

**Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2009 թվականի ապրիլի 23–ի 2009/33/ԵՀ  
հրահանգ**

**Էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի  
օգտագործումը խթանելու մասին**

**(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)**

**Պաշտոնական տեղեկագիր L 120, 15/05/2009թ. էջ 0005 - 0012**

**(Եվրոպական տնտեսական տարածքին առնչվող տեքստ)**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՊԱՌԼԱՄԵՆՏԸ ԵՎ ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը և,  
մասնավորապես, դրա 175(1) հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը,

հաշվի առնելով Տնտեսական և սոցիալական հարցերով եվրոպական կոմիտեի  
եզրակացությունը [1],

հաշվի առնելով Տարածաշրջանային հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը [2],

գործելով Պայմանագրի 251–րդ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին  
համապատասխան [3],

Քանի որ

1) Պայմանագրի 174(1) հոդվածը պահանջում է բնական ռեսուրսների խելամիտ և ռացիոնալ  
օգտագործում, ներառյալ նավթը, որը, Եվրոպական միությունում լինելով էներգիայի  
հիմնական աղբյուրը, այն նաև աղտոտող նյութերի արտանետումների խոշոր աղբյուր է,

2) Հանձնաժողովի 2001 թվականի մայիսի 15–ի հաղորդագրության մեջ, որը կոչվում է  
«Կայուն Եվրոպա հանուն աշխարհի բարօրության. Եվրոպական միության  
ռազմավարություն ուղղված կայուն զարգացմանը», և որը Եվրոպական խորհուրդ է  
ներկայացվել 2001 թվականի հունիսի 15–ին և 16–ին Գոյթենբուրգում, տրանսպորտի

շահագործումից գոյացող ջերմոցային գազերի արտանետումները և աղտոտումը համարվեց կայուն զարգացման հիմնական խոչընդոտ,

3) շրջակա միջավայրին վերաբերող Համայնքի վեցերորդ գործողությունների ծրագիրը սահմանող՝ Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2002 թվականի հուլիսի 22-ի թիվ 1600/2002/ԵՀ որոշմամբ [4] ընդունվեց, որ անհրաժեշտ է ձեռնարկել էներգաարդյունավետությունը և էներգախնայողությունը խթանելուն ուղղված կոնկրետ միջոցներ և կլիմայի փոփոխությանն առնչվող նպատակներն իրականացնել նաև տրանսպորտի ու էներգետիկ ոլորտներում իրականացվող քաղաքականություններում, իսկ տրանսպորտի ոլորտում ձեռնարկել նաև էներգիայի օգտագործմանն ու ջերմոցային գազերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված կոնկրետ միջոցներ,

4) Հանձնաժողովի 2007 թվականի հունվարի 10-ի «Եվրոպայի էներգետիկ քաղաքականություն» կոչվող հաղորդագրությամբ Եվրոպական միությանն առաջարկվեց ստանձնել մինչև 2020 թվականը ջերմոցային գազերը 1990 թվականի համեմատ առնվազն 20 տոկոսով կրճատելու պարտականություն: Բացի այդ, մինչև 2020 թվականը Համայնքում էներգաարդյունավետությունը 20 տոկոսով բարելավելու, վերականգնվող էներգիայի 20 տոկոսանոց մակարդակ և տրանսպորտի ոլորտում վերականգնվող էներգիայի 10 տոկոս մասնաբաժին ապահովելուն առնչվող պարտադիր նպատակներն առաջարկվել են, որպեսզի վառելիքի կազմը բազմազանեցնելու միջոցով բարելավվի հատկապես էներգամատակարարման անվտանգությունը,

5) Հանձնաժողովի 2006 թվականի հոկտեմբերի 19-ի՝ «Էներգաարդյունավետությանն ուղղված գործողությունների ծրագիր. պոտենցիալի իրականացում» կոչվող հաղորդագրությամբ հայտարարվեց, որ Հանձնաժողովը կշարունակի ջանքեր գործադրել էկոլոգիապես առավել մաքուր, ռացիոնալ, անվտանգ և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների համար շուկաներ զարգացնելու ուղղությամբ՝ պետական գնումների և իրազեկվածության բարձրացման միջոցով,

6) Հանձնաժողովի 2006 թվականի հունիսի 22-ի՝ «Պահպանենք Եվրոպայի շարժունակությունը – Կայուն շարժունակություն հանուն մեր մայրցամաքի» կոչվող 2001 թվականի տրանսպորտի մասին սպիտակ փաստաթղթի միջանկյալ ուսումնասիրությամբ հայտարարվեց, որ Միությունը կխրախուսի շրջակա միջավայրի համար բարենպաստ նորարարությունները՝ հաջորդաբար ընդունելով արտանետումների եվրոպական

սահմանային թույլատրելի նորմեր (եվրոպական նորմեր) և խթանելով էկոլոգիապես մաքուր փոխադրամիջոցների օգտագործումը պետական գնումների միջոցով,

7) 2007 թվականի փետրվարի 7-ի՝ «Մարդատար ավտոմեքենաներից և թեթև առևտրային փոխադրամիջոցներից CO<sub>2</sub>-ի արտանետումները կրճատելու նպատակով Համայնքի ռազմավարության ուսումնասիրության արդյունքները» կոչվող հաղորդագրության մեջ Հանձնաժողովը ներկայացրեց մի նոր համապարփակ ռազմավարություն, որը հնարավորություն կտա Միությանը մինչև 2012 թվականը հասնելու նոր մարդատար ավտոմեքենաներից CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների համար սահմանված 120գ/կմ նպատակին: Առաջարկվեց մի օրենսդրական դաշտ, որը կապահովի փոխադրամիջոցների տեխնոլոգիական բնութագրի բարելավում: Լրացուցիչ միջոցները պետք է նպաստեն վառելիքի խնայողությամբ փոխադրամիջոցների գնմանը,

