνατότητα στους δήμους που επιθυμούν να θεωρούνται ως έχοντες περιβαλλοντική συνείδηση. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σημαντικό να δημοσιεύονται στο Διαδίκτυο πληροφορίες για τις δημόσιες προμήθειες σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- (33) Η δημοσίευση στο Διαδίκτυο των σχετικών πληροφοριών για τα διαθέσιμα χρηματοοικονομικά μέσα σε κάθε κράτος μέλος σχετικά με την αστική κινητικότητα και την προώθηση καθαρών και αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών θα πρέπει να ενθαρρύνεται.
- (34) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽⁴⁾.
- (35) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να προσαρμόζει στον πληθωρισμό και την τεχνολογική πρόοδο τα δεδομένα για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (36) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η προώθηση και η τόνωση της αγοράς καθαρών και ενεργεια-

κάς αποδοτικών οχημάτων και η βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν, ως εκ τούτου, προκειμένου να δημιουργηθεί κρίσιμη μάζα οχημάτων για οικονομικά αποδοτικές εξελίξεις στην ευρωπαϊκή βιομηχανία, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίζει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (37) Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να εξακολουθήσουν να προωθούν καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα οδικών μεταφορών. Στο πλαίσιο αυτό, τα εθνικά και περιφερειακά προγράμματα, όπως ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 2006, περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Συνοχής ⁽⁵⁾, θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο. Επιπλέον, κοινοτικά προγράμματα όπως το Cívitas και το Έξυπνη Ενέργεια-Ευρώπη θα μπορούσαν να συμβάλουν στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας περιορίζοντας ταυτόχρονα τις επιπτώσεις της.
- (38) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας ⁽⁶⁾, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι θα αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιήσουν,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

Η παρούσα οδηγία επιβάλλει στις αναθέτουσες αρχές, στους αναθέτοντες φορείς καθώς και σε ορισμένες επιχειρήσεις την υποχρέωση να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

Άρθρο 2

Εξαιρέσεις

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία συμβάσεις για την αγορά οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, τα οποία δεν υπόκεινται σε έγκριση τύπου ή ιδιαίτερη έγκριση στην επικράτειά τους.

⁽¹⁾ ΕΕ C 82 της 1.4.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 214 της 9.8.2008, σ. 3.

⁽³⁾ ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 210 της 31.7.2006, σ. 25.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις αγοράς οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται από:

- α) αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς εφόσον έχουν υποχρέωση να εφαρμόσουν τις διαδικασίες προμήθειας που προβλέπουν οι οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ·
- β) φορείς για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές⁽¹⁾, πέρα από όριο καθοριζόμενο από τα κράτη μέλη αλλά μέσα στα όρια αξιών που ορίζονται στις οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ.

Άρθρο 4

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- 1) «αναθέτουσες αρχές» οι αναθέτουσες αρχές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/17/ΕΚ και στο άρθρο 1 παράγραφος 9 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ·
- 2) «αναθέτοντες φορείς» οι αναθέτοντες φορείς όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ·
- 3) «όχημα οδικών μεταφορών» όχημα που υπάγεται στις κατηγορίες των οχημάτων του πίνακα 3 του παραρτήματος.

Άρθρο 5

Αγορά καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, από τις 4 Δεκεμβρίου 2010, όλες οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3, οσάκις προβαίνουν στην αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών, λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις της λειτουργικής κατανάλωσης ενέργειας και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, όπως προβλέπονται στην παράγραφο 2, και εφαρμόζουν μία τουλάχιστον από τις εναλλακτικές επιλογές της παραγράφου 3.

2. Οι λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

- α) ενεργειακή κατανάλωση·
- β) εκπομπές CO₂· και
- γ) εκπομπές NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1.

