

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság

2005/0283(COD)

17.6.2008

VÉLEMÉNY

a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság részéről

a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság részére

a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló átdolgozott javaslatról (COM(2007)0817 – C6-0008/2008 – 2005/0283(COD))

A vélemény előadója: Andreas Schwab

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

A vélemény előadója elviekben üdvözli a tiszta és energiatakarékos közúti járművek használatának előmozdításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló bizottsági javaslatot, amely jó lehetőséget nyújt a tiszta és energiatakarékos termékek támogatására. A vélemény előadója elismeri, hogy e javaslat a korábbi javaslatokhoz képest előrelépést jelent, és külön üdvözli a technológiasemleges megközelítést.

A vélemény előadója ugyanakkor abban nem ért egyet a Bizottság javaslatával, hogy a zöld és energiahatékony közbeszerzési feltétel kötelező erejű legyen. Véleménye szerint a kötelező feltétel javasolt bevezetése a közbeszerzések során – bármennyire is dicséretes a szándék ebben az esetben – nem feltétlenül felel meg a közösségi közbeszerzési törvény alapelveinek, és akár nemkívánatos precedenst is teremthet. Ezért javasolja, hogy a tagállamok ajánlatkérő hatóságaira bizzák az ilyen feltételek alkalmazásának eldöntését, ami nem zárja ki, hogy erős üzenetet küldjenek az ajánlatérők vagy ajánlatkérő szervek részére a szóban forgó közbeszerzési eljárás típusánál a környezetvédelmi szempontok bevezetésének ösztönzése érdekében.

Az egyértelműség érdekében a vélemény előadója arra is felhívja a figyelmet, hogy a javaslatban világosan kell hivatkozni a 2004/17/EK és 2004/18/EK közbeszerzési irányelvekben meghatározott alkalmazandó összeghatárokra, mivel a bizottsági javaslat nem tesz közvetlen utalást az alkalmazandó minimális értékhatárokra, amelyek felett ezen új szabályok vonatkoznak.

A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodással összhangban a vélemény előadója egy olyan preambulumbekendést javasol, amely az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést bemutató táblázatok készítésére és ennek közzétételére ösztönzi a tagállamokat.

Mint ahogy a javaslat különösen a kereskedelmi gépjárműágazatot érinti (pl. az üzemeltetés támogatására és az infrastruktúra karbantartására szakosodott traktorok és buszok, tisztító járművek, stb.), a vélemény előadója javasolja, hogy egyes járműveket vonjanak ki az irányelv hatálya alól, mivel azokat egyedileg tervezték és szerelték fel, s ezért energiafogyasztásuk eltér a többi járműétől.

A vélemény előadója kiemeli, hogy a javaslat hatásvizsgálata hiányos pl. a várt költségek, az externális költségek konkrét összegekben történő internalizációját alátámasztó tudományos bizonyítékok vonatkozásában, továbbá nem veszi figyelembe a meglévő szabványokat, pl. az Euro-szabványokat. Ezért a vélemény előadója felhívja a Bizottságot, hogy egy kétéves időszak alapján mérje fel az irányelv hatásait és módszertanát, és ennek keretében vegye figyelembe pl. a megújuló energiaforrások és új fejlesztések éghajlatra gyakorolt hatását az Euro-szabványok (a közelgő EURO VI. jogalkotás) vonatkozásában.

A vélemény elfogadására az illetékes bizottság által diktált időbeosztásban rendelkezésre álló igen szűk időkeretre tekintettel a vélemény előadója fenntartja a jogot az e kérdésekre vonatkozó további módosítások előterjesztésére az eljárás későbbi szakaszaiban.

MÓDOSÍTÁSOK

A Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság felhívja a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy jelentésébe foglalja bele a következő javaslatokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) A CARS 21 magas szintű csoport 2005. december 12-i jelentésében támogatta a Bizottságnak a tiszta és energiahatékony járművek használatának elősegítéséről szóló kezdeményezését, de azzal a kikötéssel, hogy technológiásemleges és teljesítményalapú szemléletmódot kell követni.

Módosítás

(9) A CARS 21 magas szintű csoport 2005. december 12-i jelentésében támogatta a Bizottságnak a tiszta és energiahatékony járművek használatának elősegítéséről szóló kezdeményezését, de azzal a kikötéssel, hogy technológiásemleges és teljesítményalapú, **egységes** szemléletmódot kell követni, **amely bevonja az autógyártókat, az olaj- és üzemanyagellátókat, a járműszerelőket, a vásárlókat vagy a járművezetőket és az államháztartási szerveket.**

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 11 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) A tiszta és energiatakarékos járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművekénél. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak.