8) «Դեպի քաղաքային շարժունակության նոր մշակույթ» կոչվող՝ Հանձնաժողովի 2007 թվականի սեպտեմբերի 25-ի քաղաքային տրանսպորտի մասին կանաչ փաստաթղթում նշվում է, որ շահագրգիռ կողմերն աջակցություն են ցուցաբերում և նպաստում էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցներ շուկա ներմուծելուն՝ պետական գնումներ կատարելիս բնապահպանական գործոնը հաշվի առնելու միջոցով: Դրանում առաջարկվում է, որ հնարավոր մոտեցման համար հիմք կարող է հանդիսանալ այն հանգամանքը, որ արտաքին ծախսերը ներառվեն արտադրանքի ինքնարժեքում և բացի փոխադրամիջոցի գնից, որպես պայմանագրի կնքման չափորոշիչներ օգտագործվեն փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետում ծախսվող էներգիայի քանակի, CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների և աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը, որոնք կապված են գնվող փոխադրամիջոցների շահագործման հետ: Բացի դրանից, պետական գնումներ կատարելիս նախապատվությունը կարող է տրվել եվրոպական նոր նորմերին: Էկոլոգիապես առավել մաքուր փոխադրամիջոցների առավել վաղ օգտագործումը կարող է այդպիսով բարելավել օդի որակը քաղաքային վայրերում,

9) ԱՄԿՀ 21 բարձրաստիճան խումբը 2005 թվականի դեկտեմբերի 12-ի զեկույցով աջակցեց էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների օգտագործումը խթանելու մասին Հանձնաժողովի նախաձեռնությանը՝ պայմանով, որ ձեռնարկվի տեխնոլոգիապես չեզոք և արդյունավետության վրա հիմնված միասնական մոտեցում, որի իրականացման գործընթացում կներգրավվեն փոխադրամիջոցներ արտադրողները, նավթի կամ վառելիքի մատակարարները, վերանորոգողները, հաճախորդները կամ վարորդները և պետական մարմինները,

10) մրցակցության, էներգետիկայի և շրջակա միջավայրի հարցերով բարձրաստիճան խումբը 2007 թվականի փետրվարի 27-ի իր զեկույցում առաջարկեց, որ մասնավոր և պետական գնումների կատարելիս պետք է հաշվի առնվեն շահագործման ժամկետի համար նախատեսված ծախսերը՝ կարևորություն տալով էներգաարդյունավետության գործոնին: Անդամ պետությունները և Համայնքը պետք է մշակեն ու հրապարակեն պետական գնումների ուղեցույց այն մասին, թե ինչպես կարելի է նվազագույն գնի սակարկությամբ կատարել առավել կայուն միջանկյալ ապրանքների գնումներ՝ Ջրի, էներգետիկայի, տրանսպորտի և փոստային ծառայությունների ոլորտներում գործող կազմակերպություններում գնումների կարգը համակարգող՝ Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2004 թվականի մարտի 31-ի 2004/17/ԵՀ հրահանգին [5] և «Հանրային աշխատանքների պայմանագրերի, հանրային մատակարարման պայմանագրերի և հանրային ծառայությունների պայմանագրերի կնքման ընթացակարգերի համակարգման մասին» Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2004/18/ԵՀ հրահանգին համապատասխան [6],

11) սույն Հրահանգի նպատակն է նպաստել էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շուկայի զարգացմանը և (քանի որ դա կարող էր նշանակալից բնապահպանական ազդեցություն ունենալ) ազդել հատկապես մեծ քանակությամբ արտադրված տիպային փոխադրամիջոցների՝ օրինակ մարդատար ավտոմեքենաների, ավտոբուսների, միջքաղաքային ավտոբուսների և բեռնատարների շուկայի վրա՝ ապահովելով էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի նկատմամբ բավարար պահանջարկ, որը էական խթան կլինի արտադրողների համար՝ արդյունաբերության այդ ճյուղում ներդրումներ կատարելու և էներգիայի ցածր սպառմամբ, CO<sub>2</sub>-ի և աղտոտող նյութերի նվազ քանակությամբ արտանետումներ առաջացնող փոխադրամիջոցների արտադրությունն ավելի զարգացնելու համար,

12) անդամ պետությունները պետք է տեղեկացնեն ազգային, տարածքային կամ տեղական պայմանավորվող մարմիններին և պայմանավորվող կազմակերպություններին ու ուղևորափոխադրման հանրային ծառայություններ մատուցող օպերատորներին այն դրույթների մասին, որոնք վերաբերում են էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնման հարցերին,

13) էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների գինն ի սկզբնապես ավելի բարձր է, քան ավանդական փոխադրամիջոցների գինը: Այդպիսի

փոխադրամիջոցների նկատմամբ բավարար պահանջարկի ձևավորումը կարող է ապահովել, որ խոշոր մասշտաբի տնտեսումները հանգեցնեն ծախսերի նվազեցման,

14) սույն Հրահանգն անդրադառնում է գիտելիքի և լավագույն փորձի փոխանակմանը նպաստելու և դրանք համակարգելու միջոցով անդամ պետություններին աջակցություն տրամադրելու անհրաժեշտությանը՝ էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների գնումը խթանելու համար,

15) հանրային տրանսպորտային ծառայությունների համար փոխադրամիջոցների գնումը կարող է էական ազդեցություն ունենալ շուկայի վրա, եթե Համայնքի մակարդակով կիրառվեն ներդաշնակեցված չափորոշիչներ,

16) ծախսերի ու շահույթի լավագույն արդյունքի հետ զուգահեռ շուկայի վրա ամենամեծ ազդեցությունը գործում է այն, որ շահագործման ժամկետի ընթացքում ծախսված էներգիայի քանակի, CO<sub>2</sub> –ի և աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը որպես պայմանագրի կնքման չափորոշիչ պարտադիր կերպով ներգրավվում են հանրային տրանսպորտային ծառայությունների մատուցման նպատակով փոխադրամիջոցների գնման գործընթացում,

