



Briuselis, 2017 11 08
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones

(Tekstas svarbus EEE)

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

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Europos Sąjunga įsipareigojusi sukurti darnią, konkurencingą, saugią ir nuo iškastinio kuro nepriklausančią energetikos sistemą. Darniojo transporto įgyvendinimas – vienas svarbiausių bendrosios transporto politikos tikslų. Jis yra ir vienas svarbiausių Komisijos 2015–2019 m. politinių prioritetų, ypač susijusių su energetikos sąjunga¹, darbo vietų kūrimu, ekonomikos augimu ir investicijomis. 2017 m. pranešime apie Sąjungos padėtį nubrėžta nauja pramonės politikos strategija, kuria įsipareigojama siekti, kad ES taptų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srities pasaulio lydere².

Šie politiniai prioritetai sutvirtinti Komisijos 2016 m. liepos mėn. priimta Europos mažataršio judumo strategija³. Joje patvirtinama, kad, norint įvykdyti 2015 m. Paryžiuje vykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje priimtus ES įsipareigojimus, būtina sparčiau mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir tvirtai siekti, kad iki šimtmečio vidurio išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir teršalų kiekis taptų nulinis.

Komisijos komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiektimo visiems darbotvarkė“⁴ atkreipiamas dėmesys į tai, kad didėjanti netaršių transporto priemonių gamyba ir naudojimas, alternatyviųjų degalų infrastruktūra ir šiuolaikiškos sisteminės paslaugos, teikiamos panaudojant duomenų ekonomiką, ES duos įvairios naudos: Europos piliečiams bus naudingi saugūs, patrauklūs, intelektiniai, vientisi ir vis labiau automatizuoti transporto sprendimai, o pramonės sektoriams jie bus naujas augimo ir konkurencingumo šaltinis.

Maždaug 95 proc. Europos keliais važinėjančių transporto priemonių vis dar naudoja iškastinį kurą. Europos mažataršio judumo strategijoje aiškiai pasakyta, kad, norint įvykdyti ES taršos mažinimo įsipareigojimus, mažataršių ir netaršių transporto priemonių diegimą ateityje būtina labai paspartinti. Strategijoje nurodoma viešojo pirkimo svarba šiame kontekste. Joje atkreipiamas dėmesys į tai, kad, siekdama skatinti paklausą, Komisija Netaršių transporto priemonių direktyvos⁵ persvarstymo kontekste rengia iniciatyvas dėl viešojo pirkimo taisyklių.

Kaip buvo paskelbta Komisijos komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiektimo visiems darbotvarkė“⁶, šis pasiūlymas yra dalis antrojo pasiūlymų rinkinio, kuriuo bus prisidėta prie mažataršio judumo Sąjungoje įgyvendinimo. Šis rinkinys pristatytas Komisijos komunikate „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“. Jis apima į pasiūlą ir paklausą orientuotas priemones, kuriomis ES nukreipiama mažataršio judumo kryptimi ir kuriomis stiprinamas ES judumo ekosistemos konkurencingumas⁷.

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*.

⁷ COM(2017) 675 *final*.

Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones, vadinamoji Netaršių transporto priemonių direktyva (toliau – Direktyva), papildo ES horizontaliuosius viešojo pirkimo teisės aktus⁸. Joje numatyta privalomai atsižvelgti į viešojo pirkimo būdu įsigyjamų kelių transporto priemonių poveikį aplinkai ir sunaudojamą energiją per visą naudojimo laiką ir taip siekiama skatinti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinką, prisidėti prie išmetamo CO₂ bei kitų oro teršalų kiekio mažinimo ir didinti energijos vartojimo efektyvumą.

2015 m. atliktas *ex-post* vertinimas parodė, kad Direktyvoje yra didelių trūkumų. Vidutiniškai valdžios įstaigos nesinaudoja viešuoju pirkimu pakankamai gerai, kad padėtų spartinti netaršių transporto priemonių plitimą rinkoje⁹. Vertinant nustatyta Direktyvos struktūros trūkumų, taip pat nepakankama taikymo sritis ir apibrėžties stoka. Nuostatos dėl transporto priemonių pirkimo yra arba neaiškios (techninės specifikacijos), arba pernelyg sudėtingos (išorinio poveikio piniginių vertės nustatymas).

Bendrasis šios iniciatyvos tikslas – per viešąjį pirkimą paskatinti netaršių, t. y. mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių paplitimą rinkoje ir taip prisidėti prie bendro transporto išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir transporto sektoriaus konkurencingumo ir augimo. Viešasis pirkimas išlieka kaip svarbi paklausos paskata, taip pat ir sunkiųjų transporto priemonių, kurių išmetamo CO₂ kiekio mažinimo teisinių reikalavimų dar nėra, nors tokie teisės aktai jau rengiami. Jis padeda toliau skatinti lengvųjų automobilių ir furgonų rinkos dinamiką valstybėse narėse, kuriose netaršios transporto priemonės yra nepaplitusios – 2017 m. šešiolikoje valstybių narių užregistruotų naujų baterinių elektrinių transporto priemonių dalis nesiekė 1 proc., o dešimtyje valstybių narių jų dalis buvo mažesnė nei 0,5 proc. Jis taip pat skatina netaršių transporto priemonių paplitimą sunkiųjų transporto priemonių rinkos segmente.

Persvarstant bus užtikrinta, kad Direktyva būtų taikoma visai atitinkamai pirkimo praktikai, užtikrintų aiškius ilgojo laikotarpio rinkos signalus ir kad nuostatos būtų supaprastintos ir veiksmingos. Persvarstyta Direktyva bus siekiama padidinti transporto sektoriaus indėlį į išmetamo CO₂ ir kitų oro teršalų kiekio mažinimą ir skatinti konkurencingumą ir augimą. Ji taip pat padės geriau suderinti valstybių narių viešojo pirkimo politiką ir taip padaryti didesnę poveikį rinkai.

Persvarstant Direktyvą bus išplėsta jos taikymo sritis. Joje nustatoma netaršių lengvųjų krovininių transporto priemonių apibrėžtis, grindžiama bendrojo išmetamo CO₂ ir kitų oro teršalų kiekio riba. Be to, joje numatyta galimybė priimti deleguotąjį aktą pagal šią direktyvą siekiant pritaikyti tą patį principą sunkiosioms transporto priemonėms, kai bus priimtos tokių transporto priemonių išmetamo CO₂ ES normos. Joje valstybių narių lygmeniu nustatomi viešajam pirkimui taikomi būtinieji tikslai grindžiami apibrėžtimi, o jei perkamos sunkiosios transporto priemonės, tikslai grindžiami alternatyviųjų degalų naudojimu, kol bus priimtas deleguotasis aktas. Galiausiai joje nustatoma ataskaitų teikimo ir stebėjimo sistema ir atsisakoma išorinio poveikio piniginių vertės nustatymo metodikos.