Módosítás

(11) A tiszta és energiatakarékos járművek ára kezdetben magasabb a hagyományos járművekénél. Az ilyen járművek iránti elégséges kereslet megteremtésével biztosítható, hogy a méretgazdaságosság révén csökkenjenek az árak **és megújuló energián alapuló gazdaság jöjjön létre.**

Módosítás 3

**Irányelvre irányuló javaslat
11 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) Ezen irányelv célja, hogy kiegészítő támogatást nyújtson az államháztartási szervek számára pénzügyi ösztönzők, illetve a tájékoztatáshoz és az oktatáshoz kapcsolódó ösztönzők révén.

Indokolás

Az államháztartási szerveknek kiegészítő támogatásra, finanszírozásra és egyéb ösztönzőkre van szükségük az előnyben részesített zöld megoldások végrehajtásához. A jövőben úgy kell útmutatást nyújtani, hogy a közbeszerzéssel foglalkozó hivatalnokok jobban megértsék a megfontolás tárgyát képező különböző jármű- és üzemanyag típusok egészében vett teljesítményét, hatásfokát, elérhetőségét és használatának nehézségi fokát. Ez segítene a korlátozott források és közpénzek pazarlásának megelőzésében, és lehetővé tenné a közbeszerzést vezetőik számára, hogy tájékozott döntést hozzanak az új járműtechnológiák vonatkozásában.

Módosítás 4

**Irányelvre irányuló javaslat
14 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) Az energetikai és környezeti hatások figyelembevételére vonatkozó követelmények műszaki előírások meghatározásával történő teljesítése során az ajánlatkérők, ajánlatkérő szervek és üzemeltetők az európai jogszabályokban megállapított energetikai és környezetvédelmi teljesítményeknél magasabb szintet is előírhatnak, például a jövőbeni Euro-szabványok figyelembevételével.

Indokolás

A javaslatban ellentmondás van a hatályos és a tervezett (EURO VI.) jogszabályok között, pl. a járművek által futott kilométerek meghatározását illetően. Az illetékes hatóságoknak ezért figyelembe kell venniük a meglévő és a jövőbeni európai szabványokat egyaránt.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 16 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(16) *A tiszta és energiatakarékos járművek beszerzésére alkalmazandó feltételek kötelező alkalmazása nem jelenti az egyéb lényeges odaítélési szempontok kizárását. Továbbá ugyanúgy nem zárja ki a környezetbarátabb üzemre átépített járművek használatát sem.*

Módosítás

(16) Az *irányelvbe foglalt környezetvédelmi* szempontok nem *zárják* ki a környezetbarátabb üzemre átépített járművek használatát sem.

Indokolás

A környezetvédelmi szempont tervezett kötelezővé tétele nem illeszkedik megfelelően a 2004/17/EK és 2004/18/EK közbeszerzési irányelvekhez. Az ajánlatkérő szervezeteknek szabad választási lehetőséggel kell rendelkezniük a pályázati dokumentáció feltételeinek meghatározása terén, és lehetőséget kell biztosítani ahhoz, hogy a pályázatokat továbbra is a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat vagy a legalacsonyabb ár alapján ítéljék oda, a javasolt környezetvédelmi feltételt önkéntes alapon alkalmazva.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 19 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19a) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás¹ 34. pontjával összhangban a tagállamoknak – saját maguk, illetve a Közösség érdekében – táblázatokat kell készíteniük, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az ezen irányelv és az átültető intézkedések közötti megfelelést, és e táblázatokat közzé kell tenniük.

¹HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

Indokolás

A végrehajtás jobb átláthatóságáért.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 19 b preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19b) Az tiszta közúti közlekedést és a levegő minőségének jelentős javulását eredményező, alternatív üzemanyaggal működő járműveknek elsőbbséget kell élvezniük. Ezért a Bizottságnak és a tagállamoknak elő kell segíteniük a hidrogénnel hajtott motorral rendelkező járművek fejlesztését.

Indokolás

Meg kell ragadni az alkalmat a tiszta energiaforrások – mint pl. a hidrogén – támogatására. Kötelességünk e technológia fejlesztését ösztönözni.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 19 c preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19c) A tagállamoknak be kell vonni a helyhatóságokat és a régiókat az ezen irányelvben meghatározott rendelkezések végrehajtásába, nyomon követésébe és értékelésére vonatkozó erőfeszítésekbe.

