

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

2005/0283(COD)

17.6.2008

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

της Επιτροπής Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών

προς την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων

σχετικά με την αναθεωρημένη πρόταση για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (COM(2007)0817 – C6-0008/2008 – 2005/0283(COD))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Andreas Schwab

PA_Legam

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Ο συντάκτης γνωμοδότησης χαιρετίζει καταρχήν την πρόταση της Επιτροπής για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, δεδομένου ότι μπορεί να θεωρηθεί ως ευκαιρία για την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών προϊόντων. Αναγνωρίζει ότι η πρόταση αυτή παρουσιάζει βελτίωση σε σχέση με τις προηγούμενες και χαιρετίζει ιδιαίτερα την τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση.

Ο συντάκτης γνωμοδότησης διαφωνεί, ωστόσο, με την πρόταση της Επιτροπής να καταστήσει υποχρεωτικά τα κριτήρια για πράσινες και ενεργειακά αποδοτικές δημόσιες προμήθειες. Θεωρεί ότι η προτεινόμενη εισαγωγή υποχρεωτικών κριτηρίων στις δημόσιες προμήθειες, μολονότι συνιστά αξιόπαινη πρόθεση, δεν συνάδει κατ' ανάγκη με τις θεμελιώδεις αρχές της Κοινότητας περί δημοσίων προμηθειών και κινδυνεύει να αποτελέσει ανεπιθύμητο προηγούμενο. Ως εκ τούτου, προτείνει να είναι στην ευχέρεια των αναθετουσών αρχών των κρατών μελών να επιλέγουν πότε θα εφαρμόζονται τέτοια κριτήρια, πράγμα που δεν αποκλείει το να σταλεί ένα ισχυρό μήνυμα προς τις αναθέτουσες αρχές και φορείς ώστε να ενθαρρυνθούν να καθιερώσουν τα περιβαλλοντικά αυτά κριτήρια για το συγκεκριμένο είδος προμηθειών.

Για λόγους σαφήνειας, ο συντάκτης γνωμοδότησης ζητεί επίσης να γίνεται στην πρόταση αυτή σαφής αναφορά στο εφαρμοστέα χρηματικά όρια των οδηγιών 2004/17/EK και 2004/18/EK περί δημοσίων προμηθειών, καθώς η πρόταση της Επιτροπής δεν κάνει καμία άμεση αναφορά στα κατώτατα εφαρμοστέα όρια πέραν των οποίων εφαρμόζονται οι νέοι αυτοί κανόνες.

Σύμφωνα με τη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας, ο συντάκτης γνωμοδότησης προτείνει μια αιτιολογική σκέψη η οποία ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να καταρτίσουν τους δικούς τους πίνακες που απεικονίζουν την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς και να τους δημοσιοποιήσουν.

Δεδομένου ότι η πρόταση επηρεάζει ιδιαίτερα τον τομέα των εμπορικών οχημάτων (π.χ. ειδικά φορτηγά και λεωφορεία για την επιχειρησιακή υποστήριξη και τη συντήρηση υποδομών, μηχανές καθαρισμού), ο συντάκτης γνωμοδότησης προτείνει να εξαιρεθούν ορισμένα οχήματα από το πεδίο εφαρμογής, καθώς έχουν χωριστό σχεδιασμό και εξοπλισμό και η ενεργειακή τους κατανάλωση, ως εκ τούτου, διαφέρει από αυτή των άλλων οχημάτων.

Ο συντάκτης γνωμοδότησης επισημαίνει ότι η αξιολόγηση του αντικτύπου της παρούσας πρότασης είναι ελλιπής όσον αφορά π.χ. το αναμενόμενο κόστος και τις επιστημονικές αποδείξεις που στηρίζουν τη σύνδεση που γίνεται μεταξύ της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους σε συγκεκριμένους αριθμούς και ότι, επιπλέον, δεν λαμβάνει υπόψη υπάρχοντα πρότυπα, όπως τα πρότυπα EURO. Κατά συνέπεια, ζητεί από την Επιτροπή να αξιολογεί τα αποτελέσματα και τη μεθοδολογία της εν λόγω οδηγίας ανά διετία και, στο πλαίσιο αυτό, να ληφθούν υπόψη π.χ. οι κλιματικές επιπτώσεις των ανανεώσιμων καυσίμων και οι νέες εξελίξεις όσον αφορά τα πρότυπα EURO (επικείμενη νομοθεσία EURO VI).

