



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2017.11.8.
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló
2009/33/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az EU elkötelezett a fenntartható, versenyképes, biztonságos és dekarbonizált energiarendszer megteremtése iránt. A fenntartható közlekedés megvalósítása a közös közlekedéspolitika egyik fő célkitűzése, és a Bizottság 2015–2019-re vonatkozó politikai prioritásai között is előkelő helyen szerepel, elsősorban az energiaunióval¹, valamint a munkahelyteremtéssel, a növekedéssel és a beruházásokkal összefüggésben. Az Unió helyzetét értékelő, 2017. évi beszédében Juncker elnök új iparpolitikai stratégiát vázolt fel, amelynek célja, hogy az EU világszinten vezető szerepet töltsön be a szén-dioxid-mentesítés terén².

Ezeket a politikai prioritásokat a Bizottság 2016 júliusában elfogadott, az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégiája is alátámasztja³. A stratégia megerősíti, hogy az Egyesült nemzetek éghajlat-változási keretegyezményéhez (UNFCCC) csatlakozott felek 2015-ben Párizsban rendezett 21. konferenciáján tett uniós kötelezettségvállalások teljesítése érdekében fel kell gyorsítani a közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítését, és tenni kell azért, hogy az évszázad közepére az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása és a szennyezőanyag-kibocsátás terén is határozottan a nulla kibocsátás felé közeledjünk.

A Bizottság „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közleménye⁴ megállapítja, hogy a tiszta üzemű járműveknek, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának és az adatgazdaságra támaszkodó korszerű rendszerszolgáltatásoknak az EU-ban való elterjedése több előnnyel is járna: az európai polgárok biztonságos, vonzó, intelligens, zökkenőmentes és egyre inkább automatizált közlekedési megoldásokat vehetnek igénybe, amelyek egyúttal új növekedési és versenyképességi forrásokat biztosítanak majd az ipar számára.

Az európai utakon közlekedő járművek mintegy 95 %-a még mindig fosszilis tüzelőanyagokkal működik. Az alacsony kibocsátású mobilitásra vonatkozó európai stratégia egyértelművé teszi, hogy az EU kibocsátáscsökkentési kötelezettségvállalásainak teljesítése érdekében a jövőben jelentősen növelni kell az alacsony és nulla kibocsátású járművek számát. A stratégia ebben az összefüggésben rámutat a közbeszerzés jelentőségére. Hangsúlyozza, hogy *„a kereslet támogatása érdekében a Bizottság a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv felülvizsgálatának keretében a közbeszerzési szabályok terén alkalmazandó ösztönzők kialakításán dolgozik.”*⁵

Amint azt a Bizottság az „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közleményében⁶ bejelentette, ez a javaslat annak a második javaslatcsomagnak a részét képezi, amely hozzá fog járulni az Unió alacsony kibocsátású mobilitásra irányuló törekvéseinek megvalósításához. Ezt a javaslatcsomagot „Az alacsony szén-dioxid-

¹ COM (2015) 80 final.

² https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en.

³ COM (2016) 501 final.

⁴ COM (2017) 283 final.

⁵ COM (2016) 501 final.

⁶ COM (2017) 283 final.

kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió” című bizottsági közlemény ismerteti. A javaslatcsomag kínálat- és keresletorientált intézkedéseket egyaránt tartalmaz, amelyek célja biztosítani, hogy az Unió ráálljon az alacsony kibocsátású mobilitáshoz vezető pályára, ugyanakkor fokozni az EU mobilitási ökoszisztémájának versenyképességét⁷.

A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv, más néven a tiszta üzemű gépjárművekről szóló irányelv (a továbbiakban: irányelv) kiegészíti az EU horizontális közbeszerzési jogszabályait⁸. Azáltal, hogy kötelezővé teszi, hogy a közúti járművek közbeszerzése során figyelembe vegyék a járművek teljes élettartama során jelentkező energetikai és környezeti hatásokat, arra törekszik, hogy ösztönözze a tiszta üzemű, energiatakarékos járművek piacának bővülését, hozzájáruljon a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséhez, és növelje az energiahatékonyt.

Egy 2015-ben elvégzett utólagos értékelés azt mutatta, hogy az irányelvnek súlyos hiányosságai vannak. Az állami szervek általában nem használják ki kellő mértékben a közbeszerzéseket arra, hogy elősegítsék a tiszta üzemű járművek gyorsabb piaci elterjedését⁹. Az értékelés hiányosságokat tárt fel az irányelv kialakításában, ezen belül úgy találta, hogy a hatálya nem elég tág, és egy fogalommeghatározás hiányzik belőle. A gépjármű-vásárlásra vonatkozó rendelkezések vagy homályosak (technikai előírások), vagy túlságosan összetettek (a külső hatások pénzben történő kifejezése).

A kezdeményezés általános célja elősegíteni a tiszta üzemű, azaz az alacsony és nulla kibocsátású járművek piaci térnyerését a közbeszerzésben, és ezáltal hozzájárulni a közlekedésből származó teljes kibocsátás csökkentéséhez, valamint a közlekedési ágazat versenyképességének és növekedésének fokozásához. A közbeszerzés a keresleti oldalon továbbra is jelentős élénkítő tényező, többek között a nehéz tehergépjárművek vonatkozásában: itt ugyanis még nem létezik a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére vonatkozó jogszabályi követelmény, bár már előkészítés alatt állnak ilyen jellegű jogszabályok. A közbeszerzés továbbá segít lendületbe hozni a személy- és tehergépjárművek piacát azokban a tagállamokban, ahol egyelőre nagyon alacsony a tiszta üzemű gépjárművek aránya: 2017-ben 16 tagállamban kevesebb, mint 1 %, 10 tagállamban pedig kevesebb, mint 0,5 % volt a nyilvántartásba vett új járműveken belül az akkumulátorral működő elektromos járművek aránya. A közbeszerzés végül ösztönzi a tiszta üzemű járművek arányának növekedését a nehéz tehergépjárművek piaci szegmensében.

A felülvizsgálat biztosítja, hogy az irányelv valamennyi vonatkozó közbeszerzési gyakorlatra kiterjedjen, egyértelmű és hosszú távú piaci jelzéseket adjon, valamint hogy a rendelkezések egyszerűek és hatékonyak legyenek. Célja, hogy növekedjen a közlekedési ágazat szerepe a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentésében, valamint a versenyképesség és a növekedés elősegítésében. Támogatja továbbá a tagállamok közbeszerzési politikáinak jobb összehangolását, és ezáltal azok piaci hatásának fokozását.

⁷ COM(2017) 675 final.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

⁹ 2009–2015-ben a tiszta üzemű gépjárművekről szóló irányelv hatálya alatt végrehajtott vásárlásokon belül a közszférában használt összes új személygépjármű átlagosan mintegy 4,7 %-a (vagyis mintegy 2700 jármű), az összes új teherautó 0,4 %-a (vagyis 20 jármű), az összes merev tehergépjármű 0,07 %-a (vagyis 6 jármű), illetve az összes új autóbusz 1,7 %-a (vagyis 130 jármű) volt akkumulátorral működő, üzemanyagcellával működő vagy hálózatról tölthető hibrid elektromos jármű, illetve földgázzal működő jármű.