Εκτός από τις λειτουργικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις μπορούν επίσης να λαμβάνουν υπόψη άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

3. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 ικανοποιούνται σύμφωνα με τις εξής εναλλακτικές επιλογές:

- α) με τον καθορισμό στα έγγραφα αγοράς των οχημάτων οδικών μεταφορών τεχνικών προδιαγραφών σχετικών με τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιδόσεις για κάθε επίπτωση που πρέπει να ληφθεί υπόψη, καθώς και για κάθε πρόσθετη περιβαλλοντική επίπτωση· ή
- β) με τη συμπερίληψη των ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην απόφαση αγοράς, νοουμένου ότι:

— σε περιπτώσεις που εφαρμόζεται διαδικασία προμήθειας, αυτό γίνεται χρησιμοποιώντας τις εν λόγω επιπτώσεις ως κριτήρια κατακύρωσης· και

— σε περιπτώσεις που αυτές οι επιπτώσεις αποτιμώνται χρηματικά ώστε να περιληφθούν στην απόφαση αγοράς, χρησιμοποιείται η μεθοδολογία που προβλέπει το άρθρο 6.

Άρθρο 6

Μεθοδολογία για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος

1. Για τους σκοπούς του άρθρου 5 παράγραφος 3 στοιχείο β) δεύτερη περίπτωση, το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για την κατανάλωση ενέργειας, καθώς και για τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων, όπως περιέχονται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, που συνδέονται με τη λειτουργία των υπό αγορά οχημάτων, αποτιμάται χρηματικά και υπολογίζεται με τη μεθοδολογία που ορίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:

α) Το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μεθοδολογία:

— η ανά χιλιόμετρο κατανάλωση καυσίμου του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 2 υπολογίζεται σε μονάδες κατανάλωσης ενέργειας ανά χιλιόμετρο ανεξάρτητα εάν αυτός ο υπολογισμός γίνεται απευθείας, όπως π.χ. συμβαίνει στα ηλεκτρικά οχήματα ή όχι. Όταν η κατανάλωση καυσίμων δίδεται σε διαφορετικές μονάδες, μετατρέπεται σε ανά χιλιόμετρο κατανάλωση ενέργειας χρησιμοποιώντας τους συντελεστές μετατροπής του πίνακα 1 του παραρτήματος για το ενεργειακό περιεχόμενο των διαφόρων ειδών καυσίμων,

— χρησιμοποιείται ενιαία χρηματική αξία ανά μονάδα ενέργειας. Αυτή η ενιαία αξία είναι χαμηλότερη από το κόστος ανά μονάδα ενέργειας της βενζίνης ή του ντίζελ προ φόρων όταν χρησιμοποιούνται ως καύσιμα κίνησης,

— το λειτουργικό κόστος κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί την κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την πρώτη περίπτωση του παρόντος σημείου και επί το κόστος ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση του παρόντος σημείου.

β) Το λειτουργικό κόστος των εκπομπών CO₂ του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί τις εκπομπές CO₂ σε χιλιόγραμμα ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2, και επί το κόστος ανά χιλιόγραμμα σύμφωνα με την κλίμακα που εκτίθεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος.

γ) Το λειτουργικό κόστος των εκπομπών ρύπων, όπως περιέχεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υπολογίζεται ως άθροισμα του λειτουργικού κόστους των εκπομπών NO_x, NMHC και αιωρούμενων σωματιδίων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής. Το λειτουργικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε ρύπο υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων, όπου χρειάζεται βάσει των χιλιομέτρων που έχουν ήδη διανυθεί, σύμφωνα με την παράγραφο 3, επί τις εκπομπές σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2, και επί το αντίστοιχο κόστος ανά γραμμάριο. Το κόστος υπολογίζεται βάσει των μέσων όρων των ισχυουσών για την Κοινότητα αξιών οι οποίες εκτίθενται στον πίνακα 2 του παραρτήματος.

Οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και οι επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 μπορούν να εφαρμόζουν υψηλότερο κόστος με την προϋπόθεση ότι αυτό το κόστος δεν υπερβαίνει τις αντίστοιχες αξίες του πίνακα 2 του παραρτήματος πολλαπλασιασμένες επί τον συντελεστή 2.

2. Η κατανάλωση καυσίμου και οι προβλεπόμενες στον πίνακα 2 του παραρτήματος εκπομπές CO₂ και ρύπων ανά χιλιόμετρο για τη λειτουργία του οχήματος βασίζονται σε τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών της Κοινότητας για τα οχήματα για τα οποία οι εν λόγω μέθοδοι δοκιμών έχουν ορισθεί με νομοθεσία έγκρισης τύπου Κοινότητας. Για οχήματα που δεν καλύπτονται από τυποποιημένες μεθόδους δοκιμών της Κοινότητας, η συγκρισιμότητα μεταξύ διαφορετικών προσφορών εξασφαλίζεται με τη χρήση ευρέως αναγνωρισμένων μεθόδων δοκιμών ή αποτελεσμάτων δοκιμών που έχουν εκτελεστεί από την αρχή ή σύμφωνα με πληροφορίες που παρέχει ο κατασκευαστής.

3. Τα συνολικώς διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, εάν δεν προσδιορίζονται άλλως, αντιστοιχούν στις τιμές του πίνακα 3 του παραρτήματος.

Άρθρο 7

Προσαρμογές στην τεχνολογική πρόοδο

Η Επιτροπή προσαρμόζει στον πληθωρισμό και στην τεχνολογική πρόοδο τα καθοριζόμενα στο παράρτημα δεδομένα για τον υπολο-

γισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών. Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο η οποία προβλέπεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών

Η Επιτροπή καθιστά εφικτή και διαρθρώνει την ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ κρατών μελών σχετικά με τις πρακτικές προώθησης των αγορών καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών από τις αναθέτουσες αρχές, τους αναθέτοντες φορείς και τις επιχειρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3.

Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπών

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 10

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Ανά διετία, η οποία υπολογίζεται για πρώτη φορά από τις 4 Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τα μέτρα που έχουν λάβει τα κράτη μέλη για την προώθηση της αγοράς καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

2. Στην έκθεση αξιολογούνται τα αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας και ιδίως των εναλλακτικών επιλογών που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, και η ανάγκη για περαιτέρω δράση, περιλαμβάνονται δε προτάσεις εάν χρειάζεται.

Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή συγκρίνει τον απόλυτο και τον σχετικό αριθμό των αγορασθέντων οχημάτων τα οποία αντιστοιχούν στη βέλτιστη εναλλακτική λύση αγοράς από άποψη κατανάλωσης ενέργειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε κατηγορία οχημάτων του πίνακα 3 του παραρτήματος, με τη συνολική αγορά για τα συγκεκριμένα οχήματα, και εκτιμά τον τρόπο με τον οποίο οι εναλλακτικές επιλογές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 έχουν επηρεάσει την αγορά. Η Επιτροπή αξιολογεί την ανάγκη για περαιτέρω δράση και περιλαμβάνει, αν χρειαστεί, σχετικές προτάσεις.

3. Το αργότερο κατά την ημερομηνία υποβολής της πρώτης έκθεσης, η Επιτροπή εξετάζει τις εναλλακτικές επιλογές που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, υποβάλλει αξιολόγηση της μεθοδολογίας του άρθρου 6 και προτείνει, ενδεχομένως, ενδεδειγμένες αναπροσαρμογές.

Άρθρο 11

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία, το αργότερο στις 4 Δεκεμβρίου 2010. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 12

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 13

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. NEČAS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Δεδομένα για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών

Πίνακας 1: Ενεργειακό περιεχόμενο καυσίμων κίνησης

Καύσιμο	Ενεργειακό περιεχόμενο
Ντίζελ	36 MJ/λίτρο
Βενζίνη	32 MJ/λίτρο
Φυσικό αέριο/ Βιοαέριο	33-38 MJ/Nm ³
Υγραέριο (LPG)	24 MJ/λίτρο
Αιθανόλη	21 MJ/λίτρο
Βιοντίζελ	33 MJ/λίτρο
Καύσιμα γαλακτώματα	32 MJ/λίτρο
Υδρογόνο	11 MJ/Nm ³

Πίνακας 2: Κόστος εκπομπών στις οδικές μεταφορές (σε τιμές 2007)

CO ₂	NO _x	NMHC	Αιωρούμενα σωματίδια
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR /g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Πίνακας 3: Διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών

Κατηγορία οχημάτων (κατηγορίες M και N όπως ορίζονται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ)	Διανυόμενα χιλιόμετρα καθ' όλη τη διάρκεια ζωής
Επιβατικά αυτοκίνητα (M ₁)	200 000 km
Ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N ₁)	250 000 km
Βαρέα φορτηγά οχήματα (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Λεωφορεία (M ₂ , M ₃)	800 000 km