⁸ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

⁹ 2009–2015 m. vidutiniškai maždaug 4,7 proc. visų naujų viešojo pirkimo būdu įsigytų lengvųjų automobilių (t. y. maždaug 2 700 automobilių), 0,4 proc. visų taip įsigytų naujų furgonų (t. y. 20 furgonų), 0,07 proc. visų įsigytų nelanksčiųjų sunkvežimių (t. y. 6 sunkvežimiai) ir 1,7 proc. visų naujų autobusų (t. y. 130 autobusų), nupirktų pagal Netaršių transporto priemonių direktyvą, buvo baterinės elektrinės, elektrinės su kuro elementais, į lizdą jungiamos hibridinės arba gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Direktyvomis 2014/24/ES ir 2014/25/ES nustatomos minimalios suderintos viešojo pirkimo taisyklės. Pagal šių minimalių ribinių verčių sąlygas taikomos Netaršių transporto priemonių direktyvos nuostatos. Šio persvarstymo tikslai dera su ES pagrindinių teisių chartija¹⁰, visų pirma todėl, kad pavienėms perkančiosioms organizacijoms, subjektams ir atitinkamiems veiklos vykdytojams taikomas vienodų sąlygų sudarymo principas. Jie visiškai atitinka pagrindinius tikslus kitų teisėkūros iniciatyvų ir su teisėkūra nesusijusių iniciatyvų, kuriomis siekiama mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį ir skatinti naudoti netaršias, mažataršes ir nulinės taršos transporto priemones. Šios iniciatyvos tikslai ir siūlomos priemonės dera su siūlomu reglamentu dėl išmetamo CO₂ normų laikotarpiui po 2020 m.¹¹. Persvarstyta Direktyva sukuriamos papildomos netaršių transporto priemonių paklausos paskatos ir taip papildomas politikos svertų poveikio rinkai abiem kryptimis metodas ES lygmeniu. Taip ji padeda įgyvendinti lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normas laikotarpiu po 2020 m. ir galiojančius oro kokybės teisės aktus.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Direktyva grindžiama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsniu. Europos teisės aktų leidėjai pabrėžė viešojo pirkimo svarbą siekiant ilgalaikių ES aplinkos, klimato ir energetikos tikslų, taip pat ekonomikos augimo ir konkurencingumo tikslų priėmus Direktyvą 2009/33/EB. Tai tas pats teisinis pagrindas, kuriuo pasinaudota priimant direktyvas 2014/24/ES ir 2014/25/ES.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Transporto, aplinkos ir viešojo pirkimo teisėje valstybės narės ir ES turi pasidalijamąją kompetenciją. Tačiau sektorinis viešojo pirkimo taisyklių derinimas vidaus rinkoje priklauso ES kompetencijai. Su dabartinės redakcijos direktyva susijusių problemų valstybės narės pačios išspręsti negali, nes valstybės narės jurisdikcija baigiasi ties valstybės siena.

Poveikio vertinimas rodo, kad veiksmams pagal šią iniciatyvą ribojama ES intervencija, nes nustatoma bendra politikos sistema su būtinaisiais netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo reikalavimais, o valstybėms narėms paliekamas įgyvendinimo lankstumas, įskaitant technologijos pasirinkimą. Siūlomomis priemonėmis nesikišama į valstybių narių kompetenciją organizuoti (viešojo) transporto paslaugų teikimą ir neribojama galimybė rinktis tinkamiausią technologiją.

Galimas didelio masto poveikis klimato kaitai pateisina veiksmus visais valdymo lygmenimis; tai priimtas ES lygmens politikos formavimo pagrindas. Taip pat pripažįstama, kad oro taršos problema, nors ji daugiausia miestų vietos problema, gali būti sprendžiama efektyviau, jei valdžios institucijos gali pasitelkti geriausias esamas netaršias technologijas, o tai padaryti būtų lengviau, jei egzistuotų bendra rinka. Oro taršos kaina pateisina bendradarbiavimą ir veiksmus visais valdymo lygmenimis.

- **Proporcingumo principas**

Pagal proporcingumo principą šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina nustatytiems tikslams pasiekti. Laikoma, kad visos priemonės yra proporcingos atsižvelgiant į jų poveikį.

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=CELEX:12012P/TXT>.

¹¹ COM(2017) 676 final.

Jos papildė kitus politikos svertus, pvz., lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normas, ir padeda įgyvendinti ES oro kokybės teisės aktus. Ši iniciatyva padeda užtikrinti aiškesnę ir geriau koordinuotą požiūrį. Priemonėmis neribojama galimybė rinktis tinkamiausią technologiją. Vietoje to, jose remiamasi būtiniosios dalies metodu ir taip skatinamas būtinas paspartinimas pereinant prie mažataršio ir netaršaus judumo.

Iniciatyva valdžios institucijoms užtikrina galimybę priimti per nustatytą laikotarpį visas priemones, kurių reikia, kad būtų sudarytos sąlygos naudoti netaršias transporto priemones ir taip siekti Europos, nacionalinės ir vietos politikos tikslų. Ji taip pat užtikrina galimybę lanksčiai sąveikauti nacionalinėms, vietos ir regionų valdžios įstaigoms, siekiant bendrą nacionaliniu lygmeniu nustatytą plataus masto būtinųjų viešojo pirkimo tikslų. Pasiūlymo teritorinio poveikio vertinimas parodė, kad poveikis daugiausia yra teigiamas ir palyginti tolygus visoje ES.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi šiuo pasiūlymu iš dalies keičiama direktyva, keitimo direktyva yra tinkamiausia priemonė. Nepaisant esamų teisės aktų trūkumų, dauguma viešose konsultacijose dalyvavusių suinteresuotųjų šalių pritarė tokiam požiūriui ir atmetė panaikinimo galimybę bei galimybę direktyvą pakeisti į reglamentą. Buvo atkreiptas dėmesys, kad reglamentas nesuteikia lankstumo, būtino siekiant atsižvelgti į regionų ir vietos skirtumus.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex-post* vertinimas**

Atlikus *ex-post* vertinimą buvo padaryta išvada, kad Direktyva nepaskatino netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių viešojo pirkimo. Viešasis pirkimas menkai tepaveikė netaršių transporto priemonių paplitimą rinkoje visoje ES, todėl beveik neturėjo išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekio mažinimo poveikio. Jis neturėjo ir jokio akivaizdaus poveikio sektoriaus konkurencingumui ir augimui.