A felülvizsgálat kibővíti az irányelv hatályát. Emellett a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátására vonatkozó kombinált határérték alapján meghatározza a tiszta üzemű könnyűgépjárművek fogalmát. Lehetővé teszi továbbá, hogy ezen irányelv alapján felhatalmazáson alapuló jogi aktusok kerüljenek elfogadásra annak érdekében, hogy az említett módszer a nehéz tehergépjárművekre is alkalmazható legyen, miután a jövőben uniós szinten elfogadásra kerülnek az utóbbiakra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások. Az irányelv a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadásáig a fogalommeghatározás alapján, illetve a nehéz tehergépjárművek esetében az alternatív üzemanyagok alapján tagállami szinten alkalmazandó minimális beszerzési célokat határoz meg. Végezetül jelentéstételi és nyomonkövetési keretet vezet be, és az irányelvből törli a külső hatások pénzben történő kifejezésének módszertanát.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

Az uniós jog a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelv révén a közbeszerzésre vonatkozóan harmonizált minimumszabályokat határoz meg. Meghatározza azokat az alsó küszöbértékeket, amelyek megléte esetén alkalmazni kell a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv rendelkezéseit. E felülvizsgálat céljai összhangban vannak az Európai Unió Alapjogi Chartájával¹⁰, különös tekintettel arra, hogy az egyes ajánlatkérő szervezetekkel, közszolgáltató ajánlatkérőkkel és érintett gazdasági szereplőkkel szemben megkülönböztetéstől mentesen kell eljárni. A célok teljes mértékben összhangban állnak az üvegházhatást okozó gázok és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére, valamint a tiszta üzemű, alacsony vagy nulla kibocsátású járművek használatának támogatására irányuló egyéb jogalkotási és nem jogalkotási kezdeményezések főbb célkitűzéseivel. E kezdeményezés célkitűzései és a javasolt intézkedések összhangban vannak a 2020 utáni időszakra érvényes szén-dioxid-kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló rendeletre irányuló javaslattal¹¹. A felülvizsgálat a tiszta üzemű járművek számára a keresleti oldalon további ösztönzőket hoz létre, és ezáltal kiegészíti az uniós szintű piaci ösztönző és visszatartó jellegű szakpolitikai eszközök által követett megközelítést. Ily módon hozzájárul a gépkocsikra és kisteherautókra vonatkozóan a 2020 utáni időszakra kitűzött szén-dioxid-kibocsátási követelmények végrehajtásához, valamint a jelenleg érvényben lévő uniós levegőminőségi jogszabályok érvényesítéséhez.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Az irányelv az Európai Unió működéséről szóló szerződés 192. cikkén alapul. A 2009/33/EK irányelv elfogadásával az európai társjogalkotók jelezték, hogy a hosszú távú uniós környezetvédelmi, éghajlat- és energiaügyi, valamint növekedési és versenyképességi célkitűzések elérésében a közbeszerzés fontos szerepet tölt be. Ez a jogalap megegyezik a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelv elfogadásához használt jogalappal.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A közlekedési, környezetvédelmi és közbeszerzési jogszabályok terén a tagállamok és az EU megosztott hatáskörrel rendelkeznek. A közbeszerzési szabályoknak a belső piacon történő ágazati harmonizációja azonban az EU hatáskörébe tartozik. Az irányelvvel kapcsolatos jelenlegi problémákat a tagállamok önmagukban nem tudják kezelni, mivel a tagállami joghatóság a nemzeti határoknál véget ér.

¹⁰ http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm (angolul)

¹¹ COM(2017) 676 final.

A hatásvizsgálat azt mutatja, hogy az e kezdeményezés keretében megvalósuló uniós fellépés a tiszta üzemű járművek beszerzésére vonatkozó minimumkövetelményeket rögzítő közös politikai keret kialakítására korlátozódik, ugyanakkor a tagállamok számára rugalmasságot biztosít a végrehajtás, ezen belül a technológia megválasztása terén. A javasolt intézkedések nem sértik a (tömeg)közlekedés megszervezésére vonatkozó tagállami hatáskört, és nem korlátozzák a tagállamokat a legmegfelelőbb technológia kiválasztásában.

Az éghajlatváltozás nagy léptékű potenciális hatásai a kormányzás minden szintjén indokoltá teszik a fellépést: ez elfogadott alapját képezi az uniós szintű politikai döntéshozatalnak. Az is elfogadott, hogy a légszennyezés – mely ugyan főként helyi városi probléma – hatékonyabban kezelhető, ha a hatóságok a rendelkezésre álló legjobb tiszta technológiákat vehetik igénybe, ezt pedig megkönnyíti a közös piac megléte. A levegőszennyezés költségei minden kormányzati szinten szükségessé teszik az együttműködést és a fellépést.

- **Arányosság**

Az arányosság elvének megfelelően ez a javaslat nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket. Hatásukat tekintve valamennyi intézkedés arányosnak minősül. Az intézkedések kiegészítenek egyéb szakpolitikai eszközöket, például a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat, és elősegítik a levegőminőségre vonatkozó uniós jogszabályok végrehajtását. Ez a kezdeményezés segíti egy egyértelműbb, jobban összehangolt megközelítés kialakítását. Az intézkedések emellett nem korlátozzák az érintetteket abban, hogy a számukra legmegfelelőbb technológiát válasszák, hanem az a cél, hogy egy minimális arány előírása révén felgyorsítsák az alacsony és nulla kibocsátású mobilitás felé való szükséges elmozdulást.

A kezdeményezés lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy meghatározott időkereteken belül az európai, nemzeti és helyi politikai célkitűzések elérése érdekében a tiszta üzemű járművek használatának megkönnyítéséhez szükséges valamennyi intézkedést elfogadják. Lehetővé teszi továbbá a nemzeti, helyi és regionális közintézmények közötti rugalmas együttműködést a nemzeti szinten meghatározott átfogó, minimális beszerzési célokkal kapcsolatban. A javaslat területi hatásainak értékelése azt mutatta, hogy a hatások túlnyomó részben pozitívak, és viszonylag egyenletesen oszlanak el az EU egész területén.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel ez a javaslat egy meglévő irányelvet módosít, a legmegfelelőbb eszköz a módosító irányelv. A nyilvános konzultációban részt vevő érdekelt felek többsége támogatta ezt az álláspontot, és a jelenlegi szabályozás hiányosságai ellenére elutasította a hatályon kívül helyezés lehetőségét és azt a lehetőséget is, hogy az irányelvet rendelet váltsa fel. Felhívták a figyelmet arra, hogy rendelettel nem biztosítható a regionális és helyi különbségek kezeléséhez szükséges rugalmasság.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉS, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓ ÉS A HATÁSVIZSGÁLAT EREDMÉNYEI

- **A hatályos jogszabályok utólagos értékelése**

Az utólagos értékelés arra a következtetésre jutott, hogy az irányelv nem ösztönözte a tiszta üzemű, energiahatékony járművek közbeszerzését. A közbeszerzésnek alig volt hatása a tiszta üzemű járművek EU-szerte való piaci elterjedésére, és ebből kifolyólag az üvegházhatást okozó gázok és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére is igen korlátozott hatást gyakorolt. Emellett az ágazat versenyképességére vagy növekedésére sem fejtett ki érezhető hatást.