Δεδομένου του πολύ περιοριστικού χρονοδιαγράμματος για την έγκριση της γνωμοδότησης, που υπαγορεύει το χρονοδιάγραμμα της αρμόδιας επί της ουσίας επιτροπής, ο συντάκτης

γνωμοδότησης διατηρεί επίσης το δικαίωμα να προτείνει περαιτέρω τροπολογίες στα σημεία αυτά, σε μεταγενέστερο στάδιο της διαδικασίας.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή Εσωτερικής Αγοράς και Προστασίας των Καταναλωτών καλεί την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να ενσωματώσει στην έκθεσή της τις ακόλουθες τροπολογίες:

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(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 η προσέγγιση **θα είναι** τεχνολογικά αμερόληπτη **και** θα βασίζεται στην απόδοση.

Τροπολογία

(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 προσέγγιση, τεχνολογικά αμερόληπτη **που** θα βασίζεται στην απόδοση, **με τη συμμετοχή κατασκευαστών οχημάτων, προμηθευτών πετρελαίου ή καυσίμων, επισκευαστών, πελατών ή οδηγών και δημόσιων αρχών.**

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(11) Τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα έχουν αρχικώς υψηλότερη τιμή απ' ό, τι τα συμβατικά. Προκειμένου να δημιουργηθεί επαρκής ζήτηση για τα οχήματα αυτά, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι οικονομίες κλίμακας **είναι δυνατόν να** επιφέρουν μείωση του κόστους.

Τροπολογία

(11) Τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα έχουν αρχικώς υψηλότερη τιμή απ' ό, τι τα συμβατικά. Προκειμένου να δημιουργηθεί επαρκής ζήτηση για τα οχήματα αυτά, πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι οικονομίες κλίμακας επιφέρουν μείωση του κόστους **και οδηγούν σε μια οικονομία που βασίζεται**

σε ανανεώσιμες μορφές ενέργειας.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Η παρούσα οδηγία αντιμετωπίζει την ανάγκη να παρασχεθεί πρόσθετη υποστήριξη στις δημόσιες αρχές μέσω οικονομικών κινήτρων και κινήτρων που σχετίζονται με την πληροφόρηση και την εκπαίδευση.

Αιτιολόγηση

Οι δημόσιες αρχές χρειάζονται πρόσθετη υποστήριξη, χρηματοδότηση και άλλα κίνητρα για την εφαρμογή προτιμητέων, πιο οικολογικών επιλογών. Πρέπει να παρέχεται καθοδήγηση για τη μελλοντική πορεία, έτσι ώστε οι υπάλληλοι που ασχολούνται με τις προμήθειες να έχουν πληρέστερη κατανόηση της συνολικής απόδοσης, της αποτελεσματικότητας, της διαθεσιμότητας και της ευχέρειας χρήσης των διαφόρων υπό εξέταση τύπων οχημάτων/καυσίμων. Τούτο θα συμβάλει στην αποφυγή της διασπάθισης των περιορισμένων πόρων και του δημόσιου χρήματος και θα επιτρέψει στους διαχειριστές προμηθειών να κάνουν πιο συνειδητές επιλογές σχετικά με τις νέες τεχνολογίες για τα οχήματα.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 14 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Κατά την εκπλήρωση της απαίτησης να ληφθούν υπόψη οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις με τη θέσπιση τεχνικών προτύπων, οι αναθέτουσες αρχές, φορείς και επιχειρήσεις είναι ελεύθερες να καθορίσουν προδιαγραφές με υψηλότερο επίπεδο ενεργειακής και περιβαλλοντικής απόδοσης σε σχέση με αυτές που καθορίζονται από τη νομοθεσία της ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη, για παράδειγμα, το ενδεχόμενο μελλοντικών προτύπων

EURO

Αιτιολόγηση

Στην πρόταση υπάρχει ασυνέπεια μεταξύ της υφιστάμενης και της επικείμενης νομοθεσίας (EURO VI) π.χ. σε σχέση με τον καθορισμό των διανυόμενων χιλιομέτρων. Οι ενδιαφερόμενες αρχές θα πρέπει ως εκ τούτου να είναι σε θέση να λαμβάνουν υπόψη τα υφιστάμενα και τα επικείμενα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(16) Η υποχρεωτική εφαρμογή των κριτηρίων για τις προμήθειες καθαρών και ενεργειακά 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.

Τροπολογία

(16) Τα περιβαλλοντικά κριτήρια που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία δεν αποκλείουν την επιλογή εκ των υστέρων εξοπλισμένων οχημάτων που αναβαθμίζονται ώστε να είναι υψηλότερη η περιβαλλοντική τους απόδοση.

Αιτιολόγηση

Τα υποχρεωτικά περιβαλλοντικά κριτήρια που προβλέπονται δεν συνάδουν με τις οδηγίες για τις δημόσιες προμήθειες 2004/17/EK και 2004/18/EK. Οι αναθέτουσες αρχές πρέπει να είναι ελεύθερες να επιλέγουν τα κριτήρια που ορίζουν στην προκήρυξη διαγωνισμού και να εξακολουθήσουν να είναι σε θέση να κάνουν την κατακύρωση με βάση την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά ή τη χαμηλότερη τιμή, εφαρμόζοντας τα προτεινόμενα περιβαλλοντικά κριτήρια σε εθελοντική βάση.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19α) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας¹, τα κράτη μέλη πρέπει να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς

τους πίνακες που καταδεικνύουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς, και να τους δημοσιοποιήσουν.

¹ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σελ. 1.

Αιτιολόγηση

Για μεγαλύτερη διαφάνεια κατά την εφαρμογή.

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19β) Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα που έχουν ως αποτέλεσμα καθαρές οδικές μεταφορές και σημαντική βελτίωση στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή και τα κράτη μέλη πρέπει να προωθήσουν την ανάπτυξη υδρογονοκίνητων μηχανοκίνητων οχημάτων.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να θεωρηθεί ως ευκαιρία για την προώθηση καθαρών μορφών ενέργειας, όπως το υδρογόνο. Είναι επιτακτική ανάγκη να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη της τεχνολογίας αυτής.

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 19 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19γ) Τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν για τη συμμετοχή των δήμων και των περιφερειών στις περαιτέρω προσπάθειες εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης των

διατάξεων που θεσπίζονται στην παρούσα οδηγία.

Αιτιολόγηση

Για την καλύτερη εφαρμογή απαιτείται η κυβερνητική συμμετοχή κάθε επιπέδου.

Τροπολογία 9

**Πρόταση οδηγίας
Αιτιολογική σκέψη 19 δ (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(19δ) Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή πρέπει να εστιάσουν στην προώθηση του υδρογόνου ως καύσιμου του μέλλοντος. Το υδρογόνο είναι ένας καθαρός τρόπος κίνησης των οχημάτων και η χρήση του αναμένεται ότι θα συμβάλει στη δημιουργία μιας οικονομίας χωρίς ρύπανση, καθώς τα οχήματα που προωθούνται με υδρογόνο δεν παράγουν ρύπους που περιέχουν άνθρακα ούτε εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από το σωλήνα εξάτμισης.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να θεωρηθεί ως ευκαιρία για την προώθηση καθαρών μορφών ενέργειας, όπως το υδρογόνο. Είναι επιτακτική ανάγκη να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη της τεχνολογίας αυτής.

Τροπολογία 10

**Πρόταση οδηγίας
Άρθρο 1**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Με την παρούσα οδηγία απαιτείται να συμπεριλαμβάνεται το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος στα κριτήρια κατακύρωσης για τις προμήθειες οχημάτων οδικών μεταφορών

1. Με την παρούσα οδηγία απαιτείται από τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια των οδηγιών 2004/17/EK και 2004/18/EK καθώς και από ορισμένες επιχειρήσεις στο πλαίσιο συμβάσεων και κάθε είδους αδειών από δημόσια αρχή, να λαμβάνουν

από τις αναθέτουσες αρχές ή τους αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια των οδηγιών 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ ή ως κριτήρια για την αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών από επιχειρήσεις στο πλαίσιο συμβάσεων και κάθε είδους αδειών από δημόσια αρχή, ούτως ώστε να προωθηθούν τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα.

υπόψη, σε εθελοντική βάση, το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων όταν προμηθεύονται οχήματα οδικών μεταφορών, ούτως ώστε να προωθηθούν τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα.

Αιτιολόγηση

Τα υποχρεωτικά περιβαλλοντικά κριτήρια που προβλέπονται δεν συνάδουν με τις οδηγίες για τις δημόσιες προμήθειες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ. Οι αναθέτουσες αρχές πρέπει να είναι ελεύθερες να επιλέγουν τα κριτήρια που ορίζουν στην προκήρυξη διαγωνισμού και να εξακολουθήσουν να είναι σε θέση να κάνουν την κατακύρωση με βάση την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά ή τη χαμηλότερη τιμή, εφαρμόζοντας τα προτεινόμενα περιβαλλοντικά κριτήρια σε εθελοντική βάση.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 2

Προμήθεια καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1, οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια των οδηγιών 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ χρησιμοποιούν τη μεθοδολογία που ορίζεται στο άρθρο 3 όταν εφαρμόζουν το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων ως κριτήρια κατακύρωσης για προμήθειες οχημάτων οδικών μεταφορών.

Τροπολογία

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις για τις προμήθειες οχημάτων οδικών μεταφορών από:

α) αναθέτουσες αρχές και φορείς που υποχρεούνται να εφαρμόζουν τους κανόνες δημόσιων προμηθειών όπως

ορίζονται στις οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK, σύμφωνα με τα ισχύοντα όρια που θεσπίζουν οι οδηγίες αυτές·

β) φορείς για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 που υπερβαίνει όριο που καθορίζεται από τα κράτη μέλη αλλά δεν υπερβαίνει τα όρια που ορίζονται στις οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2012, για όλες τις δημόσιες προμήθειες οχημάτων οδικών μεταφορών οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια των οδηγιών 2004/17/EK και 2004/18/EK περιλαμβάνουν στα κριτήρια κατακύρωσης το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στο άρθρο 3.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2012, για όλες τις αγορές οχημάτων οδικών μεταφορών για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών βάσει κάθε είδους αδειών από δημόσια αρχή περιλαμβάνονται στα κριτήρια το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής των οχημάτων οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στο άρθρο 3.

2. Στις περιπτώσεις όπου οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια των οδηγιών 2004/17/EK και 2004/18/EK και φορείς για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 εφαρμόζουν ως κριτήρια κατακύρωσης το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για την προμήθεια οχημάτων οδικών μεταφορών, μπορούν να εφαρμόζουν τη μεθοδολογία που ορίζεται στο άρθρο 3.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να υπάρξει σαφής σύνδεση μεταξύ της παρούσας πρότασης και των κλασικών οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων (2004/17/EK και 2004/18/EK). Επιπλέον, η πρόταση της Επιτροπής

δεν αναφέρεται στα κατώτατα χρηματικά όρια πέραν των οποίων ισχύουν οι κανόνες. Εξάλλου απαιτείται εξαίρεση για ορισμένα οχήματα από το πεδίο εφαρμογής, δεδομένου ότι αυτά έχουν ειδικό σχεδιασμό και εξοπλισμό και η ενεργειακή τους κατανάλωση διαφέρει, ως εκ τούτου, από εκείνη των άλλων οχημάτων.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 2 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 2α

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- ως "αναθέτουσες αρχές" νοούνται οι αναθέτουσες αρχές όπως ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος (1), εδάφιο (α), της οδηγίας 2004/17/ΕΚ και στο άρθρο 1, παράγραφος (9), της οδηγίας 2004/18/ΕΚ·

ως "αναθέτοντες φορείς" νοούνται οι αναθέτοντες φορείς όπως ορίζονται στο άρθρο 2, παράγραφος (2), της οδηγίας 2004/17/ΕΚ·

- ως "όχημα οδικών μεταφορών" νοείται το όχημα που καλύπτεται από τις κατηγορίες οχημάτων που αναφέρονται στον πίνακα 3 του παραρτήματος.

Αιτιολόγηση

Μια χωριστή ενότητα με τους λεπτομερείς σχετικούς ορισμούς θα ήταν προς όφελος της πρότασης της Επιτροπής.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 3 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

***Ενεργειακό και περιβαλλοντικό κόστος
ως κριτήρια κατακύρωσης στις
προμήθειες οχημάτων***

***Προμήθεια καθαρών και ενεργειακώς
αποδοτικών οχημάτων***

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το λειτουργικό κόστος της κατανάλωσης ενέργειας, των εκπομπών CO₂ και των εκπομπών ρύπων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής, που συνδέονται με τη λειτουργία των οχημάτων τα οποία αφορά η προμήθεια αποτιμάται χρηματικά και υπολογίζεται με τη μεθοδολογία που ορίζεται στα σημεία α), β) και γ).

(α) Το κόστος της κατανάλωσης ενέργειας για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μέθοδο:

- η ανά χιλιόμετρο κατανάλωση καυσίμου του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου 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 κόστος της κατανάλωσης ενέργειας για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 3 επί την κατανάλωση

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, το αργότερο από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, όλες οι αναθέτουσες αρχές, φορείς και επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2, κατά την προμήθεια οχημάτων οδικών μεταφορών, λαμβάνουν υπόψη, σε εθελοντική βάση, τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του λειτουργικού χρόνου ζωής, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1α του παρόντος άρθρου και εφαρμόζουν μία από τις επιλογές που ορίζονται στην παράγραφο 1β του παρόντος άρθρου.

ενέργειας ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την πρώτη περίπτωση της παρούσας παραγράφου επί το κόστος ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση της παρούσας παραγράφου.

(β) Το κόστος των εκπομπών CO₂ για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 3 επί τις εκπομπές CO₂ σε χιλιόγραμμα ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2 επί το κόστος ανά χιλιόγραμμα σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος.

(γ) Το κόστος των εκπομπών ρύπων για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται ως άθροισμα του κόστους των εκπομπών οξειδίων του αζώτου, υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου και αιωρούμενων σωματιδίων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής. Το κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε ρύπο υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 3 επί τις εκπομπές σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2 επί το αντίστοιχο κόστος ανά γραμμάριο σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος.

(Το πρώτο μέρος της τροπολογίας προέρχεται από το άρθρο 2 της πρότασης της Επιτροπής)

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή αποσαφηνίζει την εφαρμογή της πρότασης της Επιτροπής προκειμένου να καταστεί σύμφωνη με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες προμήθειες.

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές

επιπτώσεις που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα εξής:

α) ενεργειακή κατανάλωση·

β) εκπομπές CO₂

γ) εκπομπές ρύπων, όπως ορίζονται στο Παράρτημα.

Εκτός από τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς και επιχειρήσεις μπορούν επίσης να εξετάσουν το ενδεχόμενο συνεκτίμησης άλλων περιβαλλοντικών επιπτώσεων που συνδέονται με τη λειτουργία των προς προμήθεια οχημάτων.

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή αποσαφηνίζει την εφαρμογή της πρότασης της Επιτροπής προκειμένου να καταστεί σύμφωνη με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες προμήθειες.

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 3 – παράγραφος 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1β. Οι απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 1β πληρούνται μέσω μιας από τις παρακάτω επιλογές:

(α) με τον καθορισμό, στην προκήρυξη του διαγωνισμού για την προμήθεια οχημάτων οδικών μεταφορών που σέβονται τα περιβαλλοντικά κριτήρια, τεχνικών προτύπων βασιζόμενων, όπου αυτό είναι δυνατόν, σε ευρωπαϊκά πρότυπα όπως οι κατηγορίες εκπομπών EURO για την ενέργεια και σε περιβαλλοντικές επιδόσεις· ή

(β) με την ενσωμάτωση ενεργειακών και περιβαλλοντικών κριτηρίων, όπως ορίζονται στο άρθρο 4, στα κριτήρια

κατακύρωσης της σύμβασης.

Στις περιπτώσεις όπου οι εν λόγω επιπτώσεις αποτιμώνται χρηματικά για να συμπεριληφθούν στην απόφαση κατακύρωσης, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις ακόλουθες διατάξεις σε εθελοντική βάση:

(α) το κόστος της κατανάλωσης ενέργειας για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται σύμφωνα με την ακόλουθη μέθοδο:

- η ανά χιλιόμετρο κατανάλωση καυσίμου του οχήματος σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου μετατρέπεται σε ανά χιλιόμετρο κατανάλωση ενέργειας με τη χρήση των συντελεστών μετατροπής που ορίζονται στον 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 κόστος της κατανάλωσης ενέργειας για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 3 επί την κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την πρώτη περίπτωση της παρούσας παραγράφου επί το κόστος ανά μονάδα ενέργειας σύμφωνα με τη δεύτερη περίπτωση της παρούσας παραγράφου.

(β) το κόστος των εκπομπών CO₂ για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 3 επί τις εκπομπές CO₂ σε χιλιόγραμμα ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2 επί το κόστος ανά

χιλιόγραμμο σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος.

(γ) το κόστος των εκπομπών ρύπων για τη λειτουργία του οχήματος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής υπολογίζεται ως άθροισμα του κόστους των εκπομπών οξειδίων του αζώτου, υδρογονανθράκων εκτός μεθανίου και αιωρούμενων σωματιδίων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής. Το κόστος καθ' όλη τη διάρκεια ζωής για κάθε ρύπο υπολογίζεται ως γινόμενο των διανυόμενων καθ' όλη τη διάρκεια ζωής χιλιομέτρων σύμφωνα με την παράγραφο 3 επί τις εκπομπές σε γραμμάρια ανά χιλιόμετρο σύμφωνα με την παράγραφο 2 επί το αντίστοιχο κόστος ανά γραμμάριο σύμφωνα με τον πίνακα 2 του παραρτήματος.

(Τα σημεία (α), (β) και (γ) του δεύτερου εδαφίου προέρχονται από το άρθρο 3, παράγραφος 1 της πρότασης της Επιτροπής)

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία αυτή αποσαφηνίζει την εφαρμογή της πρότασης της Επιτροπής προκειμένου να καταστεί σύμφωνη με τους ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες προμήθειες.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Προώθηση καθαρών οχημάτων οδικής μεταφοράς
Έγγραφα αναφοράς	COM(2007)0817 – C6-0008/2008 – COM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας	ENVI
Γνωμοδοτική επιτροπή Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	IMCO
Συντάκτης γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Andreas Schwab 6.5.2008
Εξέταση στην επιτροπή	3.6.2008 16.6.2008
Ημερομηνία έγκρισης	16.6.2008
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 28 –: 0 0: 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Cristian Silviu Bușoi, Charlotte Cederschiöld, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Arlene McCarthy, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinská, Karin Riis-Jørgensen, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud, Илияна Малинова Йотова, Николай Младенов
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Colm Burke, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Anja Weisgerber
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Dragoș Florin David