Vertinimo išvadose atkreipiamas dėmesys į šias pagrindines menko Direktyvos poveikio priežastis:

- ribotas sutarčių, kurioms taikoma Direktyva, rūšių skaičius: dėl ribotų Direktyvos taikymo srities nuostatų ji netaikoma jokiai kitai praktikai, išskyrus tiesioginį valdžios įstaigų vykdomą pirkimą. Pavyzdžiui, ji netaikoma, kai transporto priemonės įsigyjamos išperkamosios nuomos būdu, išsinuomojamos arba perkamos išsimokėtinai. Be to, ji taikoma tik viešojo keleivinio transporto paslaugų sutartims;
- trūksta aiškių nuostatų dėl transporto priemonių pirkimo: Direktyvoje nėra aiškiai apibrėžtos netaršios transporto priemonės ir nėra aiškių jų pirkimo nuostatų;
- sudėtinga nuostata dėl piniginių vertės nustatymo metodikos: vertinimo išvadose atkreipiamas dėmesys į tai, kad valdžios įstaigos retai naudoja šią metodiką, nes ji pernelyg sudėtinga;
- nesuderinta valstybių narių viešojo pirkimo politika – Netaršių transporto priemonių direktyvos 15 konstatuojamojoje dalyje teigiama, kad „[t]ransporto priemonių, kuriomis bus teikiamos vežimo viešuoju transportu paslaugos, pirkimas gali turėti didelį poveikį rinkai, jeigu Bendrijos lygiu būtų taikomi suderinti kriterijai“. Tokių suderintų kriterijų dar nenustatyta;

Ex-post vertinime daroma išvada, kad Direktyva turėtų likti galioti. Viešasis pirkimas galėtų padėti didinti netaršių transporto priemonių plitimą rinkoje ir pasiekti masto ekonomiją, dėl kurios sumažėtų gamybos sąnaudos ir kainos. Savo ruožtu tai padėtų skatinti netaršių privačiųjų transporto priemonių paklausą: daugiau matomumo gali sustiprinti vartotojų pasitikėjimą. Direktyvos panaikinimas duotų netinkamą politinį signalą ES perėjimo prie mažataršio transporto kontekste. Perkančiosioms organizacijoms ir perkantiesiems subjektams būtų sunkiau pateisinti pirkimą – horizontaliuosiuose viešojo pirkimo teisės aktuose šių konkrečių reikalavimų nenustatyta. Šiuo metu nėra alternatyvių politikos priemonių mažesnės taršos sunkiųjų transporto priemonių rinkai skatinti.

Ex-post vertinimo išvadose rekomenduojami įvairūs Direktyvos pakeitimai, įskaitant jos taikymo srities išplėtimą ir nuostatų dėl transporto priemonių pirkimo pakeitimą, įtraukiant apibrėžtį ir susijusių veiksmų reikalavimus. Jose taip pat pabrėžiama, kad reikia aukštesnio lygio ir kokybiškesnės informacijos ir duomenų, kad būtų galima stebėti Direktyvos veiksmingumą ir efektyvumą ateityje.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Vertinant poveikį, su suinteresuotosiomis šalimis konsultuotasi:

- viešose konsultacijose 2016 m. gruodžio 19 d. – 2017 m. kovo 24 d. – jose patvirtintas poreikis persvarstyti Direktyvą; dauguma pritarė taikymo srities išplėtimui ir apibrėžties bei susijusių būtinųjų veiksmų reikalavimų nustatymui;
- pokalbiai su suinteresuotosiomis šalimis vyko 2016 m. gruodžio mėn. – 2017 m. kovo mėn.; juose visų pirma atkreiptas dėmesys į Direktyvos įgyvendinimo lankstumo poreikį;
- per viešas konsultacijas 2017 m. balandžio 28 d. surengtame viešame susitikime su suinteresuotosiomis šalimis aptarti Direktyvos taikymo srities išplėtimo būdų poreikiai ir santykinė nauda, parengta apibrėžtis ir susiję viešojo pirkimo reikalavimai;
- 2017 m. vasario 8 d. ir balandžio 5 ir 28 d. susitikimuose su valstybių narių atstovais pabrėžta politikos nuoseklumo svarba ir išmetamų teršalų kiekio metodu grindžiamos netaršių transporto priemonių apibrėžties nustatymo pranašumai.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Poveikio vertinimo ataskaita pradėta rengti tada, kai buvo pradėtas Direktyvos *ex post* vertinimas¹². Didžiąją dalį informacijos pateikė suinteresuotosios šalys per konsultacijas. Ši informacija buvo papildyta informacija, kurią suinteresuotosios šalys Komisijai pateikė prireikus.

Pasinaudota ir kitais informacijos šaltiniais, pvz., Mobilumo ir transporto generalinio direktorato Darniojo transporto forumo Alternatyviųjų degalų miestuose pogrupio ekspertų grupės darbu. Taip pat panaudota informacija, surinkta Komisijos žaliojo viešojo pirkimo kriterijams persvarstyti. Poveikio vertinimas didele dalimi grindžiamas pridėdamu konsultantų įmonės „Ricardo AEA“ atliktu tyrimu¹³. Apskritai šaltinių, kuriais remtasi rengiant poveikio vertinimo ataskaitą, yra daug, jie daugiausia išsamūs ir tipiškai įvairioms suinteresuotųjų šalių grupėms.

¹² Žr. <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.

Be to, 2017 m. gegužės 11 d. Komisija suorganizavo susitikimą su ekspertais iš įvairių miestų ir regionų dėl šio teisėkūros procedūra priimamo akto pasiūlymo teritorinio poveikio vertinimo.

- **Poveikio vertinimas**

2017 m. liepos 26 d. poveikio vertinimas pateiktas Komisijos Reglamentavimo patikros valdybai. 2017 m. rugsėjo 13 d. Valdyba vertinimui pritarė su išlygomis; jos nuomone, galutinėje ataskaitoje turėtų būti išsamiai paaiškinta iniciatyvos papildoma nauda, palyginti su kitomis poveikį kelių transporto išmetamų teršalų kiekiui turinčiomis iniciatyvomis, taip pat turint omenyje vis didėjantį transporto priemonių paplitimą. Ji atkreipė dėmesį į tai, kad ataskaitoje turėtų būti aiškiau pagrįsta, kodėl keičiamas Direktyvos valdymas technologinio neutralumo principo atžvilgiu, ir išsamiau apibūdinta politikos galimybių sandara. Nuomonėje taip pat atkreiptas dėmesys į tai, kad reikėtų aiškiau apibūdinti politikos galimybių trumpalaikę ir ilgalaikę naudą ir išsamiau paaiškinti, kaip bus įgyvendinami šie principai, taip pat jų pasekmes programos REFIT atžvilgiu.

Į galutinę poveikio vertinimo ataskaitą įtrauktas išsamus iniciatyvos papildomos naudos apibūdinimas ir vertinimas, taip pat jos sąsajos su kitomis politikos iniciatyvomis (skirsniai 1.2, 3.3, 3.4 ir 4.3). Grandininis poveikis privatiems pirkimo sprendimams kokybiškai apibūdintas 2.1 skirsnyje. Išsamus politikos galimybių aprašymas pateiktas 5 skyriuje, remiantis visų galimų priemonių išankstinės atrankos proceso aprašymu 4 skyriuje. Jame nurodytos išorės sąnaudų internalizavimo metodo atmetimo priežastys, visų pirma dėl riboto jo praktinio panaudojimo. 6 skyriuje pateikiama išsami visų galimybių poveikio analizė ir, kiek įmanoma, pateikiama kompromisų analizė. Poveikio vertinime taip pat pateikiama informacija apie bazinio scenarijaus jautrumą kitoms politikos iniciatyvoms. Poveikio vertinimo santrauką ir Reglamentavimo patikros valdybos nuomonę galima rasti Komisijos žiniatinklio svetainėje¹⁴.

Politikos galimybės

1 politikos galimybė. Panaikinti Direktyvą

Pasirinkus šią politikos galimybę Direktyva būtų panaikinta. Konkretūs Direktyvos uždaviniai būtų sprendžiami įvairiomis su teisėkūra nesusijusiomis priemonėmis, įskaitant informuotumo didinimą ir skatinimą savanoriškai taikyti Europos Komisijos nustatytus žaliojo viešojo pirkimo kriterijus. Esamos perėjimo prie mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių ES finansinės gairės¹⁵ galėtų būti persvarstytos. Būtų skatinami savanoriški rinkos dalyvių veiksmi.

2 politikos galimybė. Pateikti netaršių transporto priemonių apibrėžtį ir reikalauti, kad valstybės narės parengtų nacionalinės politikos planus arba naudotų pinigines vertės nustatymo metodiką.

Šioje politikos galimybėje siūloma nedidelių pakeitimų. Ją pasirinkus nebūtų keičiama Direktyvos taikymo sritis, bet būtų reikalaujama, kad valstybės narės rinktųsi vieną iš dviejų pagrindinių principų:

- naudotų bendrą iš dalies pakeistoje Direktyvoje nustatytą netaršių transporto priemonių apibrėžtį, grindžiamą pro transporto priemonės išmetamąjį vamzdį

¹⁴ [įrašyti žiniatinklio nuorodą, kai bus žinoma].

¹⁵ SWD(2013) 27.

išmetamų teršalų kiekiu, ir tuo remdamosi parengtų nacionalinės ilgalaikio tikslo siekimo politikos sistemą; arba

- reikalautų, kad visos valdžios įstaigos transporto priemonės pirktų remdamosi jų vidaus ir išorės sąnaudų pinigine verte, kurią būtų privaloma nustatyti pagal Direktyvoje pateiktą persvarstytą piniginės vertės nustatymo metodiką.

3 politikos galimybė. Pateikti netaršių transporto priemonių apibrėžtį, grindžiamą išmetamųjų teršalų kiekio ribinėmis vertėmis, ir nustatyti būtinuosius lengvųjų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslus ir kartu išplėsti taikymo sritį.

Pasirinkus šią politikos galimybę Direktyva būtų persvarstyta iš esmės. Ji taptų didesnio užmojo ir būtų pakeistas pagrindinis jos valdymo principas. Visų pirma, šioje galimybėje:

- nustatoma bendra netaršių transporto priemonių apibrėžtis, grindžiama bendro lengvųjų transporto priemonių išmetamų teršalų (CO₂ ir kitų oro teršalų) kiekio ribinėmis vertėmis (nuo degalų bako iki ratų);
- vadovaujantis pagal ES viešųjų pirkimų teisę nustatytomis ribinėmis vertėmis, valstybių narių lygmeniu valdžios įstaigoms nustatomas būtinasis lengvųjų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslas 2025 ir 2030 m.¹⁶;
- nustatomos Direktyvos taikymo srities išplėtimo priemonės ir
- atsisakoma piniginės vertės nustatymo metodikos.

4 politikos galimybė. Pateikti apibrėžtį, grindžiamą alternatyviaisiais degalais, nustatyti būtinuosius visų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslus ir kartu išplėsti taikymo sritį.

Šioje politikos galimybėje laikomasi to paties bendrojo požiūrio į Direktyvos persvarstymą kaip ir 3 galimybėje, tačiau yra keli skirtumai. Joje:

- nustatoma bendra į lizdą jungiamų hibridinių, baterinių elektrinių, elektrinių su kuro elementais ir gamtinėmis / biometano dujomis varomų lengvųjų ir netaršių sunkiųjų transporto priemonių apibrėžtis, grindžiama alternatyviaisiais degalais;
- vadovaujantis apibrėžtimi ir pagal ES viešojo pirkimo teisę nustatytomis ribinėmis vertėmis, valstybių narių lygmeniu valdžios įstaigoms nustatomas būtinasis lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslas 2025 ir 2030 m.;
- nustatomos Direktyvos taikymo srities išplėtimo priemonės ir
- atsisakoma piniginės vertės nustatymo metodikos.

5 politikos galimybė. Priimti reglamentą dėl piniginės vertės nustatymo metodikos, kaip vienintelio informacija grindžiamo transporto priemonių viešojo pirkimo principo, taikymo ir kartu išplėsti taikymo sritį.

Pasirinkus šią politikos galimybę būtų visiškai pakeista netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo valdymo sistema. Joje dabartinė Direktyva pakeičiama reglamentu dėl skatinimo naudoti netaršias transporto priemones ir reikalaujama, kad transporto priemonės būtų perkamos atsižvelgiant į energijos sąnaudas ir poveikį aplinkai, kurių piniginė vertė turi būti

¹⁶ 2025 m. terminas užtikrina pakankamai laiko pasirengti ir viešojo pirkimo procesams pakoreguoti, o kartu trumpuoju laikotarpiu užtikrina rinkos signalus. Laipsniškas reikalavimų taikymas iki 2030 m. taip pat suteikia galimybę padidinti Direktyvos užmojį skatinti transporto priemonių viešojo pirkimo inovacijas.

nustatoma pagal persvarstytą piniginės vertės nustatymo metodiką. Joje taip pat išplečiama Direktyvos taikymo sritis.

6 politikos galimybė. Nustatyti netaršių transporto priemonių apibrėžtį, grindžiamą išmetamųjų teršalų kiekio ribinėmis vertėmis, ir būtinąjį lengvųjų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslą, taip pat apibrėžtį, grindžiamą alternatyviaisiais degalais, ir būtinuosius sunkiųjų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslus.

Šioje galimybėje sujungiami 3 ir 4 politikos galimybių elementai. Joje pripažįstama, kad netaršią transporto priemonę geriausia apibūdinti laikantis išmetamųjų teršalų kiekiu grindžiamo principo. Lengvosios transporto priemonės taikomi 3 galimybės principai. Sunkiosios transporto priemonės joje taikomi 4 galimybės principai ir Komisijai užtikrinama galimybė priimti deleguotąjį aktą siekiant juos pakeisti į išmetamųjų teršalų kiekio ribinėmis vertėmis pagrįstą principą, kai ES lygmeniu bus priimtos sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normos.

Tinkamiausia Direktyvos persvarstymo politikos galimybė pasirinkta 6 galimybė. Ji užtikrina didesnę nuoseklumą, nes taikomos ES lygmens lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ normos. Abi iniciatyvos yra susijusios su to paties tipo transporto priemonėmis ir abiejose naudojamas abiem kryptimis rinką veikiančių svertų derinys. Pasirinkus 6 galimybę bus įmanoma pritaikyti Direktyvą prie išmetamųjų teršalų kiekiu grindžiamo principo, numatomo ateityje taikyti sunkiosioms transporto priemonėms. Ji taip pat garantuoja tiesioginį poveikį netaršių transporto priemonių paplitimui sunkiųjų transporto priemonių rinkoje. Galiausiai, joje nustatoma aiški kryptis, rinkos dalyviams suteikiama tikrumo ilguoju laikotarpiu, o kartu užtikrinamas įgyvendinimo lankstumas ir galimybė veikti savo nuožiūra.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Netaršių transporto priemonių direktyvos reglamentavimo kokybė ir supaprastinimas bus pasiekti, jei bus nustatyta aiški apibrėžtis, nustatyti susiję būtinieji viešojo pirkimo tikslai ir atsisakyta sudėtingos piniginės vertės nustatymo metodikos. Jei ir toliau būtų taikomi dabartinės Direktyvos principai, vyrautų kompromisai tarp geresnės netaršių transporto priemonių apibrėžties (ir susijusių viešojo pirkimo nuostatų) ir piniginės vertės nustatymo metodikos tobulinimo ir trukdytų siekti tikslo užtikrinti stipresnius rinkos signalus ir veiksmingesnes viešojo pirkimo procedūras. Tikėtina, kad įgyvendinus pasirinktą politikos galimybę iš pradžių padidėtų administracinė našta, nes reiktų įgyvendinti tikslus ir teikti ataskaitas. Tačiau ją nusvertų ne tik bendra socialinė ir ekonominė nauda, bet ir ilgesnio laikotarpio paprastinimo nauda, susijusi su siūlomu aiškių nuostatų principu. Direktyvą įgyvendinant valstybėse narėse paliekama galimybė lanksčiai derinti vietos ir regionų viešojo pirkimo iniciatyvas, atsižvelgiant į galimybes ir rinkos brandą. Veiksmingas bendro viešųjų pirkimų žodyno (BVPŽ) kodų naudojimas ir registravimas „Tenders Electronic Daily“ duomenų bazėje padės lengviau ir paprasčiau teikti ataskaitas ir vykdyti stebėjimą. Poveikio vertinimo ataskaita rodo, kad ilgainiui, įgyvendinant Direktyvą, paprastinimo nauda didės.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio ES biudžetui.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėjimas, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Šiuo pasiūlymu siekiama išspręsti dabartinį ataskaitų teikimo įpareigojimų stygių. Valstybės narės turės kas trejus metus teikti šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitas; pirmoji tarpinė

ataskaita turės būti pateikta 2023 m., o išsamiai 2025 m. tikslo įgyvendinimo ataskaita – 2026 m. Į ES bendrą viešųjų pirkimų žodyną turėtų būti įrašyti bendrieji mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių kodai, kad būtų galima lengvai pranešti „Tenders Electronic Daily“ duomenų bazėje. Be to, Komisija remia persvarstytos Direktyvos įgyvendinimą nuolatine Europos Komisijos darniojo transporto forumo veikla.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Netaršių transporto priemonių direktyva, pasiūlymas grindžiamas 6-ąja politikos galimybe. Direktyva iš dalies keičiama taip:

- 3 straipsnyje nustatyta Direktyvos taikymo sritis išplečiama taip, kad Direktyva būtų taikoma ir kitoms viešojo pirkimo formoms, būtent transporto priemonių išperkamajai nuomai, nuomai ir pirkimui išsimokėtinai, taip pat viešojo automobilių kelių transporto, specialios paskirties automobilių kelių transporto keleivių vežimo paslaugų, nereguliaraus keleivinio transporto ir miesto bei tolimojo susisiekimo autobusų nuomos su vairuotoju viešųjų paslaugų pirkimo sutartims pagal priede išvardytus jų bendro viešųjų pirkimų žodyno kodus;
- Direktyvoje nustatytos apibrėžtys iš dalies keičiamos pagal 4 straipsnio 4 dalį, pridedant nuorodą į priede išvardytus būtinuosius valstybių narių viešojo pirkimo tikslus;
- keičiamos 5 straipsnio nuostatos dėl netaršių transporto priemonių, nustatant pagal valstybes nares ir transporto priemonių segmentų kategorijas suskirstytus būtinuosius viešojo pirkimo tikslus, atsižvelgiant į bendro išmetamo CO₂ ir kitų oro teršalų kiekio ribines vertes (lengvųjų transporto priemonių) ir alternatyviuosius degalus (sunkiųjų transporto priemonių), kaip nustatyta priede ir nuo priede nustatytų datų;
- dabartinis 6 straipsnis išbraukiamas;
- įrašomas naujas 7 straipsnis dėl įgaliojimų perdavimo ir keičiamas 9 straipsnis dėl naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais;
- 10 straipsnis keičiamas taip, kad būtų nustatyti ataskaitų teikimo įpareigojimai valstybėms narėms ir suderinti valstybių narių ir Komisijos ataskaitų teikimo įpareigojimai; tarpinės ataskaitos bus teikiamos 2023 m., išsamios 2025 m. tikslų įgyvendinimo ataskaitos – 2026 m., o vėliau – kas trejus metus.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemonės

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) Sąjunga įsipareigojusi sukurti tvarią, konkurencingą, saugią ir nuo iškastinio kuro nepriklausomą energetikos sistemą³. Energetikos sąjungos strategijoje ir 2020–2030 m. energetikos ir klimato politikos strategijoje⁴ nustatyti plataus užmojo Sąjungos įsipareigojimai iki 2030 m. dar labiau sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m., bent 27 proc. padidinti iš atsinaujinančiųjų išteklių suvartojamos energijos dalį bei padidinti Sąjungos energetikos saugumą, konkurencingumą ir tvarumą;
- (2) Europos mažataršio judumo strategijoje⁵ Komisija paskelbė, kad, norint įvykdyti 2015 m. Paryžiuje vykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje priimtus Sąjungos įsipareigojimus, būtina sparčiau mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir tvirtai siekti, kad iki šimtmečio vidurio transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekis taptų nulinis. Be to, būtina nedelsiant labai sumažinti transporto sektoriuje išmetamų sveikatai kenksmingų oro teršalų kiekį. Tai galima pasiekti įgyvendinant įvairias politikos iniciatyvas, įskaitant netaršių transporto priemonių viešąjį pirkimą;
- (3) savo komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiektimo visiems darbotvarkė“⁶ Komisija pabrėžia, kad

¹ OL C , , p .

² OL C , , p .

³ 2014 m. spalio 24 d. Europos Vadovų Tarybos išvados.

⁴ Komisijos komunikatas „2020–2030 m. klimato ir energetikos politikos strategija“ (COM(2014) 0015).

⁵ COM(2016) 501 *final*.

⁶ COM(2017) 283 *final*.

didėjanti netaršių transporto priemonių gamyba ir naudojimas, alternatyviųjų degalų infrastruktūra ir šiuolaikiškos susisiekimo paslaugos, teikiamos naudojamtis skaitmeninimu ir automatizavimu Sąjungoje, duos įvairios naudos europiečiams, valstybėms narėms ir pramonės įmonėms. Tai, be kita ko, galimybė saugiau ir sklandžiai keliauti ir žalingų teršalų poveikio mažėjimas. Be to, 2017 m. pranešime apie Sąjungos padėtį nurodoma, kad tikslas – Europos Sąjungai tapti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srities pasaulio lydere;

- (4) kaip buvo paskelbta Komisijos komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo visiems darbotvarkė“⁷, šis pasiūlymas yra dalis antrojo pasiūlymų rinkinio, kuriuo bus prisidėta prie mažataršio judumo Sąjungoje įgyvendinimo. Šiame dokumentų rinkinyje, pristatytame Komisijos komunikate „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“, numatytas rinkinys į pasiūlą ir paklausą orientuotų priemonių, kuriomis siekiama nukreipti Europos Sąjungą mažataršio judumo įgyvendinimo linkme ir kartu didinti jos judumo ekosistemos konkurencingumą;
- (5) naujų technologijų inovacijos padeda mažinti transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį, taigi ir mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Tikėtina, kad vis labiau plintant mažataršėms ir nulinės taršos kelių transporto priemonėms mažės išmetamo CO₂ ir tam tikrų kitų teršalų (kietųjų dalelių, azoto oksidų ir nemetaninių angliavandenilių) kiekis ir bus skatinamas Europos pramonės konkurencingumas ir augimas vis didėjančiose pasaulio mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių rinkose;
- (6) valdžios įstaigos, vykdydamos savo viešojo pirkimo politiką, gali sukurti ir remti naujoviškų prekių ir paslaugų rinkas. Direktyvose 2014/24/ES⁸ ir 2014/25/ES⁹ nustatytos būtinosios suderintos viešojo pirkimo taisyklės, kuriomis suderintas valdžios įstaigų ir tam tikrų viešųjų komunalinių paslaugų teikėjų vykdomas prekių, darbų ir paslaugų pirkimas. Visų pirma, jose nustatomos bendros sutarčių apimties ribinės vertės, nuo kurių joms taikomi Sąjungos teisės aktai, taigi ir Netaršių transporto priemonių direktyva;
- (7) Direktyva 2009/33/EB papildo horizontaliuosius viešojo pirkimo Sąjungos teisės aktus ir joje numatomi tvarumo kriterijai, taigi siekiama skatinti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių rinką. 2015 m. Komisijos atliktame Netaršių transporto priemonių direktyvos *ex post* vertinime padaryta išvada, kad Direktyva nepaskatino netaršių transporto priemonių paplitimo rinkoje visoje Sąjungoje, visų pirma dėl trūkumų, susijusių su nuostatomis dėl Direktyvos taikymo srities ir dėl transporto priemonių pirkimo. Taip pat nustatyta, kad poveikis išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekio mažinimui ir pramonės konkurencingumo didinimui buvo labai ribotas;
- (8) atliktame poveikio vertinime pabrėžiama netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo bendrųjų valdymo principų pakeitimo Sąjungos lygmeniu nauda. Nustačius būtinuosius viešojo pirkimo tikslus gali būti veiksmingai paveiktas netaršių transporto priemonių plitimas rinkoje, palyginti su išorės sąnaudų internalizavimo poveikiu viešojo pirkimo sprendimams apskritai, o kartu atkreipiamas dėmesys į tai, kad į

⁷ COM(2017) 283 *final*.

⁸ OL L 94, 2014 3 28, p. 65–242.

⁹ OL L 94, 2014 3 28, p. 243–374.

aplinkosaugos aspektus svarbu atsižvelgti priimant visus viešojo pirkimo sprendimus. Nauda Europos piliečiams ir įmonėms visiškai pateisina šį principą, jei nereikalaujama, kad perkančiosios organizacijos, subjektai ir veiklos vykdytojai naudotų konkrečią technologiją;

- (9) išplėtus Direktyvos taikymo sritį, kad ji apimtų tokią praktiką, kaip transporto priemonių išperkamoji nuoma, nuoma ir pirkimas išsimokėtinai, automobilių kelių transporto viešųjų paslaugų, specialios paskirties automobilių kelių transporto keleivių vežimo paslaugų, nereguliaraus keleivinio transporto paslaugų bei miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų nuomos su vairuotoju paslaugų sutartys, taip pat specialias pašto ir pasiuntinių (kurjerių) paslaugas ir atliekų išvežimo paslaugas, užtikrinama, kad ji būtų taikoma visai svarbiai viešojo pirkimo praktikai;
- (10) atsižvelgdamos į reikalavimus mažinti lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir kitų oro teršalų kiekį, dauguma pagrindinių suinteresuotųjų šalių pritaria netaršių transporto priemonių apibrėžčiai. Siekiant užtikrinti, kad būtų pakankamai paskatų paplisti rinkoje mažataršėms ir nulinės taršos transporto priemonėms Sąjungoje, šiuo pakeitimu nustatomos jų viešojo pirkimo nuostatos turėtų būti suderintos su Sąjungos teisės aktų dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normų laikotarpiui po 2020 m.¹⁰ nuostatomis. Veiksmais, kurių bus imtasi pagal iš dalies pakeistą Direktyvą, bus prisidėta prie šių standartų reikalavimų laikymosi. Platesnio užmojo požiūris į viešąjį pirkimą gali duoti svarbią papildomą paskatą rinkai;
- (11) lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės naudojamos skirtingais tikslais ir skiriasi jų rinkos brandos lygis, todėl būtų naudinga, jei šie skirtumai būtų pripažįstami viešojo pirkimo nuostatose. Poveikio vertinimas parodė, kad papildomos naudos duotų alternatyviųjų degalų naudojimu grindžiami principai, kol Sąjungos lygmeniu bus nustatyti technologijų atžvilgiu neutralūs sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio reikalavimai, kuriuos Komisija ketina pasiūlyti ateityje. Be to, poveikio vertinime pripažįstama, kad mažataršiams ir nulinės taršos miesto autobusams būdinga didesnė rinkos branda, o mažataršiai ir nulinės taršos sunkvežimiai yra ankstyvesniame rinkos plėtros etape;
- (12) nustačius būtinuosius netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo iki 2025 m. ir iki 2030 m. tikslus valstybių narių lygmeniu, politika rinkose, kuriose investicijos į mažataršį ir nulinės taršos judumą yra pateisinamos, turėtų tapti aiškesnė. Būtinieji tikslai padės kurti rinką visoje Sąjungoje. Jais numatoma laiko viešojo pirkimo procesams pritaikyti ir duodamas aiškus rinkos signalas. Poveikio vertinime atkreipiamas dėmesys į tai, kad valstybės narės vis dažniau nustato tikslus, atsižvelgdamos į savo ekonominį pajėgumą ir problemos sunkumą. Skirtingoms valstybėms narėms turėtų būti nustatyti skirtingi tikslai, priklausomai nuo jų ekonominio pajėgumo (bendrojo vidaus produkto vienam gyventojui) ir taršos poveikio (miesto gyventojų tankio). Būtinieji viešojo pirkimo tikslai turėtų būti papildyti įpareigojimu perkančiosioms organizacijoms, subjektams ir veiklos vykdytojams visose savo viešojo pirkimo procedūrose atsižvelgti į svarbius energijos suvartojimo ir aplinkos apsaugos aspektus. Šios iš dalies pakeistos direktyvos teritorinio poveikio vertinimas parodė, kad poveikis Sąjungos regionuose bus tolygus;
- (13) didžiausią poveikį galima pasiekti, jei netaršių transporto priemonių viešasis pirkimas bus tikslingai vykdomas vietovėse, kuriose yra santykinai didelis oro užterštumas.

¹⁰

COM(2017) 676 final.

Valstybių narių valdžios institucijos, siekdamos savo būtinųjų vidaus tikslų, į tas sritis turėtų atkreipti ypatingą dėmesį ir nurodyti susijusius veiksmus savo ataskaitose, teikiamose pagal šią iš dalies pakeistą direktyvą;

- (14) gyvavimo ciklo sąnaudos yra svarbi priemonė, kuria naudodamasi, perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai gali įvertinti energijos ir aplinkos apsaugos sąnaudas per transporto priemonės gyvavimo ciklą, įskaitant sąnaudas dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir kitų teršalų, apskaičiuotas pagal atitinkamą piniginės vertės nustatymo metodiką. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Direktyvą 2009/33/ES eksploatacinio laikotarpio sąnaudų apskaičiavimo metodika naudota menkai, ir į perkančiųjų organizacijų ir perkančiųjų subjektų pateiktą informaciją apie konkrečioms aplinkybėms ir poreikiams pritaikytų metodikų naudojimą, neturėtų būti privaloma naudoti konkrečios metodikos, o perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai savo viešojo pirkimo procesuose turėtų galėti rinktis bet kurią gyvavimo ciklo sąnaudų nustatymo metodiką;
- (15) pagal šią iš dalies pakeistą direktyvą teikiamos viešojo pirkimo ataskaitos turėtų padėti susidaryti aiškų rinkos vaizdą ir taip užtikrinti veiksmingo stebėjimo ir įgyvendinimo galimybę. Pirmiausia turėtų būti teikiama tarpinė ataskaita 2023 m., po to – pirma išsami būtinųjų tikslų įgyvendinimo ataskaita 2026 m., o vėliau – kas trejus metus. Siekiant sumažinti administracinę naštą pavienėms valdžios įstaigoms ir užtikrinti galimybę veiksmingai apžvelgti rinką, turėtų būti sudarytos sąlygos teikti paprastas ataskaitas. Bendro Sąjungos viešųjų pirkimų žodyno kontekste Komisija užtikrins, kad ataskaitos apimtų visas mažataršes, nulinės taršos ir kitas alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones. Specialūs kodai Bendrajame viešųjų pirkimų žodyne padės vykdyti registraciją ir stebėjimą „Tenders Electronic Daily“ duomenų bazėje;
- (16) dar labiau paskatinti netaršių transporto priemonių paplitimą rinkoje galima nustačius tikslines viešosios paramos priemones nacionaliniu ir Sąjungos lygmenimis. Tai apima geresnį keitimąsi žiniomis ir viešojo pirkimo suderinimą, kad būtų galima imtis veiksmų pakankamai dideliu mastu ir taip sumažinti sąnaudas ir paveikti rinką. Galimybė teikti valstybės paramą siekiant skatinti alternatyviųjų degalų paskirstymo infrastruktūrų plėtrą pripažįstama 2014–2020 m. Valstybės pagalbos aplinkai ir energetikai gairėse¹¹. Tačiau tokiai valstybės paramai ir toliau bus taikomos Sutarties, ypač jos 107 ir 108 straipsnių, taisyklės;
- (17) kad būtų pasiekti šios direktyvos tikslai, Komisijai penkeriems metams, pradedant nuo *[Prašome įrašyti įsigaliojimo datą]*, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti teisės aktus, kuriais būtų atnaujinamos nuostatos dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normų. Šis laikotarpis turėtų būti savaime pratęstas tokios pačios trukmės laikotarpiais, jei Europos Parlamentas arba Taryba tam neprieštarauja. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (18) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. paskatinti netaršių transporto priemonių paklausą ir taip remti perėjimą prie mažataršio judumo, valstybės narės negali deramai pasiekti ir dėl bendros ir ilgalaikės politikos sistemos ir masto tų tikslų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo

¹¹ OL C 200, 2014 6 28, p. 1.

principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

- (19) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų¹² valstybės narės pagrįstais atvejais įsipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- (20) todėl Direktyva 2009/33/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2009/33/EB iš dalies keičiama taip:

- (1) pavadinimas pakeičiamas taip:

„Direktyva 2009/33/ES dėl skatinimo naudoti netaršias kelių transporto priemones ir taip remti mažataršį judumą“;

- (2) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Taikymo sritis

Ši direktyva taikoma kelių transporto priemonių pirkimo, išperkamosios nuomos, nuomos ir pirkimo išsimokėtinai sutartims, kai tas priemones įsigyja arba nuomojasi:

- a) perkančiosios organizacijos ar perkantieji subjektai tiek, kiek jie turi vykdyti pareigą taikyti pirkimo procedūras, nustatytas direktyvose 2014/24/ES ir 2014/25/ES;
- b) veiklos vykdytojai, vykstantys viešųjų paslaugų įsipareigojimas pagal viešųjų paslaugų sutartį, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007¹³;
- c) viešųjų paslaugų sutartims dėl priedo 1 lentelėje nurodytų transporto paslaugų, viršijančioms valstybių narių nustatytą ribą, neviršijančią Direktyvos 2014/24/ES 4 straipsnyje ir Direktyvos 2014/25/ES 15 straipsnyje nustatytų vertės ribų.“;

- (3) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Apibrėžtys

¹² OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

¹³ 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

Šioje direktyvoje:

1) perkančiosios organizacijos – perkančiosios organizacijos, apibrėžtos Direktyvos 2014/24/ES 2 straipsnio 1 dalies 1 punkte ir Direktyvos 2014/25/ES 3 straipsnyje;

2) perkantieji subjektai – perkantieji subjektai, kaip nurodyta Direktyvos 2014/25/ES 4 straipsnyje;

3) kelių transporto priemonė – transporto priemonė, kuriai taikoma Direktyvos 2007/46/EB¹⁴ II priedo A dalies 1 ir 2 punktuose nurodyta klasifikacija.

4) netarši transporto priemonė:

a) M₁ arba M₂ klasės transporto priemonė, kurios per išmetimo vamzdį išmetamo CO₂ kiekis g/km ir tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis nesiekia priedo 2 lentelėje nurodytos ribos ir taikomos išmetamų teršalų normos procentinės dalies, arba

b) N₁ klasės transporto priemonė, kurios per išmetimo vamzdį išmetamo CO₂ kiekis g/km ir tikrosiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis nesiekia priedo 2 lentelėje nurodytos ribos ir taikomos išmetamų teršalų normos procentinės dalies, arba

c) M₃, N₂ arba N₃ klasės transporto priemonė, kaip apibrėžta priedo 3 lentelėje.“;

(4) įrašomas 4a straipsnis:

„4a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

Komisija įgaliojama pagal 8a straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais bus atnaujintos priedo 3 lentelėje nustatytos sunkiųjų transporto priemonių per išmetimo vamzdį išmetamo CO₂ ir kitų oro teršalų kiekio ribinės vertės, kai Sąjungos lygmeniu įsigalios atitinkamos sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ normos.“;

(5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Būtinieji viešojo pirkimo tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad perkant, įsigyjant išperkamosios nuomos būdu, išsinuomojant arba perkant išsimokėtinai kelių transporto priemones ir sudarant viešųjų paslaugų sutartis dėl viešojo keleivinio geležinkelių ir kelių transporto paslaugų, taip pat viešųjų paslaugų sutartis, kaip nurodyta šios direktyvos 3 straipsnyje, būtų laikomasi priedo 4 lentelėje nurodytų lengvųjų transporto priemonių ir priedo 5 lentelėje nurodytų sunkiųjų transporto priemonių būtinųjų viešojo pirkimo tikslų.

2. Valstybės narės gali taikyti didesnius nei šios direktyvos priede nurodytuosius būtinuosius įpareigojimus.“;

(6) 6 ir 7 straipsniai išbraukiami;

(7) įrašomas naujas 8a straipsnis:

„8a straipsnis

¹⁴ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

Naudojimasis įgaliojimais

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4a straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkeriems metams nuo *[Prašome įrašyti įsigaliojimo datą]*. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4a straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jam nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 4a straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;

(8) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„1. Komisijai padeda komitetas.

Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

3. Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas arba to prašo paprastoji komiteto narių dauguma.“;

(9) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Nuo 2027 m. sausio 1 d. Komisija kas trejus metus, gavusi valstybių narių ataskaitas, teikia šios direktyvos taikymo ir veiksmų, kurių, siekdamas ją veiksmingai įgyvendinti, ėmėsi atskiros valstybės narės, ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.“;

(b) pridedamos 4 ir 5 dalys:

„4. Valstybės narės iki 2026 m. sausio 1 d., o vėliau kas trejus metus, Komisijai teikia šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitas. Iki 2023 m. sausio 1 d. valstybės narės Komisijai pateikia tarpines ataskaitas. Tose ataskaitose pateikiama informacija apie veiksmus, kurių imtasi šiai direktyvai įgyvendinti, nurodoma informacija apie institucijų ir subjektų nupirktų transporto priemonių skaičių ir kategorijas, apie įvairių valdymo lygmenų subjektų tarpusavio dialogą, informacija apie valstybių narių ketinimus dėl minėtos ataskaitų teikimo veiklos, taip pat visa kita vertinga informacija. Informacija pateikiama pagal Reglamente (EB) Nr. 2195/2002 dėl bendro viešųjų pirkimų žodyno (BVPŽ)¹⁵ nurodytas kategorijas, kaip nurodyta priede.

5. Komisija įgaliojama priimti įgyvendinimo aktus ir juose nustatyti gaires dėl 4 dalyje nurodytų valstybių narių ataskaitų turinio.“;

(10) priedas pakeičiamas šio sprendimo priedo tekstu.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo XXXX [*Prašome įrašyti datą – 24 mėnesiai po įsigaliojimo dienos*]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

¹⁵ OL L 340, 2002 12 16, p. 1.