Az értékelés az irányelv mérsékelt hatásának fő okaként az alábbiakat említi:

- Az irányelv hatálya alá tartozó szerződések korlátozott köre: korlátozott hatálya miatt az irányelv kizárólag az állami szervek által végrehajtott közvetlen vásárlásokra vonatkozik. A járművek bérletére, lízingjére vagy részletfizetéssel történő vásárlására például nem vonatkozik. Hatálya a tömegközlekedés kivételével nem terjed ki egyéb személyszállítási szolgáltatási szerződésekre.
- A járművek vásárlására vonatkozó egyértelmű rendelkezések hiánya: az irányelv nem határozza meg egyértelműen a tiszta üzemű járművek fogalmát, és ezek beszerzésére vonatkozóan nem tartalmaz világos rendelkezéseket.
- A külső hatások pénzben történő kifejezésének bonyolult módszere: az értékelés megállapította, hogy az állami szervek azért alkalmazzák ritkán ezt a módszert, mert az túl összetett.
- A tagállami közbeszerzési politikák összehangolásának hiánya: a tiszta üzemű járművekről szóló irányelv (15) preambulumbekkezdése megállapítja, hogy „a tömegközlekedési szolgáltatásokban használt járművek beszerzésének jelentős hatása lehet a piacra, amennyiben a beszerzéskor közösségi szinten egységes feltételeket alkalmaznak”. Ilyen harmonizált kritériumok egyelőre nincsenek hatályban.

Az utólagos értékelés arra a következtetésre jutott, hogy az irányelvnek hatályban kell maradnia. A közbeszerzés hozzájárulhat a tiszta üzemű járművek piaci térnyerésének növeléséhez és olyan méretgazdaságossági előnyök megvalósulásához, amelyek alacsonyabb termelési költségeket és alacsonyabb árakat eredményeznek. Mindez várhatóan ösztönözi fogja a tiszta üzemű járművek iránt a magánszektorban jelentkező keresletet: a nagyobb láthatóság növelheti a fogyasztói bizalmat. Az EU alacsony kibocsátású közlekedésre való átállásával összefüggésben az irányelv hatályon kívül helyezése rossz szakpolitikai üzenetet hordozna. Az ajánlatkérő szervek és a más jogalanyok nehezebben tudnák indokolni ilyen jellegű vásárlásaikat, mivel a horizontális közbeszerzési jogszabályok nem határoznak meg ilyen konkrét követelményeket. Jelenleg nem áll rendelkezésre más szakpolitikai intézkedés a tisztább üzemű nehéz tehergépjárművek piacának ösztönzésére.

Az utólagos értékelés az irányelvre vonatkozóan egy sor módosításra tett javaslatot, ezen belül az irányelv hatályának kiterjesztésére és a járművásárlásra vonatkozó rendelkezések oly módon való módosítására, hogy abba bekerüljön egy új fogalommeghatározás és a kapcsolódó intézkedésre vonatkozó követelmények. Az értékelés megállapította továbbá, hogy javítani kell az irányelv hatékonyságának és eredményességének jövőbeli nyomon követéséhez rendelkezésre álló információk és adatok mennyiségét és minőségét.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A hatásvizsgálat részeként a következő konzultációs tevékenységekre került sor:

- 2016. december 19. és 2017. március 24. között nyilvános konzultáció zajlott az érdekelt felekkel: ennek során megerősítést nyert, hogy az irányelv felülvizsgálatra szorul, továbbá hogy bővíteni kell annak hatályát, illetve ki kell egészíteni egy új fogalommeghatározással és a kapcsolódó intézkedésre vonatkozó követelményekkel;
- az érdekeltekkel 2016 decembere és 2017 márciusa között beszélgetésekre került sor; ezek során a résztvevők különösen azt hangsúlyozták, hogy az irányelv végrehajtása tekintetében rugalmasságra van szükség;
- 2017. április 28-án az érdekelt felekkel találkozóra került sor a nyilvános konzultáció kapcsán: ennek során megvitatták az irányelv hatályának kiterjesztésére irányuló

megközelítések igényeit és viszonylagos előnyeit, továbbá kidolgozták az új fogalommeghatározást és a kapcsolódó közbeszerzési követelményeket;

- a tagállamok képviselőivel 2017. február 8-án, április 5-én és április 28-án találkozókra került sor, amelyek során a résztvevők hangsúlyozták a szakpolitikák összhangjának fontosságát és az abból származó előnyöket, ha a tiszta üzemű járművek fogalma kibocsátás-alapon kerül meghatározásra.
- **Szakértői vélemények összegyűjtése és felhasználása**

A hatásvizsgálati jelentés elkészítése az irányelv utólagos értékelésével kezdődött¹². A felhasznált információk nagy részét az érdekelt felek a velük folytatott konzultációs tevékenységek során nyújtották be. Ezen információkat az érdekelt felek által eseti alapon a Bizottság rendelkezésére bocsátott további információk egészítették ki.

A további információforrások között említhető a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság Fenntartható Közlekedési Fórumának az alternatív üzemanyagok városokban való használatával foglalkozó alcsoportján belül tevékenykedő egyik szakértői csoport munkája. A jelentés elkészítéséhez a Bizottság zöld közbeszerzésre vonatkozó kritériumainak felülvizsgálata során szerzett információkat is felhasználták. A hatásvizsgálat jelentős mértékben támaszkodik a Ricardo AEA által készített kapcsolódó tanulmányra¹³. A hatásvizsgálati jelentés elkészítéséhez nagy mennyiségű, csaknem kimerítő jellegű és az érdekelt felek különböző csoportjaira nézve reprezentatív információforrás került felhasználásra.

A Bizottság 2017. május 11-én találkozót szervezett különböző városok és régiók szakértőivel a jogalkotási javaslat területi szintű hatásvizsgálatáról.

- **Hatásvizsgálat**

A hatásvizsgálat 2017. július 26-án került megküldésre a Bizottság Szabályozói Ellenőrzési Testületének. A testület 2017. szeptember 13-án fenntartásokat tartalmazó pozitív véleményt adott ki, és úgy ítélte meg, hogy a végleges jelentésben részletesen ki kell fejteni, hogy a közúti közlekedés kibocsátását befolyásoló egyéb kezdeményezésekhez képest ez a kezdeményezés milyen hozzáadott értéket képvisel, figyelembe véve a járművek használatának várható növekedését is. Megjegyezte, hogy a jelentésben egyértelműbben ki kell fejteni az irányelv rendelkezéseinek a technológiai semlegesség elvével kapcsolatos módosításai mögött meghúzódó érvelést, és további részletekkel kell szolgálni a szakpolitikai alternatívák kialakításáról. A vélemény megállapítja továbbá, hogy egyértelműbbé kell tenni a szakpolitikai lehetőségek rövid és hosszú távú nettó előnyeit, és részletesebben ki kell térni a megközelítés végrehajtására és annak a REFIT-program szempontjából várható hatásaira.