Indokolás

A kormányzás minden szintjének bevonása szükséges a jobb végrehajtás érdekében.

Módosítás 9

**Irányelvre irányuló javaslat
19 d preambulumbekkezdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(19d) A tagállamoknak és a Bizottságnak a hidrogén – mint a jövő üzemanyaga – előmozdítására kell összpontosítania. A hidrogén a járművek meghajtásának tiszta módja, és használatának hozzá kellene járulnia a szennyezésmentes gazdaság kialakításához, mivel a hidrogénmeghajtású járművek nem bocsátanak ki szénalapú szennyezőanyagokat, sem pedig üvegházhatású gázokat,

Indokolás

Meg kell ragadni az alkalmat a tiszta energiaforrások – mint pl. a hidrogén – támogatására. Kötelességünk e technológia fejlesztését ösztönözni.

Módosítás 10

**Irányelvre irányuló javaslat
1 cikk**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az irányelv a tiszta és energiatakarékos járművek használatának előmozdítása céljából előírja a jármű egész életciklusára megállapított, az energiafelhasználással, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségek odaítélési szempontként való bevonását a közúti járművekre vonatkozó, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervek által végzett közbeszerzési eljárásba, illetve ugyanezek szempontként való bevonását az ilyen járművekre az államháztartási szervekkel fennálló szerződéses viszony, illetve azok szakszolgálati vagy más engedélye alapján eljáró üzemeltető által bonyolított

Az irányelv a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők és ajánlatkérő szervek, valamint az államháztartási szervekkel fennálló szerződéses viszony, illetve azok szakszolgálati vagy más engedélye alapján eljáró egyes üzemeltetők számára előírja, hogy a tiszta és energiatakarékos járművek használatának előmozdítása céljából önkéntes jelleggel vegyék figyelembe a jármű egész életciklusára megállapított, az energiafelhasználással, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket.

beszerzési eljárásba.

Indokolás

A környezetvédelmi szempont tervezett kötelezővé tétele nem illeszkedik megfelelően a 2004/17/EK és 2004/18/EK közbeszerzési irányelvekhez. Az ajánlatkérő szervezetnek szabad választási lehetőséggel kell rendelkezniük a pályázati dokumentáció feltételeinek meghatározása terén, és lehetőséget kell biztosítani ahhoz, hogy a pályázatokat továbbra is a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat vagy a legalacsonyabb ár alapján ítéljék oda, a javasolt környezetvédelmi feltételt önkéntes alapon alkalmazva.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat

2 cikk

A Bizottság által javasolt szöveg

2 cikk

*Tiszta és energiatakarékos járművek
beszerzése*

1. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervezetek a 3. cikkben meghatározott módszer alapján járnak el minden olyan esetben, amikor a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket a közúti járművek közbeszerzési eljárása során odaítélési szempontként alkalmazzák.

Módosítás

2 cikk

Hatály

1. Ezen irányelv hatálya a közúti járműveknek az alábbi szervezetek általi beszerzésére irányuló szerződésekre terjed ki:

a) a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelvben meghatározott beszerzési szabályok alkalmazására kötelezett ajánlatkérők és ajánlatkérő szervezetek, az ezen irányelvek szerint alkalmazandó összehatároknak megfelelően;

b) az 1370/2006/EK rendelet szerinti közszolgáltatási szerződés alapján közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő üzemeltetők, a tagállamok által

meghatározásra kerülő, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelvben előírt küszöböt nem meghaladó küszöbértéket átlépve.

2. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2012. január 1-jétől kezdődően minden, a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervek által bonyolított, a közúti járművek beszerzését célzó eljárás során odaítélési szempontként alkalmazzák a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, a 3. cikkben meghatározott **módszerek megfelelően.**

3. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb 2012. január 1-jétől kezdődően minden, a személyszállítási tömegközlekedési szolgáltatásoknak az államháztartási szervek szakszolgálati vagy más engedélye alapján történő üzemeltetéséhez használt közúti járművek beszerzésére alkalmazzák a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, a 3. cikkben meghatározott **módszerek megfelelően.**

2. Azokban az esetekben, ahol a 2004/17/EK és a 2004/18/EK irányelv értelmében vett ajánlatkérők vagy ajánlatkérő szervek, valamint az 1370/2006/EK rendelet szerinti közszolgáltatási szerződés alapján közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő üzemeltetők a közúti járművek beszerzését célzó eljárás során odaítélési szempontként alkalmazzák a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználási költségeket, valamint a széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátással kapcsolatos költségeket, e szervek alkalmazhatják a 3. cikkben meghatározott **módszereket**

Indokolás

Egyértelműen össze kell kapcsolni e javaslatot a klasszikus közbeszerzési irányelvekkel (2004/17/EK és 2004/18/EK). A bizottsági javaslat emellett nem tesz utalást a minimális összeghatárookra, amelyek felett a szabályok érvényesek. Ezenkívül az alkalmazási kör alól ki kell vonni bizonyos járműveket, amelyeket egyedileg terveztek és szereltek fel, s ezért energiafogyasztásuk eltér a többi járműétől.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 2 a cikk (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

2a. cikk

Fogalommeghatározások

Az irányelv alkalmazásában:

- „ajánlatkérők” a 2004/17/EK irányelv 2. cikke (1) bekezdésének a) pontjában, valamint a 2004/18/EK irányelv 1. cikkének (9) bekezdésében meghatározott ajánlatkérők;
- „ajánlatkérő szervek” a 2004/17/EK 2. cikkének (2) bekezdésében említett ajánlatkérő szervek;
- „közúti jármű”: a melléklet 3. táblázatában felsorolt járműkategóriákba tartozó jármű.

Indokolás

A bizottsági javaslat hasznára válna, ha külön részleteznék a lényeges fogalommeghatározásokat.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – cím

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

Az energiafelhasználással és a környezeti terheléssel kapcsolatos költségek odaítélési szempontként történő bevonása a járművek beszerzésébe

Tiszta és energiatakarékos járművek beszerzése

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

1. Ezen irányelv alkalmazásában a közbeszerzések tárgyát képező járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított energiatartalomból, széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátásból eredő költségeket az alábbi a), b) és c) pontban foglalt módszer szerint kell pénzben kifejezni és kiszámítani.

(a) A járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított energiatartalomból eredő költséget az alábbi módszer szerint kell kiszámítani:

- a jármű kilométerenkénti, e cikk (2) bekezdése szerinti üzemanyag-fogyasztását a mellékletben található, a különböző tüzelőanyagok energiatartalmát tartalmazó 1. táblázatban szereplő átváltási együtthatók segítségével át kell számolni kilométerenkénti energiatartalomra;**
- minden energiaegységnek csak egyféle pénzürték felelhet meg. Ez az egyedi pénzürték a benzinhez és a dízelolajhoz rendelt energiaegységek közül az alacsonyabbnak az adót nem tartalmazó ára, amennyiben az üzemanyagot közlekedési céllal használják;**
- a járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított energiatartalom költséget úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot megszorozzuk az e bekezdés első francia bekezdésében megállapított**

Módosítás

1. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy legkésőbb a 7. cikk (1) bekezdésében meghatározott időpontig a 2. cikkben említett valamennyi ajánlatkérő, ajánlatkérő szerv és üzemeltető a közúti járművek beszerzésekor önkéntes alapon, az e cikk (1a) bekezdésében meghatározottak szerint figyelembe fogja venni a járművek egész életciklusában kifejtett energetikai és környezeti hatását, és alkalmazni fogja az e cikk (1b) bekezdésében meghatározott lehetőségek valamelyikét.

kilométerenkénti energiafelhasználással, valamint az energiaegységnek az e bekezdés második francia bekezdésében megállapított pénzértékével.

(b) A járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított széndioxid-kibocsátás költségét úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot megszorozzuk a kilométerenkénti széndioxid-kibocsátásnak a (2) bekezdés szerinti, kilogrammban kifejezett értékével, valamint a melléklet 2. táblázatában szereplő kilogrammonkénti költséggel.

(c) A járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított szennyezőanyag-kibocsátás költségét úgy kell kiszámítani, hogy összeadjuk a nitrogén-oxidok, nem-metán szénhidrogének és szilárd részecskék kibocsátásának a jármű egész életciklusára megállapított költségeit. A járművek egész életciklusára megállapított, az egyes szennyezőanyagokra vonatkozó kibocsátások költségeit úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot megszorozzuk a kilométerenkénti kibocsátásnak a (2) bekezdés szerinti, grammban kifejezett értékével, valamint a melléklet 2. táblázatában szereplő grammonkénti költséggel.

(A módosítás első része a bizottsági javaslat 2. cikkéből származik.)

Indokolás

A módosítás a hatályos uniós közbeszerzési szabályokkal való összhang biztosítása érdekében egyértelművé teszi a bizottsági javaslat alkalmazását.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. Az energetikai és környezeti hatások figyelembevételének legalább az alábbiakra kell kiterjednie:

a) energiafogyasztás;

b) széndioxid-kibocsátás;

c) a mellékletben meghatározott szennyezőanyag-kibocsátás.

Az első albekezdésben említett energetikai és környezeti hatásokon kívül az ajánlatkérők, ajánlatkérő szervek és üzemeltetők mérlegelhetik a közbeszerzés alá eső járművek működtetésével kapcsolatos egyéb környezeti hatások bevonását is.

Indokolás

A módosítás a hatályos uniós közbeszerzési szabályokkal való összhang biztosítása érdekében egyértelművé teszi a bizottsági javaslat alkalmazását.

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat 3 cikk – 1 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1b. Az (1) és (1b) bekezdés követelményeit az alábbi lehetőségek egyikének megfelelően kell teljesíteni:

a) a környezetvédelmi szempontokat tiszteletben tartó közúti járművek közbeszerzéséhez kiírt pályázati dokumentációban olyan műszaki előírások meghatározásával, amelyek lehetőség szerint európai szabványokon alapulnak, mint pl. az energetikai és környezetvédelmi teljesítményre vonatkozó Euro szennyezőanyag-

kibocsátási osztályozás; vagy

b) az energetikai és környezetvédelmi feltételek felvételével az odaitélési szempontok közé, a 4. cikkben foglaltak szerint.

Amennyiben e hatásokat pénzben kifejezik azért, hogy beszámítsák az odaitélésről szóló döntéskor, a tagállamok az alábbi rendelkezéseket alkalmazhatják önkéntes alapon:

a) a járművek üzemeltetéséhez szükséges, a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználásból eredő költséget az alábbi módszer szerint kell kiszámítani:

– egy jármű kilométerenkénti, a (2) bekezdés szerinti üzemanyag-fogyasztását a mellékletben található, a különböző tüzelőanyagok energiatartalmát tartalmazó 1. táblázatban szereplő átváltási együtthatók segítségével át kell számolni kilométerenkénti energiafelhasználásra;

– minden energiaegységnek csak egyféle pénzürték felelhet meg. Ez az egyedi pénzürték a benzinhez és a dízelolajhoz rendelt energiaegységek közül az alacsonyabbnak az adót nem tartalmazó ára, amennyiben az üzemanyagot közlekedési céllal használják;

– a járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított energiafelhasználás költségét úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot megszorozzuk az ezen albekezdés első francia bekezdésében megállapított kilométerenkénti energiafelhasználással, valamint az energiaegységnek az ezen albekezdés második francia bekezdésében megállapított pénzürtékével;

b) a járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított széndioxid-kibocsátás költségét úgy kell

kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot megszorozzuk a kilométerenkénti széndioxid-kibocsátásnak a (2) bekezdés szerinti, kilogrammban kifejezett értékével, valamint a melléklet 2. táblázatában szereplő kilogrammonkénti költséggel;

c) a járművek üzemeltetésével járó, a járművek egész életciklusára megállapított szennyezőanyag-kibocsátás költségét úgy kell kiszámítani, hogy összeadjuk a nitrogén-oxidok, nem-metán szénhidrogének és szilárd részecskék kibocsátásának a jármű egész életciklusára megállapított költségeit. A járművek egész életciklusára megállapított, az egyes szennyezőanyagokra vonatkozó kibocsátások költségeit úgy kell kiszámítani, hogy a (3) bekezdés szerinti, a jármű teljes élettartama alatt megtett távolságot megszorozzuk a kilométerenkénti kibocsátásnak a (2) bekezdés szerinti, grammal kifejezett értékével, valamint a melléklet 2. táblázatában szereplő grammonkénti költséggel.

A második albekezdés a), b) és c) pontja a bizottsági javaslat 3. cikkének (1) bekezdéséből származik.

Indokolás

A módosítás a hatályos uniós közbeszerzési szabályokkal való összhang biztosítása érdekében egyértelművé teszi a bizottsági javaslat alkalmazását.

ELJÁRÁS

Cím	Tiszta közúti szállítójárművek támogatása	
Hivatkozások	COM(2007)0817 – C6-0008/2008 – COM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)	
Illetékes bizottság	ENVI	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Andreas Schwab 6.5.2008	
Vizsgálat a bizottságban	3.6.2008	16.6.2008
Az elfogadás dátuma	16.6.2008	
A zárószavazás eredménye	+: 28 –: 0 0: 0	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, 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	
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)	Colm Burke, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Anja Weisgerber	
A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (178. cikk (2) bekezdés)	Dragoş Florin David	