17) 2004/17/ԵՀ և 2004/18/ԵՀ հրահանգների գործողության ոլորտին համապատասխան և ամբողջությամբ պահպանելով այդ հրահանգները ազգային իրավունքում կիրարկելու պայմանը, սույն Հրահանգը պետք է տարածվի պայմանավորվող մարմինների և պայմանավորվող կազմակերպությունների կողմից գնված ավտոմոբիլային տրանսպորտի վրա՝ անկախ այդ մարմինների և կազմակերպությունների պետական կամ մասնավոր լինելու հանգամանքից: Ավելին, սույն Հրահանգը տարածվում է նաև հանրային ծառայությունների մատուցման պայմանագրով ուղևորափոխադրման հանրային ծառայությունների իրականացման համար օգտագործվող ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնման վրա՝ անդամ պետություններին տալով մանր գնումները բացառելու ազատություն՝ նպատակ ունենալով խուսափել անհարկի վարչական ծախսերից,

18) Ավտոմեքենաների և դրանց կցասայլերի, ինչպես նաև այդպիսի փոխադրամիջոցների համար նախատեսված համակարգերի, մասերի և առանձին տեխնիկական տարրերի հաստատման համար շրջանակ սահմանող՝ Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2007 թվականի սեպտեմբերի 25–ի 2007/46/ԵՀ հրահանգին համապատասխան (Շրջանակային հրահանգ) [7] և անհարկի վարչական ծախսերից խուսափելու նպատակով՝ անդամ պետությունները պետք է կարողանան մարմիններին և օպերատորներին ազատել սույն

Հրահանգով սահմանված պահանջներից հատուկ օգտագործման համար նախատեսված և պատրաստված փոխադրամիջոցներ գնելիս,

19) սույն Հրահանգով պետք է նախատեսվեն մի շարք այլընտրանքային տարբերակներ՝ էներգետիկ և բնապահպանական ազդեցությունները հաշվի առնելու համար: Դա կարող է հնարավորություն տալ մարմիններին ու օպերատորներին, որոնք արդեն մշակել են տեղական կարիքները և պայմանները բավարարելուն ուղղված մեթոդներ, շարունակել այդ մեթոդների կիրառումը,

20) էներգասպառման, CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների և աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողության հարցը ներառելով պայմանագրի կնքման չափորոշիչներում՝ առավել մեծ ընդհանուր ծախսեր չեն սահմանվում, ընդհակառակը, գնումների մասին որոշմամբ սահմանվում են շահագործման ժամկետի ընթացքում նախատեսվող ծախսերը: Ի լրումն Եվրոպական նորմերի մասին օրենսդրության, որով սահմանվում են արտանետումների առավելագույն թույլատրելի սահմանաչափեր, այդ մոտեցմամբ նյութերի փաստացի արտանետումները սահմանվում են դրամական արտահայտությամբ և որևէ լրացուցիչ նորմի սահմանում չի պահանջում,

21) տեխնիկական մասնագրերը կազմելիս էներգետիկ և բնապահպանական ազդեցությունները հաշվի առնելու պահանջն իրականացնելու ժամանակ պայմանավորվող մարմինները, պայմանավորվող կազմակերպությունները և օպերատորները խրախուսվում են Համայնքի օրենսդրությամբ սահմանվածից առավել բարձր մակարդակի էներգետիկ և բնապահպանական արդյունավետության մասնագրեր կազմելու համար՝ հաշվի առնելով, օրինակ՝ Եվրոպական նորմերը, որոնք արդեն ընդունված են, սակայն դեռևս պարտադիր բնույթ չեն կրում,

22) «էներգետիկ ազդեցություններ» ուսումնասիրությամբ (ExternE Study) [8], «Մաքուր օդ Եվրոպայում» Հանձնաժողովի ծրագրով (CAFE) [9] և «Տրանսպորտային ծախսերի և ծրագրի գնահատմանն ուղղված եվրոպական ներդաշնակեցված մոտեցումների մշակում» (HEATCO) ուսումնասիրությամբ տեղեկություններ են ներկայացվում CO<sub>2</sub>-ի, ազոտի օքսիդի (NO<sub>x</sub>), մեթան չպարունակող ածխաջրածինների (NMHC) և պինդ մարմինների արտանետումների մասին: Ծախսերն արտահայտվում են ներկա պահին գործող արժեքով՝ պայմանագրի կնքման պարզ ընթացակարգ ապահովելու համար,

23) սույն Հրահանգը պետք է սահմանի CO<sub>2</sub> -ի և աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերի մի միջակայք, որը մի կողմից պայմանավորվող

մարմիններին, պայմանավորվող կազմակերպություններին և օպերատորներին կտա ճկունության հնարավորություն իրենց տեղական իրավիճակը հաշվի առնելու համար, մյուս կողմից՝ կապահովի համապատասխան աստիճանի ներդաշնակեցում,

24) էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների գնման համար ներկայացվող չափորոշիչների պարտադիր կիրառումը չի խոչընդոտում պայմանագրի կնքման՝ համապատասխան այլ չափորոշիչների ներառմանը: Այն չի խոչընդոտում նաև այնպիսի կատարելագործված փոխադրամիջոցների ընտրությանը, որոնք արդիականացվել են առավել բարձր մակարդակի բնապահպանական արդյունավետություն ցուցաբերելու համար: Պայմանագրի կնքման այդպիսի այլ բնույթ ունեցող համապատասխան չափորոշիչներ նույնպես կարող են ներառվել գնումների գործընթացներում՝ համաձայն 2004/17/ԵՀ կամ 2004/18/ԵՀ հրահանգների՝ պայմանով, որ դրանք առնչվում են պայմանագրի կարգավորման առարկայի հետ, պայմանավորվող մարմինն կամ կազմակերպությանը չեն տալիս ընտրության անսահմանափակ ազատություն, հստակ նշված են Պայմանագրի հիմնարար սկզբունքներում և համապատասխանում են դրանց,

25) փոխադրամիջոցների գնման մասին որոշումների նպատակով՝ շահագործման ժամկետի ընթացքում աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերի, այդ թվում՝ սույն Հրահանգով սահմանված թվային արժեքների հաշվարկման մեթոդը չի կանխորոշում արտաքին ծախսերն արտացոլող Համայնքի մյուս օրենսդրությունը,

26) սույն Հրահանգով սահմանված հաշվարկման մեթոդի վերանայման ու ճշգրտման ժամանակ պետք է հաշվի առնվեն Համայնքի համապատասխան հարակից օրենսդրական միջոցները և պետք է նպատակաուղղված լինեն դրանց միջև հետևողականության հաստատմանը,

27) պայմանագրի կնքման էներգետիկ և բնապահպանական չափորոշիչները պետք է լինեն պայմանագրի կնքման այն բազմապիսի չափորոշիչների շարքում, որոնք հաշվի են առնվում պայմանավորվող մարմինների կամ պայմանավորվող կազմակերպությունների կողմից, երբ դրանք պետք է որոշում կայացնեն էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնման մասին,

28) սույն Հրահանգը չի խոչընդոտում պայմանավորվող մարմիններին և պայմանավորվող կազմակերպություններին, որպեսզի դրանք հանրային տրանսպորտային ծառայություններ մատուցելու նպատակով փոխադրամիջոցներ գնելիս նախապատվությունը տան վերջին

եվրոպական նորմերին նախքան դրանց պարտադիր դառնալը: Այն նաև չպետք է խոչընդոտի պայմանավորվող մարմիններին և պայմանավորվող կազմակերպություններին վառելիքի այլընտրանքային տեսակներ, օրինակ՝ ջրածին, բենզինին համարժեք հեղուկացված գազ (LPG), սեղմված բնական գազ (CNG) և բիովառելիք օգտագործելու հարցում՝ պայմանով, որ շահագործման ժամկետի ընթացքում հաշվի են առնվում էներգետիկ և բնապահպանական ազդեցությունները,

29) Համայնքի ստանդարտացված փորձարկման մեթոդներ պետք է մշակվեն փոխադրամիջոցների լրացուցիչ տեսակների համար՝ արտադրողի ներկայացրած տվյալների համեմատելիությունը և թափանցիկությունը բարելավելու նպատակով: Արտադրողները պետք է խրախուսվեն, որպեսզի նրանք տվյալներ ներկայացնեն ծախսված էներգիայի քանակի, CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների և աղտոտող նյութերի արտանետումների մասին շահագործման ժամկետի համար,

30) Շրջակա միջավայրի պաշտպանությանն ուղղված պետական աջակցության մասին Համայնքի ուղեցույցներով [11] և Պայմանագրի 87-րդ և 88-րդ հոդվածները կիրառելու համար ընդհանուր շուկայի հետ համատեղելի աջակցության որոշակի տեսակներ ընդունող՝ Հանձնաժողովի 2008 թվականի օգոստոսի 6-ի թիվ 800/2008 կանոնակարգով (ԵՀ) (Ընդհանուր բացառությունների փաթեթ նախատեսող կանոնակարգ) [12] ճանաչվում է էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտ գնելու, ինչպես նաև շարժիչներով ու փոխարինվող պահեստամասերով փոխադրամիջոցները կատարելագործելու համար պետական աջակցություն տրամադրելու հնարավորությունը, որոնք միտված են պարտադիր բնապահպանական պահանջների բավարարմանը: Այդ համատեքստում կիրառվում են նաև Հանձնաժողովի հաղորդագրության մեջ ներառված՝ «Երկաթուղային ընկերություններին տրամադրվող պետական աջակցության մասին Համայնքի ուղեցույցներ» կոչվող ուղեցույցները, մասնավորապես 34-րդ կետի 1-ին ծանոթագրությունը և 36-րդ կետի 3-րդ ծանոթագրությունը: Այնուամենայնիվ, Պայմանագրի դրույթների և մասնավորապես դրա 87-րդ և 88-րդ հոդվածների կիրառությունը այդպիսի պետական աջակցության նկատմամբ շարունակվում է,

31) վառելիքի այլընտրանքային տեսակների բաշխման համար անհրաժեշտ ենթակառուցվածքների զարգացմանը նպաստելու համար պետական աջակցություն տրամադրելու հնարավորությունը ճանաչվում է Շրջակա միջավայրի պաշտպանությանն ուղղված պետական աջակցության մասին Համայնքի ուղեցույցներում: Այնուամենայնիվ,



Պայմանագրի դրույթների և մասնավորապես դրա 87-րդ և 88-րդ հոդվածների կիրառությունը այդպիսի պետական աջակցության նկատմամբ շարունակվում է,

32) էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտ գնելու միջոցով քաղաքները հնարավորություն են ստանում ձեռք բերելու շրջակա միջավայրի խնդիրներին իրազեկ լինելու համբավ: Այդ համատեքստում, համաձայն սույն Հրահանգի՝ կարևոր է պետական գնումների մասին տեղեկությունների տարածումը համացանցում,

33) քաղաքային շարժունակության և էկոլոգիապես մաքուր ու էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շահագործումը խթանելու համար անդամ պետություններում առկա ֆինանսական գործիքներին վերաբերող համապատասխան տեղեկությունների հրապարակումը համացանցում պետք է խրախուսվի,

34) սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ միջոցառումները պետք է ընդունվեն Հանձնաժողովին վերապահված կիրարկող լիազորությունների իրականացման ընթացակարգերը սահմանող՝ Խորհրդի 1999 թվականի հունիսի 28-ի 1999/468/ԵՀ որոշմանը [14] համապատասխան,

35) մասնավորապես, Հանձնաժողովը պետք է ունենա ավտոմոբիլային տրանսպորտի շահագործման ժամկետի համար ակնկալվող ծախսերը հաշվարկելու համար անհրաժեշտ տվյալները գնաճին ու տեխնիկական առաջընթացին համապատասխանեցնելու իրավասություն: Քանի որ այդ միջոցառումներն ընդհանուր բնույթ են կրում և նախատեսված են սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար, դրանք պետք է ընդունվեն 1999/468/ԵՀ որոշման 5(ա) հոդվածով նախատեսված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան,

36) քանի որ սույն Հրահանգի նպատակները, այն է՝ նպաստել էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների համար շուկայի զարգացմանը և բարձրացնել տրանսպորտի ոլորտի դերը շրջակա միջավայրի, կլիմայի և էներգետիկ ոլորտներում իրականացվող Համայնքի քաղաքականություններում, չեն կարող բավարար չափով ապահովվել անդամ պետությունների կողմից, և քանի որ այդ նպատակները տնտեսապես արդյունավետ հանգամանքներում եվրոպական արդյունաբերության կողմից բավարար թվով փոխադրամիջոցներ ապահովելու համար կարող են առավել արդյունավետ իրականացվել Համայնքի մակարդակով, Համայնքը կարող է սահմանել միջոցներ՝ սուբսիդիարության սկզբունքին համապատասխան, ինչպես սահմանված է Պայմանագրի 5-րդ հոդվածով: Այդ հոդվածով սահմանված համաչափության սկզբունքին

համապատասխան՝ սույն Հրահանգը չի գերազանցում այդ նպատակների իրականացման համար անհրաժեշտ շրջանակը,

37) անդամ պետությունները և Հանձնաժողովը պետք է շարունակեն նպաստել էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շահագործմանը: Այդ համատեքստում ազգային ու տարածքային գործառնական ծրագրերը, ինչպես սահմանված է Տարածքային զարգացման եվրոպական հիմնադրամի և Եվրոպական սոցիալական հիմնադրամի ու Համերաշխության հիմնադրամի մասին ընդհանուր դրույթներ սահմանող՝ Խորհրդի 2006 թվականի հուլիսի 11-ի թիվ 1083/2006 կանոնակարգով (ԵՀ) [9], կարող են ունեն կարևոր նշանակություն: Ավելին, Համայնքային ծրագրերը, ինչպիսիք են Սիվիլիտասը և Էներգիան խելամիտ օգտագործող Եվրոպան, կարող են խթանել քաղաքական շարժունակության բարելավմանը՝ միևնույն ժամանակ նվազեցնելով դրա բացասական հետևանքները,

38) «Բարելավված օրինաստեղծ գործունեության մասին» միջինստիտուցիոնալ համաձայնագրի 34-րդ կետին համապատասխան [16]՝ անդամ պետություններին պետք է խրախուսել, իրենց և Համայնքի շահերից ելնելով, կազմել սույն Հրահանգի և փոխատեղման միջոցների համեմատական աղյուսակներ և հրապարակել դրանք,

ԸՆԴՈՒՆԵՑԻՆ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

### *Հոդված 1*

#### **Կարգավորման առարկան և նպատակները**

Սույն Հրահանգով պահանջվում է, որ պայմանավորվող մարմինները, պայմանավորվող կազմակերպությունները, ինչպես նաև որոշ օպերատորներ հաշվի առնեն շահագործման ժամկետի ընթացքում ակնկալվող էներգետիկ և բնապահպանական ազդեցությունները՝ ներառյալ ծախսվող էներգիայի քանակը և CO<sub>2</sub>-ի ու որոշակի աղտոտող նյութերի արտանետումները, երբ ավտոմոբիլային տրանսպորտը գնվում է էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ փոխադրամիջոցների շուկայի զարգացմանը նպաստելու և տրանսպորտի ոլորտի դերը շրջակա միջավայրի, կլիմայի և էներգետիկ ոլորտներում իրականացվող Համայնքի քաղաքականություններում բարձրացնելու նպատակով:

## *Հոդված 2*

### **Ազատումները**

Անդամ պետությունները կարող են սույն Հրահանգով սահմանված պահանջները չկիրառել 2007/46/ԵՀ հրահանգի 2(3) հոդվածում նշված այնպիսի փոխադրամիջոցների գնման մասին պայմանագրերի նկատմամբ, որոնց համար տվյալ տարածքում չի պահանջվում փոխադրամիջոցների տվյալ տեսակի կամ կոնկրետ փոխադրամիջոցի հաստատում:

## *Հոդված 3*

### **Գործողության ոլորտը**

Սույն Հրահանգը կիրառվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնման մասին պայմանագրերի նկատմամբ, երբ գործարքն իրականացվում է՝

ա) պայմանավորվող մարմինների կամ պայմանավորվող կազմակերպությունների կողմից՝ այնքանով, որքանով դրանք ստանձնել են 2004/17/ԵՀ և 2004/18/ԵՀ հրահանգներով սահմանված գնման ընթացակարգերը կիրառելու պարտավորություն.

բ) օպերատորների կողմից, որոնք «Երկաթգծով և ճանապարհով իրականացվող՝ ուղևորափոխադրման հանրային տրանսպորտային ծառայությունների մասին» Եվրոպական պառլամենտի և Խորհրդի 2007 թվականի հոկտեմբերի 23–ի թիվ 1370/2007 կանոնակարգի [17] իմաստով՝ հանրային ծառայությունների մատուցման պայմանագրով ստանձնած հանրային ծառայությունների մատուցման պարտականությունները կատարում են՝ գերազանցելով մի սահմանագիծ, որը պետք է սահմանվի անդամ պետությունների կողմից՝ առանց գերազանցելու 2004/17/ԵՀ և 2007/18/ԵՀ հրահանգներով սահմանված սահմանային թույլատրելի նորմերը:

## *Հոդված 4*

### **Սահմանումները**

Սույն Հրահանգի նպատակով՝

1. պայմանավորվող մարմիններ՝ 2004/17/ԵՀ հրահանգի 2(1)(ա) հոդվածով և 2004/18/ԵՀ հրահանգի 1(9) հոդվածով սահմանված պայմանավորվող մարմիններ,
2. պայմանավորվող կազմակերպություններ՝ 2004/17/ԵՀ հրահանգի 2(2) հոդվածում նշված պայմանավորվող կազմակերպություններ,
3. ավտոմոբիլային տրանսպորտ՝ փոխադրամիջոց՝ ներառված Հավելվածի 3-րդ աղյուսակում նշված փոխադրամիջոցների կատեգորիաներում:

### Հոդված 5

#### **Էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնումը**

1. Անդամ պետություններն ապահովում են, որ 2010 թվականի դեկտեմբերի 4-ից 3-րդ հոդվածում նշված բոլոր պայմանավորվող մարմինները, պայմանավորվող կազմակերպությունները և օպերատորները ավտոմոբիլային տրանսպորտ գնելիս հաշվի առնեն շահագործման ժամկետի ընթացքում ակնկալվող էներգետիկ ու բնապահպանական ազդեցությունները, ինչպես սահմանված է 2-րդ պարբերությունում, և կիրառեն 3-րդ պարբերությամբ սահմանված այլընտրանքային տարբերակներից առնվազն մեկը:

2. Շահագործման ժամկետի ընթացքում ակնկալվող էներգետիկ ու բնապահպանական ազդեցությունները, որոնք պետք է հաշվի առնվեն, ներառում են առնվազն հետևյալը՝

ա) ծախսվող էներգիայի քանակը,

բ) CO<sub>2</sub>-ի արտանետումները, և

գ) ազոտի օքսիդի, մեթան չպարունակող ածխաջրածինների ու պինդ մարմինների արտանետումները:

Բացի առաջին ենթապարբերությունում նշված՝ շահագործման ժամկետի ընթացքում ակնկալվող էներգետիկ ու բնապահպանական ազդեցություններից, պայմանավորվող մարմինները, պայմանավորվող կազմակերպությունները և օպերատորները կարող են հաշվի առնել նաև բնապահպանական այլ ազդեցություններ:

3. 1-ին և 2-րդ պարբերությունների պահանջները կատարվում են հետևյալ այլընտրանքային տարբերակներով՝

ա) սահմանելով էներգետիկ և բնապահպանական արդյունավետության համար տեխնիկական մասնագրեր ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնման փաստաթղթերում ուսումնասիրված յուրաքանչյուր ազդեցության, ինչպես նաև բնապահպանական ցանկացած լրացուցիչ ազդեցության մասին, կամ

բ) էներգետիկ ու բնապահպանական ազդեցությունները ներառելով գնման մասին որոշման մեջ, որով՝

– գնումների ընթացակարգ կիրառելու դեպքում այդ ազդեցություններն օգտագործվում են որպես պայմանագրի կնքման չափորոշիչներ, և

– այն դեպքերում, երբ այդ ազդեցությունները, գնման մասին որոշման մեջ ներառվելու համար, ներկայացվում են դրամական արտահայտությամբ, կիրառվում է 6-րդ հոդվածով սահմանված մեթոդաբանությունը:

#### *Հոդված 6*

#### **Շահագործման ժամկետի ընթացքում ծախսերի հաշվարկման մեթոդաբանությունը**

1. 5(3)(բ) հոդվածի երկրորդ պարբերության նպատակներից ելնելով՝ շահագործման ժամկետի ընթացքում ծախսվող էներգիայի քանակի, ինչպես նաև Հավելվածի 2-րդ աղյուսակով սահմանված CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների և աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը, որոնք կապված են գնվող փոխադրամիջոցների շահագործման հետ, պետք է ներկայացվեն դրամական արտահայտությամբ և հաշվարկվեն հետևյալ կետերով սահմանված մեթոդաբանության կիրառմամբ՝

ա) ծախսվող էներգիայի քանակը փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի ընթացքում հաշվարկվում է հետևյալ մեթոդաբանության կիրառմամբ՝

– փոխադրամիջոցի վառելիքի ծախսը մեկ կիլոմետրի համար 2-րդ պարբերությանը համապատասխան հաշվարկվում է մեկ կիլոմետրի համար ծախսված էներգիայի միավորներով՝ անկախ այն հանգամանքից՝ այն արտահայտված է ուղղակիորեն, ինչպես էլեկտրական մեքենաների դեպքում, թե ոչ Եթե վառելիքի ծախսը արտահայտված է այլ միավորներով, այն պետք է տարբեր վառելիքների էներգատվության մասին Հավելվածի 1-ին աղյուսակ ներկայացված գործակիցների օգնությամբ արտահայտվի մեկ կիլոմետրի համար ծախսված էներգիայի քանակով՝

– էներգիայի միավորի համար օգտագործվում է մեկ միասնական դրամական արժեք: Այդ միասնական արժեքն ավելի ցածր է բենզինի կամ դիզելի էներգիայի միավորի ծախսից, երբ օգտագործվում է որպես տրանսպորտային վառելիք,

– ծախսվող էներգիայի քանակը փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի համար հաշվարկվում է փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի ընթացքում դրա վազքի տվյալները բազմապատկելով մեկ կիլոմետրի համար ծախսված էներգիայի քանակով՝ սույն կետի առաջին պարբերության համապատասխան, անհրաժեշտության դեպքում հաշվի առնելով արդեն կատարած վազքի տվյալները՝ 3-րդ պարբերությանը համապատասխան, և էներգիայի մեկ միավորի համար արտահայտված արժեքով՝ սույն կետի երկրորդ պարբերության համապատասխան.

բ) CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը փոխադրամիջոցի շահագործման ամբողջ ժամկետի համար հաշվարկվում է փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի ընթացքում դրա վազքի տվյալները բազմապատկելով մեկ կիլոմետրի կտրվածքով կիլոգրամներով արտահայտված CO<sub>2</sub>-ի քանակով՝ 2-րդ պարբերությանը համապատասխան, անհրաժեշտության դեպքում հաշվի առնելով արդեն կատարած վազքի տվյալները՝ 3

–րդ պարբերությանը համապատասխան, և Հավելվածի 2-րդ աղյուսակով սահմանված միջակայքից վերցված մեկ կիլոգրամի արժեքով

գ) աղտոտող նյութերի արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի համար, ինչպես նշված է Հավելվածի 2-րդ աղյուսակում, հաշվարկվում են՝ գումարելով շահագործման ամբողջ ժամկետում ազոտի օքսիդի, մեթան չպարունակող ածխաջրածինների ու պինդ մարմինների արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը : Յուրաքանչյուր աղտոտող նյութի հսկողությանն ուղղված ծախսերը շահագործման ժամկետի համար հաշվարկվում են փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի ընթացքում դրա վազքի տվյալները բազմապատկելով մեկ կիլոմետրի կտրվածքով գրամներով արտահայտված արտանետումների քանակով՝ 2-րդ պարբերությանը համապատասխան, անհրաժեշտության դեպքում հաշվի առնելով արդեն կատարած վազքի տվյալները՝ 3-րդ պարբերությանը համապատասխան, և մեկ գրամի համար արտահայտված համապատասխան արժեքով: Արժեքը պետք է վերցվի Հավելվածի 2-րդ աղյուսակով սահմանված՝ Համայնքում միջինացված արժեքներից:

3-րդ հոդվածում նշված պայմանավորվող մարմինները, պայմանավորվող կազմակերպությունները և օպերատորները կարող են կատարել առավել մեծ ծախսեր՝ պայմանով, որ այդ ծախսերը չեն գերազանցում Հավելվածի 2-րդ աղյուսակում նշված համապատասխան արժեքների՝ 2 գործակցով բազմապատկված արդյունքը:

2. Փոխադրամիջոցի շահագործման մեկ կիլոմետրի համար վառելիքի ծախսը, ինչպես նաև Հավելվածի 2-րդ աղյուսակով սահմանված CO<sub>2</sub>-ի արտանետումների և աղտոտող նյութերի արտանետումների քանակը որոշելու համար հիմք են ծառայում Համայնքի ստանդարտացված փորձարկման ընթացակարգերը, որոնք տեսակի հաստատման մասին Համայնքի օրենսդրությամբ սահմանվում են որպես փորձարկման ընթացակարգեր կոնկրետ փոխադրամիջոցների համար: Համայնքի ստանդարտացված փորձարկման ընթացակարգերով չկարգավորվող փոխադրամիջոցների դեպքում, տարբեր առաջարկները համեմատելու համար կիրառվում են լայն տարածում ունեցող փորձարկման ընթացակարգեր կամ կոնկրետ մարմնի համար կատարված փորձարկման արդյունքները կամ արտադրողի կողմից ներկայացված տեղեկությունները:

3. Փոխադրամիջոցի շահագործման ժամկետի ընթացքում վազքի մասին տեղեկությունը, եթե այլ բան նախատեսված չէ, վերցվում է Հավելվածի 3-րդ աղյուսակից:

### *Հոդված 7*

#### **Համապատասխանեցումը տեխնիկական առաջընթացին**

Հանձնաժողովն ավտոմոբիլային տրանսպորտի շահագործման ժամկետի համար նախատեսված ծախսերը հաշվարկելու համար անհրաժեշտ տվյալները համապատասխանեցնում է գնաճին ու տեխնիկական առաջընթացին, ինչպես սահմանված է Հավելվածով: Սույն Հրահանգի ոչ էական տարրերը փոփոխելու համար նախատեսված այդ ակտերը պետք է ընդունվեն 9(2) հոդվածում նշված՝ մանրամասն ուսումնասիրություն ներառող կարգավորիչ ընթացակարգին համապատասխան:

## Հոդված 8

### Լավագույն փորձի փոխանակումը

Հանձնաժողովն անդամ պետությունների միջև խթանում և համակարգում է տեղեկությունների և լավագույն փորձի փոխանակում՝ կապված 3-րդ հոդվածում նշված պայմանավորվող մարմինների, պայմանավորվող կազմակերպությունների և օպերատորների կողմից էկոլոգիապես մաքուր և էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնմանը նպաստելու փորձի հետ:

## Հոդված 9

### Կոմիտեի ընթացակարգը

1. Հանձնաժողովին աջակցում է Կոմիտեն:
2. Սույն պարբերությանը հղում կատարելու դեպքում կիրառվում են թիվ 1999/468/ԵՀ որոշման 5ա(1)-(4) հոդվածը և 7-րդ հոդվածը՝ հաշվի առնելով դրա 8-րդ հոդվածի դրույթները:

## Հոդված 10

### Հաշվետվություններն ու վերանայումը

1. Յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ 2010 թվականի դեկտեմբերի 10-ից սկսած Հանձնաժողովը կազմում է զեկույց սույն Հրահանգի կիրառման և էկոլոգիապես մաքուր ու էներգաարդյունավետ ավտոմոբիլային տրանսպորտի գնմանը նպաստելու ուղղությամբ առանձին անդամ պետությունների կողմից ձեռնարկված գործողությունների մասին:
  2. Այդ զեկույցներում գնահատվում է սույն Հրահանգի և մասնավորապես 5(3) հոդվածում նշված այլընտրանքային տարբերակների ազդեցությունները, հետագա գործողության անհրաժեշտությունը, իսկ անհրաժեշտության դեպքում՝ դրանցում ներկայացվում են առաջարկներ:
- Այդ զեկույցներում Հանձնաժողովը, շահագործման ժամկետի ընթացքում ակնկալվող էներգետիկ ու բնապահպանական ազդեցությունների առումով շուկայական առավել շահավետ տարբերակով գնված փոխադրամիջոցների անվանական ու հարաբերական



քանակը, Հավելվածի 3-րդ հոդվածում նշված փոխադրամիջոցների տեսակներից յուրաքանչյուր խմբի մասով, համեմատում է այդ փոխադրամիջոցների ընդհանուր շուկայի հետ և գնահատում է 5(3) հոդվածում նշված այլընտրանքային տարբերակների ազդեցությունը շուկայի վրա: Հանձնաժողովը գնահատում է հետագա գործողության անհրաժեշտությունը և, հարկ եղած դեպքում, ներկայացնում առաջարկներ:

3. Առաջին զեկույցը ներկայացնելու ամսաթվից ոչ ուշ Հանձնաժողովը ուսումնասիրում է 5(3) հոդվածում նշված այլընտրանքային տարբերակները, ներկայացնում է 6-րդ հոդվածով սահմանված մեթոդաբանության գնահատականը և, անհրաժեշտության դեպքում, առաջարկում է համապատասխան ճշգրտումներ:

### *Հոդված 11*

#### **Փոխատեղումը**

1. Անդամ պետությունները գործողության մեջ են դնում սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերն ու վարչական ակտերը մինչև 2010 թվականի դեկտեմբերի 4-ը: Նրանք այդ մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են այդ ակտերը, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ ուղեկցվեն նման հղումով՝ դրանց պաշտոնական հրապարակման պահին: Այդպիսի հղումներ կատարելու մեթոդները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

2. Անդամ պետությունները Հանձնաժողով պետք է ներկայացնեն ազգային իրավունքի հիմնական դրույթների տեքստը, որը նրանք ընդունում են սույն Հրահանգով կարգավորվող ոլորտներում:

### *Հոդված 12*

#### **Ուժի մեջ մտնելը**

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում Եվրոպական միության պաշտոնական տեղեկագրում հրապարակվելուց հետո 20-րդ օրը:

**Հասցեատերերը**

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

Կատարված է Ստրասբուրգում, 2009 թվականի ապրիլի 23-ին:

Եվրոպական պառլամենտի կողմից՝

Նախագահ

Հ.-Գ. Փոթերինգ

Խորհրդի կողմից՝

Նախագահ

Պ. Նեչաս

[1] ՊՏ C 195, 18.08.2006թ., էջ 26:

[2] ՊՏ C 229, 22.09.2006թ., էջ 18:

[3] Եվրոպական պառլամենտի 2008 թվականի հոկտեմբերի 22-ի եզրակացություն (Պաշտոնական տեղեկագրում դեռևս չի հրապարակվել) և Խորհրդի 2009 թվականի մարտի 30-ի որոշում:

[4] ՊՏ L 242, 10.09.2002թ., էջ 1:

[5] ՊՏ L 134, 30.04.2004թ., էջ 1:

[6] ՊՏ L 134, 30.04.2004թ., էջ 114:

[7] ՊՏ L 263, 9.10.2007թ., էջ 1:

[8] Բիքել Պ., Ֆրիդրիխ Ռ., ExternE: Էներգետիկ ազդեցություններ: Մեթոդաբանություն 2005, թարմացված, Եվրոպական հանձնաժողով, Հրապարակումների գրասենյակ, Լյուքսեմբուրգ, 2005:

[9] Հոլանդ Մ. և այլք (2005ա): CAFE ծրագրի ծախսերի ու օգուտների վերլուծության մեթոդաբանություն. 1-ին հատոր, Մեթոդաբանության ուսումնասիրություն: «Էյ-Ի-Էյ տեխնոլոգիական միջավայր» (AEA Technology Environment), Դիդկոտ, 2005:

[10] Բիքել Պ. և այլոք, HEATCO հաշվետվություն 5: Ներդաշնակեցված ուղեցույցների առաջարկ, Շտուտգարտ, 2006:

[11] ՊՏ C 82, 1.04.2008թ., էջ 1:

[12] ՊՏ L 214, 9.08.2008թ., էջ 3:

[13] ՊՏ C 184, 22.07.2008թ., էջ 13:

[14] ՊՏ L 184, 17.07.1999թ., էջ 23:

[15] ՊՏ L 210, 31.07.2006թ., էջ 25:

[16] ՊՏ C 321, 31.12.2003թ., էջ 1:

[17] ՊՏ L 315, 3.12.2007թ., էջ 1:

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

**Շահագործման ժամկետի ընթացքում ակնկալվող ծախսերի հաշվարկման մեթոդաբանությունը**

Աղյուսակ 1. Շարժիչային վառելիքների էներգատվությունը

Վառելիք | Էներգատվություն |

Դիզել | 36 ՄՋ/լ |

Բենզին | 36 ՄՋ/լ |

Բնական գազ/ բիոգազ | 33-38 ՄՋ/նխմ |

Բենզինին համարժեք հեղուկացված գազ (LPG) | 24 ՄՋ/լ |

Էթանոլ | 21 ՄՋ/լ |

Բիոդիզել | 33 ՄՋ/լ |

վառելիք | 32 ՄՋ/լ |

Ջրածին | 11 ՄՋ/նխմ |

Աղյուսակ 2. Ավտոմոբիլային տրանսպորտից արտանետումների հսկողությանն ուղղված ծախսերը (2007 թվականի գներով)

CO2 | Ազոտի օքսիդ (NOx) | Մեթան չպարունակող ածխաջրածիններ (NMHC) | Պինդ մարմիններ |

0,03-0,04 եվրո/կգ | 0,0044 եվրո/գ | 0,001 եվրո/գ | 0,087 եվրո/գ |

Աղյուսակ 3. Շահագործման ժամկետի ընթացքում ավտոմոբիլային տրանսպորտի վազքը

Փոխադրամիջոցի տեսակը (M և N տեսակները, ինչպես սահմանված է 2007/46/ԵՀ հրահանգով) | Վազքը շահագործման ժամկետում |

Մարդատար ավտոմեքենաներ (M1) | 200000 կմ |

Թեթև առևտրային փոխադրամիջոցներ (N1) | 250000 կմ |

Բեռնատար փոխադրամիջոցներ (N2, N3) | 1000000 կմ |

Ավտոբուսներ (M2, M3) | 800000 կմ |