A végső hatásvizsgálati jelentés 1.2., 3.3., 3.4 és 4.3 szakasza átfogó leírást és értékelést tartalmaz a kezdeményezés hozzáadott értékéről, valamint az egyéb szakpolitikai kezdeményezésekkel való kapcsolatáról. A magánszemélyek vásárlási döntéseire áttételesen gyakorolt hatásokról a 2.1. szakasz kvalitatív szempontú ismertetést tartalmaz. A 4. szakasz bemutatja az összes lehetséges intézkedés előzetes átvilágítási folyamatát, az 5. szakasz pedig ennek alapján a szakpolitikai lehetőségek részletes leírását adja. Itt szerepel az is, hogy mely megfontolások – elsősorban a gyakorlatban való korlátozott alkalmazás – miatt vetették el a külső költségek internalizálásán alapuló megközelítést. Az összes lehetőség hatásainak átfogó

¹² Lásd: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

¹³ SWD(2017) 366 final.

elemzése a 6. szakaszban található, amely a lehetőségekhez mérten tartalmazza az azok közötti ellentételezések elemzését is. A hatásvizsgálat az alapforgatókönyvnek a többi szakpolitikai kezdeményezéshez viszonyított érzékeny voltára vonatkozó információkat is tartalmaz. A hatásvizsgálat vezetői összefoglalója és a Szabályozói Ellenőrzési Testület véleménye a Bizottság honlapján érhető el¹⁴:

Szakpolitikai lehetőségek

1. lehetőség: Az irányelv hatályon kívül helyezése

Ez a szakpolitikai lehetőség az irányelv hatályon kívül helyezését jelentené. Az irányelv konkrét célkitűzéseinek elérését különböző nem jogalkotási eszközök, például ismeretterjesztő kampányok és az Európai Bizottság által meghatározott zöld közbeszerzési kritériumok önkéntes alkalmazásának népszerűsítése segítené elő. Az alacsony és nulla kibocsátású járművekre való átállásra vonatkozó jelenlegi uniós pénzügyi iránymutatások¹⁵ felülvizsgálatra kerülnének. Ösztönözve lenne a piaci szereplők önkéntes fellépése.

2. lehetőség: A tiszta üzemű járművek fogalmának meghatározása, valamint a tagállamok számára nemzeti szakpolitikai tervek kidolgozásának vagy a külső hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszer alkalmazásának előírása

Ez a szakpolitikai lehetőség több mérsékelt változtatást foglal magában. Nem változtatja meg az irányelv hatályát, de előírja a tagállamok számára, hogy válasszanak két fő megközelítés közül:

- a „tiszta üzemű járművekre” vonatkozóan a módosított irányelv szerinti égéstermék-kibocsátáson alapuló közös fogalommeghatározás alkalmazása, és ennek alapján egy hosszú távú cél elérésére irányuló nemzeti politikai keret kidolgozása; vagy
- annak előírása minden állami szerv számára, hogy járműbeszerzéseiket a pénzben kifejezett belső és külső költségeik alapján végezzék, és ehhez az irányelv szerinti, a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló felülvizsgált módszer alkalmazásának kötelezővé tétele.

3. lehetőség: A tiszta üzemű járművek fogalmának a kibocsátási küszöbértékek alapján történő meghatározása, valamint a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó minimális beszerzési célértékek meghatározása, illetve a hatály kibővítése

Ez a szakpolitikai lehetőség az irányelv alapvetőbb módosítását irányozza elő. Ambiciózusabbá teszi azt, és megváltoztatja fő irányítási megközelítését. Ez a lehetőség többek között az alábbiakat foglalja magában:

- a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátását ötvöző szennyezőanyag-kibocsátáson alapuló küszöbérték alapján a könnyű haszongépjárművek tekintetében bevezeti a „tiszta üzemű járművek” fogalmának közös meghatározását;
- az uniós közbeszerzési jogszabályokban meghatározott küszöbértékek alapján a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan az állami szervek számára

¹⁴ [illessze be az internetes hivatkozást, ha rendelkezésre áll].

¹⁵ SWD(2013)27.

tagállami szintű minimális közbeszerzési célkitűzést határoz meg 2025-re és 2030-ra¹⁶;

- rendelkezéseket vezet be az irányelv hatályának kiterjesztésére; valamint
- megszünteti a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszert.

4. lehetőség: Fogalommeghatározás az alternatív üzemanyagok alapján, az összes járműre vonatkozóan minimális beszerzési célértékek meghatározása, illetve a hatály kibővítése

Ez a szakpolitikai lehetőség az irányelv módosítása tekintetében ugyanazt az általános megközelítést alkalmazza, mint a 3. szakpolitikai lehetőség, azonban számos különbség is van köztük. E javaslat:

- a hálózatról tölthető hibrid, akkumulátorral működő, üzemanyagcellával működő és földgázzal/biometánnal működő könnyű és nehéz haszongépjárművek alternatív üzemanyagai alapján közös fogalommeghatározást vezet be a tiszta üzemű járművekre vonatkozóan;
- az uniós közbeszerzési jogszabályokban szereplő fogalommeghatározás és a 2025-re és 2030-ra meghatározott küszöbértékek alapján a könnyű és nehéz haszongépjárművekre vonatkozóan az állami szervek számára tagállami szintű minimális közbeszerzési célkitűzést határoz meg;
- rendelkezéseket vezet be az irányelv hatályának kiterjesztésére; valamint
- megszünteti a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszert.

5. lehetőség: Rendelet elfogadása abból a célból, hogy a gépjármű-beszerzésekhez kizárólag a hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszer kerüljön alkalmazásra, illetve a hatály kibővítése

Ez a szakpolitikai lehetőség teljes mértékben megváltoztatja a tiszta üzemű járművek beszerzésének irányítási keretét. A jelenlegi irányelv helyébe egy, a tiszta üzemű járművek használatának előmozdításáról szóló rendelet lépne, amely előírná, hogy a járműveket energiafogyasztásuk és környezeti hatásaik alapján kell beszerezni, amely hatásokat a felülvizsgált módszer szerint kell pénzben kifejezni. Ez a lehetőség emellett bővíti az irányelv hatályát.

6. lehetőség: A tiszta üzemű járművek fogalmának meghatározása a kibocsátási küszöbértékek alapján, a könnyű haszongépjárművekre vonatkozó minimális beszerzési célérték meghatározása, a nehéz tehergépjárművek esetében pedig az alternatív üzemanyagokon alapuló fogalommeghatározás, valamint minimális beszerzési célértékek meghatározása

Ez a lehetőség a 3. és a 4. szakpolitikai lehetőség elemeit ötvözi. Elismeri, hogy a tiszta üzemű járművek fogalmát érdemes a kibocsátás-alapú megközelítéssel meghatározni. A könnyű haszongépjárművek esetében a 3. lehetőségnél leírt megközelítést alkalmazza. A nehéz tehergépjárművek esetében a 4. lehetőségnél leírt megközelítést alkalmazza, és lehetővé teszi a Bizottság számára, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el annak érdekében, hogy ezt a megközelítést később egy kibocsátás-alapú küszöbértéken alapuló megközelítéssel váltsa fel, amint uniós szinten elfogadásra kerülnek a nehéz tehergépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási követelmények.

¹⁶ 2025-ig elegendő idő áll rendelkezésre a közbeszerzési eljárások előkészítésére és kiigazítására, de egyúttal a rövid távú piaci jelzések is érezhetőek lesznek. A 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fokozatos átállás lehetőséget kínál az irányelv ambíciójának növelésére, és ezáltal arra, hogy a járművek beszerzése terén az innováció teret nyerjen.

Az irányelv felülvizsgálatához a 6. lehetőséget választották az előnyben részesített szakpolitikai lehetőségnek. Ez a lehetőség javítja a személygépkocsik és kisteherautók széndioxid-kibocsátására vonatkozó uniós szintű előírásokkal való összhangot. Mindkét kezdeményezés ugyanarra a járműtípusra vonatkozik, és piaci ösztönző és visszatartó jellegű eszközök kombinációja alkotja őket. A 6. lehetőség biztosítja, hogy az irányelvet hozzá lehessen igazítani a nehéz tehergépjárművek területén a jövőben alkalmazandó, kibocsátás-alapú megközelítéshez. Emellett azonnali hatást gyakorol a nehéz tehergépjárművek piaci elterjedésére. Végül egyértelműen kijelöli a jövőben követendő utat, és ezáltal hosszú távú biztonságot nyújt a piaci szereplők számára, ugyanakkor rugalmasságot és mérlegelési jogkört biztosít a végrehajtás terén.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A tiszta üzemű járművekről szóló irányelv célravezető szabályozásra való alkalmassága és egyszerűsítése akkor érhető el, ha rögzítésre kerül egy egyértelmű fogalom meghatározás, megállapításra kerülnek a vonatkozó minimális beszerzési célok, és megszűnik a külső hatások pénzben történő kifejezésének bonyolult módszere. Amennyiben továbbra is az irányelv jelenlegi megközelítését kellene alkalmazni, a tiszta üzemű járművek (és a vásárlásra vonatkozó kapcsolódó rendelkezések) jobb meghatározása és a külső hatások pénzben történő kifejezésére szolgáló módszer javítása közötti kölcsönhatás kerülne előtérbe, ez pedig gátolná az erősebb piaci jelzések és a hatékonyabb közbeszerzési eljárások létrehozásának célkitűzését. Az előnyben részesített lehetőség megvalósítása a célkitűzések teljesítésének kényszere és a jelentéstétel miatt kezdetben valószínűleg az adminisztratív terhek növekedését eredményezi. Ezeket azonban ellensúlyozzák az általános társadalmi-gazdasági előnyök, hosszabb távon pedig az, hogy a javaslat alapján bevezetendő egyértelműbb szabályok egyszerűsödéshez fognak vezetni. A tagállami végrehajtás meghagyja a lehetőségét annak, hogy a helyi és regionális beszerzési kezdeményezéseket a piac kapacitásának és érettségi fokának megfelelően rugalmasan kombinálni lehessen. Az új bejegyzésekkel kiegészített közös közbeszerzési szójegyzék (CPV) kódjainak tényleges használata és a közbeszerzési felhívások adatbázisában való nyilvántartásba vétel segíteni és egyszerűsíteni fogja a jelentéstételt és a nyomon követést. A hatásvizsgálati jelentésből kiderül, hogy az idő előrehaladtával az irányelv végrehajtása során az egyszerűsítésből származó előnyök fokozódni fognak.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek az EU költségvetését érintő vonzatai.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Ez a javaslat megoldással kíván szolgálni a jelentéstételi kötelezettségek jelenlegi hiányára is. A tagállamoknak háromévente jelentést kell majd tenniük az irányelv végrehajtásáról: első alkalommal 2023-ban időközi jelentést, 2026-ban pedig a 2025-re kitűzött célok eléréséről szóló teljes körű jelentést kell benyújtaniuk. Az EU közös közbeszerzési szójegyzékébe az alacsony és nulla kibocsátású járművekre vonatkozó közös kódokat kell felvenni annak érdekében, hogy a közbeszerzési felhívások adatbázisában könnyen közzé lehessen tenni a kapcsolódó értesítéseket. Emellett a Bizottság a Fenntartható Közlekedési Fórum keretében végzett munka folytatása révén is támogatni fogja a felülvizsgált irányelv végrehajtását.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A tiszta üzemű járművekről szóló irányelv módosításáról szóló irányelvjavaslat a 6. szakpolitikai lehetőségén alapul. A irányelv a következőképpen módosul:

- az irányelv 3. cikkben meghatározott hatálya kiterjesztésre kerül a vásárlástól eltérő beszerzési formákra, nevezetesen a járművek bérletére, lízingjére vagy részletfizetéssel történő vásárlására, valamint a közúti tömegközlekedési szolgáltatásokra, a különleges célú közúti személyszállítási szolgáltatásokra, a nem menetrend szerinti személyszállításra és az autóbuszok vezetővel való kölcsönzésére vonatkozó közszolgáltatási szerződésekre, a mellékletben felsorolt, a közös közbeszerzési szójegyzékben szereplő kódok szerint;
- az irányelv 4. cikkében szereplő fogalom meghatározások kiegészülnek egy új 4. ponttal, amely hivatkozást tartalmaz a mellékletben felsorolt, a tagállamok számára előírt minimális beszerzési célokra;
- a tiszta üzemű járművek vásárlására vonatkozó, az 5. cikk szerinti rendelkezések felülvizsgálatra kerülnek, és kiegészülnek a tiszta üzemű járművek beszerzésére vonatkozó, tagállamonként és (a könnyű haszongépjárművek esetében) a szén-dioxid és a légszennyező anyagok kibocsátására vonatkozó kombinált érték, illetve (a nehézgépjárművek esetében) az alternatív üzemanyagok alapján meghatározott járműszegmens-kategóriánként differenciált minimumcélokkal, amelyeket a melléklet rögzít és az ott meghatározott időpontoktól kezdve kell alkalmazni;
- a jelenlegi 6. cikk szövege elhagyásra kerül;
- a szöveg kiegészül a felhatalmazás gyakorlásáról szóló új 7. cikkel, a végrehajtási hatáskörök gyakorlásáról szóló 9. cikk pedig kiigazításra kerül;
- a 10. cikk kiigazításra kerül oly módon, hogy a tagállamokra vonatkozó jelentéstételi kötelezettségek is helyet kapjanak benne, valamint hogy a Bizottság jelentéstételi kötelezettségei összhangba kerüljenek a tagállamok jelentéstételi kötelezettségeivel, és ezen belül a tagállamoknak 2023-ban időközi jelentést, 2026-ban és azt követően háromévente pedig a 2025-re kitűzött célok eléréséről szóló teljes körű jelentést kelljen benyújtaniuk.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló
2009/33/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 192. cikkére,
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,
a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,
rendes jogalkotási eljárás keretében,
mivel:

- (1) Az Unió elkötelezett a fenntartható, versenyképes, biztonságos és dekarbonizált energiarendszer megvalósítása iránt³. Az energiaunió és a 2020–2030-as időszakra szóló uniós éghajlat- és energiapolitikai keret⁴ ambiciózus kötelezettségvállalásokat ír elő az Unió számára arra vonatkozóan, hogy 2030-ig az 1990-es értékhez képest legalább 40 %-kal csökkentse az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, legalább 27 %-kal növelje a megújuló energiaforrások felhasználásának arányát, legalább 27 %-os energiamegtakarítást érjen el, és javítsa az Unió energiabiztonságát, versenyképességét és fenntarthatóságát.
- (2) Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiájáról szóló közleményében⁵ a Bizottság bejelentette, hogy ahhoz, hogy az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezményéhez (UNFCCC) csatlakozott felek 2015-ben Párizsban rendezett 21. konferenciáján tett uniós kötelezettségvállalások teljesüljenek, fel kell gyorsítani a közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítését, és ezért az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak és szennyezőanyag-kibocsátásnak is határozottan a nulla kibocsátás felé kell közelednie. Emellett a közlekedésből származó, egészségre káros légszennyező anyagok kibocsátásának jelentős csökkentéséről is késedelem nélkül intézkedni kell. Ezt többféle szakpolitikai

¹ HL C... , , . . o.

² HL C... , , . . o.

³ Az Európai Tanács 2014. október 24-i következtetései.

⁴ A Bizottság közleménye: „Éghajlat- és energiapolitikai keret a 2020–2030-as időszakra” (COM(2014) 0015).

⁵ COM(2016) 501 final.

kezdemenyezéssel el lehet érni, többek között a tiszta üzemű járművek közbeszerzésének alkalmazásával.

- (3) A Bizottság „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közleménye⁶ hangsúlyozza, hogy a tiszta üzemű járműveknek, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának és a digitalizációt kiaknázó új mobilitási szolgáltatásoknak az EU-ban való elterjedése számos előnnyel járna az európai polgárok, a tagállamok és az ipar számára. Ezek közé tartozik az utazás biztonságosabbá és zökkenőmentessé válása, valamint a káros szennyezőanyag-kibocsátásnak való kitettség csökkenése. Az Unió helyzetét értékelő, 2017. évi beszédben emellett az is elhangzott, hogy az EU-nak világszinten vezető szerepre kell törekednie a dekarbonizáció terén.
- (4) Amint azt a Bizottság az „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közleményében⁷ bejelentette, ez a javaslat annak a második javaslatcsomagnak a részét képezi, amely hozzá fog járulni az Unió alacsony kibocsátású mobilitásra irányuló törekvéseinek elősegítéséhez. Ennek a javaslatcsomagnak, amelyet „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió” című bizottsági közlemény ismertet, az a célja, hogy kínálat- és keresletorientált intézkedések együttes alkalmazása révén biztosítsa, hogy az Unió ráálljon az alacsony kibocsátású mobilitáshoz vezető pályára, és egyúttal fokozza az EU mobilitási ökoszisztémájának versenyképességét.
- (5) Az új technológiáknak köszönhető innováció elősegíti a járművek kibocsátásának csökkentését, és ezáltal a közlekedési ágazat dekarbonizációját. Az alacsony és nulla kibocsátású közúti járművek fokozott elterjedése várhatóan csökkenteni fogja a szén-dioxid-kibocsátást és egyes szennyezőanyagok (szilárd részecskék, nitrogén-oxidok és nemmetán szénhidrogének) kibocsátását, és az alacsony és nulla kibocsátású járművek növekvő globális piacán ösztönözni fogja az európai ipar versenyképességét és növekedését.
- (6) A közigazgatási szervek beszerzési politikájukon keresztül az innovatív áruk és szolgáltatások tekintetében képesek piacokat létrehozni és támogatni. A 2014/24/EU⁸ és a 2014/25/EU irányelv⁹ olyan harmonizált közbeszerzési minimumszabályokat határoz meg, amelyek összehangolják a közigazgatási szervek és egyes közüzemi szolgáltatók által az áruk, az építési beruházások és a szolgáltatások vásárlása során alkalmazott eljárásokat. Ezen belül az uniós jogszabályok hatálya alá tartozó szerződések volumenére vonatkozó általános küszöbértékeket állapítanak meg, amelyek a tiszta üzemű járművekről szóló irányelvre is vonatkoznak.
- (7) A 2009/33/EK irányelv kiegészíti az Unió horizontális közbeszerzési jogszabályait, és fenntarthatósági kritériumok meghatározása révén törekszik a tiszta üzemű és energiahatékony közúti járművek piacának élénkítésére. A Bizottság 2015-ben utólagos értékelést készített a tiszta üzemű járművekről szóló irányelvről, és arra a

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM (2017) 283 final.

⁸ HL L 94., 2014.3.28., 65–242. o.

⁹ HL L 94., 2014.3.28., 243–374. o.

következtetésre jutott, hogy az irányelv – elsősorban a hatályának és a gépjármű-vásárlásra vonatkozó rendelkezéseinek a hiányosságai miatt – nem segítette elő a tiszta üzemű járművek Unió-szerte való piaci elterjedését. Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére, valamint az ipar versenyképességének előmozdítására gyakorolt hatása szintén meglehetősen korlátozott volt.

- (8) Az elvégzett hatásvizsgálat kiemeli a tiszta üzemű járművek beszerzésére vonatkozó uniós szintű átfogó irányítási koncepció megváltoztatásával járó előnyöket. A hatásvizsgálat kifejti, hogy a beszerzésre vonatkozó minimális célértékek meghatározása révén – a külső költségeknek a beszerzésekkel kapcsolatos döntések során való internalizálásához képest – ténylegesen elő lehetne segíteni a tiszta üzemű járművek piaci térnyerését, ugyanakkor megjegyzi, hogy a környezetvédelmi szempontokat a közbeszerzési döntések meghozatalakor minden esetben figyelembe kell venni. Az európai polgárok és vállalkozások közép- és hosszú távon olyan előnyöket fognak élvezni, amelyek teljes mértékben indokolják ezt a megközelítést, feltéve, hogy ez utóbbi az ajánlatkérő szervek, a közszolgáltató ajánlatkérők és a gazdasági szereplők számára nem írja elő konkrét technológia alkalmazását.
- (9) Az irányelv hatályának a járművek bérlésére, lízingjére vagy részletfizetéssel történő vásárlására, a közúti tömegközlekedési szolgáltatásokra, a különleges célú közúti személyszállítási szolgáltatásokra, a nem menetrend szerinti személyszállításra és az autóbuszok vezetővel való kölcsönzésére vonatkozó szerződésekre, továbbá bizonyos postai és kézbesítési szolgáltatásokra és hulladékszállítási szolgáltatásokra való kiterjesztésével biztosítható, hogy az valamennyi releváns beszerzési módra vonatkozzon.
- (10) A fő érdekelt felek széles körben támogatják a tiszta üzemű járművek fogalmának a könnyű és nehéz haszongépjárművek tekintetében az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyező anyagok csökkentésére vonatkozóan megállapított követelmények figyelembevételével történő meghatározását. Annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő ösztönzők álljanak rendelkezésre az Unióban az alacsony és nulla kibocsátású járművek piaci elterjedésének támogatására, az e módosítás szerinti közbeszerzési rendelkezéseket össze kell hangolni a személygépkocsik és tehergépjárművek szén-dioxid-kibocsátása tekintetében a 2020 utáni időszakra szóló uniós jogszabályok rendelkezéseivel¹⁰. A módosított irányelv alapján végrehajtott intézkedések hozzá fognak járulni az e követelményeknek való megfeleléshez. A közbeszerzésekre vonatkozó ambiciózusabb megközelítés további jelentős ösztönzést jelenthet a piac számára.
- (11) Mivel a könnyű haszongépjárműveket és a nehézgépjárműveket különböző célokra használják, és piaci érettségük is eltérő, célszerű volna, ha a közbeszerzési rendelkezések figyelembe vennék ezeket a különbségeket. A hatásvizsgálat alátámasztotta, hogy mindaddig, amíg uniós szinten elfogadásra nem kerülnek a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának technológiai szempontból semleges követelményei – amelyekre vonatkozóan a Bizottság a jövőben javaslatot kíván előterjeszteni –, az alternatív üzemanyagokon alapuló megközelítés elfogadása hozzáadott értéket képvisel. A hatásvizsgálat továbbá azt is elismerte, hogy az alacsony és nulla kibocsátású városi autóbuszok piaca egyre fejlettebb, míg az

¹⁰

COM(2017) 676 final.

alacsony és nulla kibocsátású tehergépjárművek piaca a piaci fejlődés korábbi szakaszában van.

- (12) A tiszta üzemű járművek beszerzésére vonatkozó, 2025-re és 2030-ra szóló tagállami szintű minimális célértékek meghatározása várhatóan hozzá fog járulni a szakpolitikai kiszámíthatósághoz azokon a piacokon, ahol az alacsony és nulla kibocsátású mobilitást célzó beruházásokra van szükség. A minimális célértékek Unió-szerte hozzájárulnak a piacteremtéshez. Időt biztosítanak a közbeszerzési eljárások kiigazítására, és egyértelmű piaci jelzéssel szolgálnak. A hatásvizsgálat rámutat, hogy a tagállamok – gazdasági kapacitásuknak és az adott probléma súlyosságának a függvényében – egyre többször határoznak meg célértékeket. Az egyes tagállamokra vonatkozóan eltérő célértékeket kell meghatározni gazdasági kapacitásuk (bruttó hazai termékük) és a szennyezésnek való kitettségük (a városi területek népsűrűsége) alapján. A beszerzési minimumkövetelményeket ki kell egészíteni az ajánlatkérő szervek, a közszolgáltató ajánlatkérők és a gazdasági szereplők azon kötelezettségével, hogy minden közbeszerzési eljárásuk során vegyék figyelembe a vonatkozó energetikai és környezetvédelmi szempontokat. A módosított irányelv területi hatásvizsgálata azt mutatja, hogy a hatások egyenletesen oszlanak majd meg az Unió egyes régiói között.
- (13) A legnagyobb hatás akkor érhető el, ha a tiszta üzemű járművek közbeszerzésének előmozdítása olyan területekre irányul, ahol viszonylag magas a légszennyezés mértéke. Célszerű, ha a tagállami hatóságok különös figyelmet fordítanak ezekre a területekre a hazai minimális célértékek végrehajtásakor, és a vonatkozó intézkedéseiket belefoglalják az e módosított irányelv szerinti jelentéseikbe.
- (14) Az életciklusköltség-elemzés fontos eszköz az ajánlatkérő szervek és közszolgáltató ajánlatkérők számára ahhoz, hogy számba vegyék a jármű életciklusa során jelentkező energia- és környezeti költségeket, köztük az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és az egyéb szennyezőanyag-kibocsátás költségét, az ezek pénzben kifejezhető értékének meghatározására szolgáló módszer alapján. Tekintettel arra, hogy a teljes életciklusra vonatkozó költségek kiszámítására vonatkozóan a 2009/33/EK irányelvben szereplő módszert kevésbé alkalmazzák, és figyelembe véve az ajánlatkérő szervek és közszolgáltató ajánlatkérők által a saját egyedi körülményeikhez és szükségleteikhez igazított módszerek használatára vonatkozóan rendelkezésre bocsátott információkat, nem célszerű kötelezővé tenni egy adott módszer használatát, hanem az ajánlatkérő szervek, közszolgáltató ajánlatkérők és a gazdasági szereplők számára lehetővé kell tenni, hogy beszerzési eljárásaik támogatása érdekében válasszanak a különböző életciklusköltség-elemzések közül.
- (15) Az ezen módosított irányelv alapján végrehajtott közbeszerzésekről való jelentéstétel várhatóan egyértelmű áttekintést nyújt majd a piacról, ez pedig lehetővé teszi a végrehajtás hatékony nyomon követését. A jelentéstétel 2023-ban időközi jelentéssel veszi kezdetét, majd első alkalommal 2026-ban, azt követően pedig háromévente teljes körű jelentést kell benyújtani a minimális célértékek eléréséről. Az egyes állami szervekre nehezedő adminisztratív terhek minimálisra csökkentése és a piac hatékony áttekintése érdekében elő kell segíteni az egyszerű jelentéstételt. A Bizottság az Unió közös közbeszerzési szójegyzéke keretében biztosítani fogja az alacsony és nulla kibocsátású, illetve az alternatív üzemanyaggal működő egyéb járművek teljes körű bejelentését. A közös közbeszerzési szójegyzékben külön kódok segítik majd a közbeszerzési felhívások elektronikus adatbázisában való nyilvántartásba vételt és nyomon követést.

- (16) Nemzeti és uniós szintű célzott állami támogatási intézkedések révén további támogatást lehet nyújtani a tiszta üzemű járművek piaci elterjedéséhez. Ezen intézkedések közé tartozik az ismeretek hatékonyabb cseréje és a beszerzések összehangolása annak érdekében, hogy a költségcsökkentés és a piaci hatások szempontjából kellően nagy volumenű intézkedéseket lehessen megvalósítani. A környezetvédelem állami támogatásáról szóló, a 2014–2020 közötti időszakra szóló közösségi iránymutatás¹¹ elismeri az alternatív üzemanyagok forgalmazásához szükséges infrastruktúrák fejlesztését elősegítő állami támogatás lehetőségét. Mindazonáltal a Szerződés rendelkezéseit és különösen annak 107. és 108. cikkét továbbra is alkalmazni kell az ilyen jellegű állami támogatásra.
- (17) Ezen irányelv céljainak elérése érdekében a Bizottságot *[a hatálybalépés dátuma beillesztendő]*-val/-vel kezdődő ötéves időtartamra fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy naprakésszé tegye a nehézgépjárművek szén-dioxid-kibocsátási követelményeire vonatkozó rendelkezéseket. Ezen időszaknak hallgatólagosan meg kell hosszabbodnia a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkálatok során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elkészítésekor és megszövegezésekor a Bizottságnak gondoskodnia kell a vonatkozó okiratoknak az Európai Parlament és a Tanács részére történő egyidejű, időben történő és megfelelő továbbításáról.
- (18) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen azt, hogy az alacsony kibocsátású mobilitás felé való elmozdulás elősegítése érdekében a tiszta járművek számára a keresleti oldalon további ösztönzőket lehessen biztosítani, a tagállamok önállóan nem tudják kielégítően megvalósítani, és egy közös, hosszú távra szóló szakpolitikai keret rendelkezésre állása érdekében, illetve méretgazdaságossági okokból ez a cél az Unió szintjén jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban az irányelv nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (19) A tagállamok és a Bizottság magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹² összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben mellékelnek egy vagy több olyan dokumentumot, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszköz megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (20) A 2009/33/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2009/33/EK irányelv a következőképpen módosul:

¹¹ HL C 200., 2014.6.28., 1. o.

¹² HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

1. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„2009/33/EK irányelv a tiszta üzemű közúti járművek használatának az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében történő előmozdításáról”

2. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

Hatály

Ezt az irányelvet az alábbi szervezetek közúti járművek megvásárlására, bérlésére, lízingjére vagy részletfizetéssel történő megvásárlására vonatkozó szerződéseinél kell alkalmazni:

- a) ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők, amennyiben azok kötelesek alkalmazni a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelvben foglalt közbeszerzési eljárásokat;
- b) az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹³ szerinti közszolgáltatási szerződés alapján közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő gazdasági szereplők;
- c) a melléklet 1. táblázatában meghatározott szállítási szolgáltatásokra vonatkozó olyan közszolgáltatási szerződések, amelyek értéke meghaladja a tagállamok által meghatározandó, de a 2014/24/EU irányelv 4. cikkében és a 2014/25/EU irányelv 15. cikkében meghatározott küszöbértékeket meg nem haladó küszöbértékeket.”

3. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

- 1. „ajánlatkérő szervek”: a 2004/24/EK irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 1. pontjában és a 2014/25/EU irányelv 3. cikkében meghatározott ajánlatkérő szervek;
- 2. „közszolgáltató ajánlatkérők”: a 2004/25/EK irányelv 4. cikkében említett közszolgáltató ajánlatkérők;
- 3. „közúti jármű”: a 2007/46/EK irányelv¹⁴ II. melléklete A. része 1. és 2. pontjának hatálya alá tartozó jármű.
- 4. „tiszta üzemű gépjármű”:
 - a) az M1 vagy M2 kategóriába tartozó olyan jármű, amelynek CO₂/km-ben kifejezett maximális kipufogógáz-kibocsátása és valós vezetési feltételek melletti szennyezőanyag-kibocsátása nem éri el a melléklet 2. táblázatában szereplő alkalmazandó százalékos kibocsátási határértékeket; vagy
 - b) az N1 kategóriába tartozó olyan jármű, amelynek CO₂/km-ben kifejezett maximális kipufogógáz-kibocsátása és valós vezetési feltételek melletti

¹³ Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

¹⁴ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.

szennyezőanyag-kibocsátása nem éri el a melléklet 2. táblázatában szereplő alkalmazandó százalékos kibocsátási határértékeket; vagy

c) a melléklet 3. táblázatában meghatározott M3, N2 vagy N3 kategóriájú jármű.”

4. A szöveg a következő 4a. cikkel egészül ki:

„4a. cikk

Felhatalmazás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 8a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a melléklet 3. táblázatának a nehéz tehergépjárművek szén-dioxid-kipufogógáz-kibocsátására és légszennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó küszöbértékek tekintetében való aktualizálása céljából, amint a nehézgépjárművekre vonatkozó kapcsolódó szén-dioxid-kibocsátási előírások Uniós szinten hatályba lépnek.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Minimális beszerzési célkitűzések

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a közúti járművek vásárlása, lízingje, bérlete vagy részletfizetéssel történő vásárlása során, valamint a közúti és vasúti személyszállítási közszolgáltatási szerződések és az ezen irányelv 3. cikkében említett közszolgáltatási szerződések esetében teljesüljenek a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan a melléklet 4. táblázatában, a nehézgépjárművekre vonatkozóan pedig a melléklet 5. táblázatában említett minimális beszerzési célkitűzések.

(2) A tagállami hatóságok az ezen irányelv mellékletében említetteknél magasabb minimális célértékeket is alkalmazhatnak.

6. A 6. és a 7. cikket el kell hagyni;

7. A rendelet az alábbi új, 8a. cikkel egészül ki:

„8a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság [*a hatálybalépés dátuma beillesztendő*]-t követő ötéves időtartamra felhatalmazást kap a 4a. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4a. cikk szerinti felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4a. cikk értelmében elfogadott felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

8. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottságot egy bizottság segíti.

Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

(3) Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül az elnök úgy határoz vagy a bizottsági tagok többsége ezt kéri.”

9. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) Az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság ezen irányelv alkalmazásáról, valamint az egyes tagállamok által ezen irányelv hatékony végrehajtása érdekében hozott intézkedésekről a tagállamok jelentései alapján 2027. január 1-jétől kezdődően háromévente jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

b) A cikk a következő (4) és (5) bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok 2026. január 1-jéig, majd azt követően háromévente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak ezen irányelv végrehajtásáról. A tagállamok 2023. január 1-jéig időközi jelentést nyújtanak be a Bizottságnak. A jelentésben az ezen irányelv végrehajtása érdekében tett lépésekkel, ezen belül a hatóságok és közszolgáltató ajánlatkérők által beszerzett járművek számával és kategóriájával, és a különböző irányítási szintek közötti párbeszéddel kapcsolatos információkat, a tagállamok fenti jelentéstételi tevékenységeket érintő szándékaival kapcsolatos információkat, valamint egyéb releváns információkat kell feltüntetni. Az információknak a Közös Közbeszerzési Szószedetről szóló 2195/2002/EK rendeletben (CPV)¹⁵ szereplő, a mellékletben említett kategóriákat kell követniük.

¹⁵ HL L 340., 2002.12.16., 1. o.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy végrehajtási aktusok révén iránymutatásokat fogadjon el a (4) bekezdésben említett tagállami jelentések tartalmáról.”

10. A melléklet helyébe ezen irányelv mellékletének szövege lép.

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [a dátum beillesztendő: 24 hónappal a hatálybalépés időpontját követően]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal belső joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök