

Briselē, 8.11.2017.
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

**ar ko groza Direktīvu 2009/33/ES par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu
izmantošanas veicināšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

ES ir apņēmusies izveidot ilgtspējīgu, konkurētspējīgu, drošu un dekarbonizētu energosistēmu. Ilgtspējīgs transports ir kopējās transporta politikas galvenais mērķis. Tas ir arī nozīmīgs jautājums Komisijas politikas prioritātēs 2015.–2019. gadam, jo īpaši Enerģētikas savienības¹ un darbvieta, izaugsmes un ieguldījumu jomā. 2017. gada runā par stāvokli Savienībā ir izklāstīta jauna rūpniecības politikas stratēģija, kas paredzēta, lai padarītu ES par dekarbonizācijas līderi visā pasaulē².

Šīs politiskās prioritātes pamatojas uz Komisijas Eiropas mazemisiu mobilitātes stratēģiju, kas tika pieņemta 2016. gada jūlijā³. Tā apstiprina, ka, lai izpildītu saistības, ko ES uzņēmas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCC) Pušu konferences 21. sanāksmē, kas notika 2015. gadā Parīzē, ir jāpaaugrina transporta nozares dekarbonizācija un ka tāpēc siltumnīcefekta gāzu emisijām un piesārņotāju emisijām ir neatgriezeniski jātuvojas nulles emisijām līdz gadsimta vidum.

Komisijas paziņojumā “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”⁴ ir norādīts, ka “tīro” transportlīdzekļu, alternatīvo degvielu infrastruktūras un modernu sistēmas pakalpojumu straujāka izveide un ieviešana, izmantojot datu ekonomiku ES, piedāvā vairākas priekšrocības: Eiropas iedzīvotāji gūs labumu no drošiem, pievilcīgiem, intelektiskiem, integrētiem un arvien lielākā mērā automatizētiem transporta risinājumiem, kas nozarēm nodrošinās jaunus izaugsmes un konkurētspējas avotus.

Apmēram 95 % Eiropā ekspluatēto transportlīdzekļu joprojām tiek darbināti ar fosiliem kurināmajiem. Eiropas mazemisiu mobilitātes stratēģijā ir skaidri norādīts, ka nākotnē būs daudz plašāk jāievieš mazemisiu un nulles emisiju transportlīdzekļi, lai izpildītu ES emisiju samazināšanas saistības. Šī stratēģija norāda uz publiskā iepirkuma nozīmi šajā kontekstā. Tur ir minēts, ka, “lai palielinātu pieprasījumu, “tīro” transportlīdzekļu direktīvas pārskatīšanas kontekstā Komisija strādā [...] pie stimulējošiem pasākumiem publiskā iepirkuma noteikumos.”⁵

Kā tika minēts Komisijas paziņojumā “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”⁶, šis priekšlikums ir daļa no otrās priekšlikumu paketes, ar ko tiks sekmēta Savienības virzība uz mazemisiu mobilitāti. Šī pakete ir aprakstīta Komisijas paziņojumā “Mazemisiu mobilitātes nodrošināšana — Eiropas Savienība, kas aizsargā planētu, stiprina patērētāju tiesības un sargā savu rūpniecību un strādniekus”. Tajā ir iekļauta uz piedāvājumu un pieprasījumu orientētu pasākumu kombinācija, ar ko ES virzīsies uz mazemisiu mobilitāti un vienlaikus stiprinās ES mobilitātes ekosistēmas konkurētspēju.⁷

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.

Direktīva 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, ko sauc arī par Tīro transportlīdzekļu direktīvu (vai direktīvu), papildina ES horizontālos publiskā iepirkuma tiesību aktus⁸. Autotransporta līdzekļu publiskajos iepirkumos ietverot obligātu prasību ņemt vērā darbmūža ekspluatācijas ietekmi uz enerģētiku un uz vidi, tā cenšas stimulēt “tīru” un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgu, sniedzot ieguldījumu CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumā, kā arī energoefektivitātes uzlabošanā.

2015. gadā veiktais *ex-post* novērtējums liecināja, ka direktīvai ir būtiski trūkumi. Kopumā publiskās struktūras pietiekami labi neizmanto publisko iepirkumu, lai palīdzētu paātrināt “tīro” transportlīdzekļu ieviešanu tirgū⁹. Novērtējumā tika konstatēti direktīvas struktūras trūkumi, tostarp nepietiekami plaša darbības joma un definīcijas neesamība. Noteikumi transportlīdzekļu pirkumiem ir neskaidri (tehniskās specifikācijas) vai pārāk sarežģīti (ārējās ietekmes izteikšana naudas izteiksmē).

Šīs iniciatīvas vispārējais mērķis ir palielināt “tīro”, t. i., mazemisiju un nulles emisiju, transportlīdzekļu skaitu publiskajos iepirkumos, tā sniedzot ieguldījumu kopējo transporta radīto emisiju samazināšanā, konkurētspējas palielināšanā un transporta nozares izaugsmei. Publiskais iepirkums joprojām ir svarīgs pieprasījumu stimulējošs faktors, tostarp lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā, kur ar tiesību aktiem vēl nav noteikta prasība samazināt CO₂ emisijas, lai gan šādi akti tiek gatavoti. Tas palīdz stimulēt tirgus virzību vieglo pasažieru automobiļu un furgonu tirgos dalībvalstīs, kur ir ļoti mazs “tīro” transportlīdzekļu skaits — 2017. gadā 16 dalībvalstīs no visiem jaunajiem reģistrētajiem transportlīdzekļiem mazāk nekā 1 % bija elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru, un 10 dalībvalstīs šis skaitlis bija mazāks par 0,5 %. Tas arī veicina “tīro” transportlīdzekļu izmantošanu lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus segmentā.

Pārskatīšana nodrošina, ka direktīva ietver visas attiecīgās iepirkuma prakses un sniedz skaidrus ilgtermiņa signālus tirgiem, un ka tās nosacījumi ir vienkāršoti un efektīvi. Tās mērķis ir palielināt transporta nozares ieguldījumu CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumā, kā arī konkurētspējas nodrošināšanā un izaugsmei. Tā arī veicina labāku saskaņotību un attiecīgi arī lielāku dalībvalstu publiskā iepirkuma politikas ietekmi uz tirgu.

Pārskatīšanā tiek paplašināta direktīvas darbības joma. Tajā ir iekļauta “tīro” mazas noslodzes transportlīdzekļu definīcija, kuras pamatā ir kombinēta CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju robežvērtība. Turklāt saskaņā ar šo direktīvu varēs arī pieņemt deleģēto aktu, lai piemērotu tādu pašu pieeju lielas noslodzes transportlīdzekļiem pēc tam, kad ES mērogā būs pieņemti CO₂ emisiju standarti šādiem transportlīdzekļiem. Minimālie iepirkuma mērķrādītāji dalībvalstu mērogā tajā ir noteikti, pamatojoties uz definīciju, savukārt attiecībā uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem laikā līdz deleģētā akta pieņemšanai tie pamatoti ar alternatīvām degvielām. Visbeidzot, ar pārskatīšanu tiek izveidota ziņošanas un uzraudzības sistēma un svītrotā metodika ārējās ietekmes izteikšanai naudas izteiksmē.

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

⁹ No 2009. līdz 2015. gadam vidēji aptuveni 4,7 % no visiem jaunajiem sabiedriskajiem vieglajiem pasažieru transportlīdzekļiem (jeb aptuveni 2700 transportlīdzekļi), 0,4 % no visiem jaunajiem furgoniem (jeb 20 transportlīdzekļi), 0,07 % no visiem kravas automobiļiem (jeb 6 transportlīdzekļi) un 1,7 % no visiem jaunajiem autobusiem (jeb 130 transportlīdzekļi), ko iegādājās saskaņā ar “tīro” transportlīdzekļu direktīvu, bija elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru, elektrotransportlīdzekļi ar degvielas elementu, no tīkla uzlādējami hibrīdtransportlīdzekļi vai ar dabasgāzi darbināmi transportlīdzekļi.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Eiropas tiesību kopumā ar Direktīvām 2014/24/ES un 2014/25/ES ir noteikti minimālie harmonizētie publiskā iepirkuma noteikumi. Šīs minimālās robežvērtības ir nosacījumi noteikumu piemērošanai saskaņā ar “tīro” transportlīdzekļu direktīvu. Šīs pārskatīšanas mērķi atbilst ES Pamattiesību hartai¹⁰, jo īpaši tāpēc, ka nediskriminējošo pieeju piemēro atsevišķām līgumslēdzējām iestādēm, subjektiem un attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem. Tie pilnībā atbilst citu leģislatīvo un neleģislatīvo iniciatīvu galvenajiem mērķiem, kuru nolūks ir mazināt siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisijas un atbalstīt “tīro” mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļu izmantošanu. Šīs iniciatīvas un piedāvāto pasākumu mērķi atbilst piedāvātajai regulai par CO₂ emisiju standartiem pēc 2020. gada¹¹. Pārskatīšana papildina ES mēroga politikas sviru tirgus motivētājfaktoru pieeju, izveidojot papildu stimulus pieprasījumam pēc “tīriem” transportlīdzekļiem. Šādi tas palīdz īstenot CO₂ emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem pēc 2020. gada, kā arī ES pašlaik spēkā esošos tiesību aktus par gaisa kvalitāti.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Direktīvas pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 192. pants. Eiropas līdztiesīgie likumdevēji ir norādījuši, ka publiskais iepirkums ir svarīgs ES ilgtermiņa vides, klimata, enerģētikas, izaugsmes un konkurētspējas mērķu sasniegšanai, pieņemot Direktīvu 2009/33/EK. Tai ir tieši tāds pats juridiskais pamats kā Direktīvām 2014/24/ES un 2014/25/ES.

- **Subsidiaritāte (jomās, kas nav Savienības ekskluzīvā kompetencē)**

Dalībvalstīm un ES ir dalītā kompetence transporta, vides un iepirkuma tiesību jomā. Tomēr iepirkuma noteikumu saskaņošana dažādās nozarēs iekšējā tirgū ir ES kompetencē. Ar direktīvu tās pašreizējā redakcijā saistītās problēmas nevarēja risināt tikai dalībvalstis, jo to jurisdikcija beidzas uz valsts robežas.

Ietekmes novērtējums liecina, ka, rīkojoties saskaņā ar šo iniciatīvu, ES nosaka tikai kopēju politikas satvaru ar minimālajām prasībām “tīro” transportlīdzekļu iepirkumam, dodot dalībvalstīm elastību īstenošanā, tostarp tehnoloģiju izvēlē. Piedāvātie pasākumi neskar dalībvalstu kompetenci organizēt (sabiedriskā) transporta pakalpojumu sniegšanu, kā arī neierobežo spēju izvēlēties vispiemērotāko tehnoloģiju.

Klimata pārmaiņu iespējamā plašā ietekme pamato rīcību visos pārvaldības līmeņos; tas ir vispāratzīts pamats politikas veidošanai ES mērogā. Tiek pieņemts, ka gaisa piesārņojuma problēmu, ar kuru gan galvenokārt lokāli saskaras pilsētās, var risināt efektīvāk, ja iestādes var izmantot vislabākās pieejamās “tīrās” tehnoloģijas; to atvieglo kopējā tirgus pastāvēšana. Gaisa piesārņojuma izmaksu dēļ ir jāsadarbojas un jārīkojas visos pārvaldības līmeņos.

- **Proporcionalitāte**

Saskaņā ar proporcionalitātes principu šajā priekšlikumā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi noteikto mērķu sasniegšanai. Visi pasākumi tiek uzskatīti par proporcionāliem ietekmes ziņā. Tie papildina citas politikas sviras, piemēram, CO₂ emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem, kā arī sniedz atbalstu ES gaisa kvalitātes tiesību aktu īstenošanā. Šī iniciatīva palīdz nodrošināt skaidrāku un koordinētāku pieeju. Tā

¹⁰ http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_lv.htm

¹¹ COM(2017) 676 final.

arī neierobežo spēju izvēlēties visatbilstošāko tehnoloģiju. Nosakot minimālās daļas pieeju, šī iniciatīva veicina paātrinātu pāreju uz mazemisiju un nulles emisiju mobilitāti.

Tā ļauj iestādēm noteiktā laika periodā pieņemt visus pasākumus, kas nepieciešami “tīro” transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanai, lai risinātu Eiropas, valstu un vietējās politikas uzdevumus. Iniciatīva arī pieļauj elastīgu mijiedarbību starp valsts, vietējām un reģionālajām publiskajām iestādēm kopējo vispārējo minimālo iepirkuma mērķrādītāju kontekstā, kas noteikti valsts mērogā. Priekšlikuma teritoriālās ietekmes novērtējums liecināja, ka ietekme ir pamatā pozitīva un relatīvi vienmērīga visā ES.

- **Instrumenta izvēle**

Tā kā ar šo priekšlikumu groza spēkā esošu direktīvu, direktīva, ar ko paredzēts grozīt citu direktīvu, ir vispiemērotākais instruments. Neskatoties uz spēkā esošā tiesību akta trūkumiem, vairums ieinteresēto personu, kas piedalījās sabiedriskajā apspriešanā, atbalstīja šo nostāju un noraidīja atcelšanas iespēju, kā arī iespēju mainīt juridisko formu no direktīvas uz regulu. Tika norādīts, ka regula nepieļauj elastību, kas nepieciešama reģionālu un vietēju atšķirību risināšanai.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMA, APSPIEŠANAS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMA REZULTĀTI

- **Spēkā esošo tiesību aktu *ex-post* izvērtēšana**

Ex-post novērtējumā tika secināts, ka direktīva nav stimulējusi “tīro” un energoefektīvo transportlīdzekļu publisko iepirkumu. Publiskajam iepirkumam ir bijusi maza ietekme uz “tīro” transportlīdzekļu skaita pieaugumu ES un attiecīgi arī ļoti maza ietekme uz siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumu. Tam arī nav bijis redzamas ietekmes uz nozares konkurētspēju vai izaugsmi.

Novērtējumā tika norādīti šādi galvenie direktīvas ierobežotās ietekmes iemesli.

- Direktīva attiecas tikai uz ierobežotu līgumu loku — ierobežotu nosacījumu dēļ saistībā ar darbības jomu direktīva attiecas tikai uz publisku iestāžu tieši veiktu pirkumu. Piemēram, tajā nav ietverta transportlīdzekļu noma, īre vai pirkšana uz nomaksu. Direktīva arī neattiecas uz transporta pakalpojumu līgumiem, izņemot sabiedrisko pasažieru transportu.
- Nosacījumi par transportlīdzekļu iegādi nav skaidri — direktīvā nav skaidri definēti “tīri” transportlīdzekļi un nav iekļauti skaidri šo transportlīdzekļu iegādes nosacījumi.
- Sarežģīti noteikumi par izteikšanu naudas izteiksmē — novērtējumā tika norādīts, ka publiskās iestādes ļoti reti izmanto šo metodiku, jo tā ir ļoti sarežģīta.
- Dalībvalstu publiskā iepirkuma procedūras nav saskaņotas — “tīro” transportlīdzekļu direktīvas 15. apsvērumā ir norādīts, ka “[t]ransportlīdzekļu iepirkumi sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai var ievērojami ietekmēt tirgu, ja Kopienas līmenī piemēro saskaņotus kritērijus”. Šādi saskaņoti kritēriji vēl nav noteikti.

Ex-post novērtējumā tika secināts, ka direktīva jāsaglabā. Publiskais iepirkums var palīdzēt palielināt “tīro” transportlīdzekļu skaitu un veicināt apjomradītus ietaupījumus, kas samazinās ražošanas izmaksas un cenas. Tam savukārt būtu jāstimulē privātais pieprasījums pēc “tīriem” transportlīdzekļiem — lielāka atpazīstamība var palielināt patērētāju uzticēšanos. Atcelšana dotu nepareizu politisku signālu ES pārejas uz mazemisiju transportu kontekstā. Līgumslēdzējām iestādēm un subjektiem būtu grūtāk pamatot pirkumu — horizontālos

publiskā iepirkuma tiesību aktos nav noteiktas šādas specifiskas prasības. Pašlaik nav arī pieejami nekādi alternatīvi politikas pasākumi, lai stimulētu tirgu izmantot “tīrākus” lielas noslodzes transportlīdzekļus.

Ex-post novērtējumā tika ieteikts veikt vairākus direktīvas grozījumus, tostarp paplašināt tās darbības jomu un mainīt noteikumus attiecībā uz transportlīdzekļu iegādi, lai iekļautu definīciju un nepieciešamās saistītās darbības. Tajā arī tika norādīts, ka ir nepieciešams uzlabot informācijas un pieejamo datu līmeni un kvalitāti, lai atbalstītu direktīvas efektivitātes un iedarbības uzraudzību nākotnē.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ietekmes novērtējuma laikā ar ieinteresētajām personām apspriedās

- atklātā sabiedriskā apspriešanās no 2016. gada 19. decembra līdz 2017. gada 24. martam: tās laikā tika gūts apstiprinājums vajadzībai pārskatīt direktīvu; vairums atbalstīja direktīvas darbības jomas paplašināšanu, definīcijas iekļaušanu un saistīto prasību minimumu attiecībā uz rīcību;
- pārrunās ar ieinteresētajām personām, kas notika no 2016. gada decembra līdz 2017. gada martam; tās norādīja, ka jo īpaši ir vajadzīga elastība direktīvas īstenošanā;
- atklātā ieinteresēto personu tikšanās 2017. gada 28. aprīlī saistībā ar sabiedrisko apspriešanu, kurā diskutēja par direktīvas darbības jomas paplašināšanas nepieciešamību un ar šādu paplašināšanu saistītajiem relatīvajiem ieguvumiem, kā arī par definīcijas un saistīto iepirkuma prasību ieviešanu;
- tikšanās ar dalībvalstu pārstāvjiem 2017. gada 8. februārī, 5. aprīlī un 28. aprīlī, uzsverot politikas konsekvences nozīmi un uz emisijām balstīta risinājuma ieguvumus, definējot “tīros” transportlīdzekļus.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Ietekmes novērtējuma sagatavošanu sāka ar direktīvas *ex-post* novērtējumu¹². Ieinteresētās personas sniedza lielāko daļu informācijas apspriešanas ar ieinteresētajām personām laikā. To papildināja *ad hoc* informācija, ko ieinteresētās personas sniedza Komisijai.

Papildu informācijas avoti bija ekspertu grupas darbs Mobilitātes un transporta ĢD Ilgtspējīgas transporta nozares foruma alternatīvo degvielu pilsētās apakšgrupā. Tika izmantota arī informācija, kas iegūta saistībā ar Komisijas videi nekaitīga publiskā iepirkuma kritēriju pārskatīšanu. Ietekmes novērtējums lielā mērā pamatojas uz pievienoto pētījumu, ko veica *Ricardo AEA*¹³. Lai sagatavotu ietekmes novērtējumu, kopumā tika izmantots liels tādu informācijas avotu skaits, kas bija izsmēloši un pārstāvēja dažādas ieinteresēto personu grupas.

Komisija 2017. gada 11. maijā arī organizēja tikšanos ar ekspertiem no dažādām pilsētām un reģioniem par šā leģislatīvā priekšlikuma teritoriālās ietekmes novērtējumu.

- **Ietekmes novērtējums**

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

¹³ COM(2017) 366 final.

Ietekmes novērtējums tika iesniegts Komisijas Regulējuma kontroles padomei 2017. gada 26. jūlijā. Padome 2017. gada 13. septembrī pieņēma pozitīvu atzinumu ar atrunām; tā uzskatīja, ka galīgajā ziņojumā pilnībā jāizskaidro iniciatīvas pievienotā vērtība salīdzinājumā ar citām iniciatīvām, kas ietver autotransporta līdzekļu emisijas, un tas jādara arī attiecībā uz transportlīdzekļu skaita pieaugumu. Padome norādīja, ka ziņojumā saprotamāk jāskaidro, kāpēc direktīvā notiek atkāpšanās no tehnoloģiskās neitralitātes principa, kā arī sīkāk jāapraksta izstrādātie politikas risinājumi. Tika arī minēts, ka šo risinājumu īstenošana un ilgtermiņa neto ieguvumiem jābūt skaidrākiem un ka pieejas īstenošana un tās *REFIT* sekas jāizskaidro sīkāk.

Galīgajā ietekmes novērtējumā ir iekļauts visaptverošs iniciatīvas pievienotās vērtības apraksts un novērtējums, kā arī tās saikņu apraksts ar citām politikas iniciatīvām 1.2., 3.3., 3.4. un 4.3. iedaļā. Domino efekts attiecībā uz lēmumiem par privātiem pirkumiem ir kvalitatīvi aprakstīts 2.1. iedaļā. Politikas risinājumu sīks apraksts ir iekļauts 5. iedaļā, un tas pamatojas uz 4. iedaļā norādīto visu iespējamo pasākumu iepriekšējas izpētes procesa aprakstu. Tas ietver pamatojumu, lai atteiktos no ārējo izmaksu internalizācijas pieejas, jo tai ir ierobežots lietojums praksē. Visu risinājumu ietekmes visaptveroša analīze ir iekļauta 6. iedaļā, un tā ietver, ciktāl iespējams, dažādu aspektu izpēti. Ietekmes novērtējumā ir arī ietverta informācija par pamatscenārija ietekmi salīdzinājumā ar citām politikas iniciatīvām. Ietekmes novērtējuma kopsavilkums un Regulējuma kontroles padomes atzinums ir pieejams Komisijas tīmekļa vietnē¹⁴.

Politikas risinājumi

1. variants — *direktīvas atcelšana*

Šajā variantā atceļ direktīvu. Direktīvas konkrētos mērķus sasniegtu ar dažādiem nelegislatīviem instrumentiem, tostarp informētības uzlabošanu un brīvprātīgu videi nekaitīga publiskā iepirkuma kritēriju, ko noteikusi Komisija, izmantošanas veicināšanu. Varētu pārskatīt spēkā esošās ES vadlīnijas par virzību uz mazemisiņu un nulles emisiju transportlīdzekļiem¹⁵. Tiktu veicināta brīvprātīga tirgus dalībnieku rīcība.

2. variants — *“tīro” transportlīdzekļu definīcijas ieviešana un prasība dalībvalstīm izveidot valsts politikas plānus vai izmantot metodiku izteikšanai naudas izteiksmē.*

Šajā politikas risinājumā piedāvā vairākas mērenas izmaiņas. Netiek mainīta direktīvas darbības joma, bet dalībvalstīm ir jāizvēlas viena no divām galvenajām pieejām:

- izmantot kopēju “tīro” transportlīdzekļu definīciju, kuras pamatā ir izpūtēja emisijas, kā noteikts grozītajā direktīvā, un izstrādāt valsts politikas regulējumu virzībai uz ilgtermiņa mērķi, pamatojoties uz minēto; vai
- pieprasīt visām publiskajām iestādēm iegādāties transportlīdzekļus, pamatojoties uz to naudas izteiksmē izteiktām iekšējām un ārējām izmaksām, uz kurām attiektos direktīvā minētā pārskatītā obligātā metodika izteikšanai naudas izteiksmē.

¹⁴ [Iekļaut tīmekļa saiti, kad pieejama].

¹⁵ SWD (2013) 27.

3. variants — “tīro” transportlīdzekļu definīcijas norādīšana, pamatojoties uz emisiju robežvērtībām, un minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšana mazas noslodzes transportlīdzekļiem, vienlaikus paplašinot darbības jomu.

Šajā variantā būtiski pārskata direktīvu. Tā ir daudz tālejošāka, un tiek mainīta direktīvas pamata pārvaldības pieeja. Proti, šajā risinājuma tiek piedāvāts turpmāk minētais:

- ieviest kopīgu “tīro” transportlīdzekļu definīciju mazas noslodzes transportlīdzekļiem, pamatojoties uz emisiju robežvērtībām (patērējot degvielu), kur apvienotas CO₂ un gaisa piesārņotāju emisijas;
- noteikt papildu minimālo iepirkuma mērķrādītāju publiskām iestādēm, kas noteikts dalībvalstu mērogā mazas noslodzes transportlīdzekļiem atbilstoši ES iepirkuma tiesību aktos minētajām robežvērtībām 2025. un 2030. gadam¹⁶;
- veikt pasākumus direktīvas darbības jomas paplašināšanai; kā arī
- svītrot metodiku izteikšanai naudas izteiksmē.

4. variants — uz alternatīvām degvielām balstītas definīcijas ieviešana un saistīto minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšana visiem transportlīdzekļiem, vienlaikus paplašinot darbības jomu.

Šajā politikas risinājumā ir tāda pati vispārējā pieeja direktīvas pārskatīšanai kā 3. variantā, lai gan pastāv vairākas atšķirības. Tiek piedāvāts turpmāk minētais:

- uz alternatīvām degvielām balstīta “tīro” transportlīdzekļu definīcija no tīkla uzlādējamiem hibrīda modeļiem, elektrotransportlīdzekļiem ar akumulatoru, elektrotransportlīdzekļiem ar degvielas elementu vai ar dabasgāzi/biometānu darbināmiem mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem;
- papildu minimālais iepirkumu mērķrādītājs publiskām iestādēm, kas noteikts dalībvalstu mērogā mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem atbilstoši ES iepirkuma tiesību aktos minētajai definīcijai un robežvērtībām 2025. un 2030. gadam;
- pasākumi direktīvas darbības jomas paplašināšanai; kā arī
- izteikšanas naudas vērtībā metodikas svīturošana.

5. variants — regulas pieņemšana, lai izmantotu izteikšanas naudas izteiksmē metodiku kā vienīgo pieeju lēmuma pieņemšanai par transportlīdzekļa iegādi, paplašinot darbības jomu.

Šajā politikas risinājumā pilnībā maina “tīro” transportlīdzekļu iepirkuma pārvaldības regulējumu. Tajā aizstāj esošo direktīvu ar regulu par “tīro” transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanu un nosaka, ka transportlīdzekļi jāiegādājas, pamatojoties uz to ietekmi uz enerģētiku un vidi, kas jāizsaka naudas izteiksmē atbilstoši pārskatītajai izteikšanas naudas izteiksmē metodikai. Šajā risinājuma tiek arī paplašināta direktīvas darbības joma.

6. variants — “tīro” transportlīdzekļu definīcijas norādīšana, pamatojoties uz emisiju robežvērtībām, un minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšana mazas noslodzes transportlīdzekļiem, apvienojot minēto ar uz alternatīvām degvielām balstītu definīciju un minimāliem iepirkuma mērķrādītājiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

¹⁶ Līdz 2025. gadam ir pietiekami laika sagatavoties un pielāgot publiskā iepirkuma procesus, dodot signālus tirgum īstermiņā. Pakāpeniska pieeja, virzoties uz 2030. gadu, arī sniedz iespēju noteikt vērienīgākus direktīvas mērķus, lai sekmētu inovācijas transportlīdzekļu iepirkumos.

Šajā politikas iespējā ir apvienoti 3. un 4. variantā elementi. Tiek atzītas uz emisijām balstītas pieejas priekšrocības, nosakot “tīra” transportlīdzekļa definīciju. Tiek izmantota 3. variantā pieeja mazas noslodzes transportlīdzekļiem. Lielas noslodzes transportlīdzekļiem piemēro 4. variantā pieeju, un tas ļauj Komisijai pieņemt deleģēto aktu, lai mainītu šo pieeju un pārietu uz emisijās balstītu robežvērtību pieeju, kad ES mērogā būs pieņemti CO₂ emisiju standarti lielas noslodzes transportlīdzekļiem.

Lai pārskatītu direktīvu, priekšroka tiek dota 6. variantam. Tas uzlabo saskaņotību ar CO₂ emisiju standartu izmantošanu vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem ES mērogā. Abas iniciatīvas attiecas uz tiem pašiem transportlīdzekļu veidiem un izmanto tirgus motivētājfaktoru sviru kombināciju. 6. variants nodrošina direktīvas spēju pielāgoties uz emisijām balstītai pieejai, ko turpmāk izmantos lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā. Tas arī garantē tūlītēju ietekmi uz [“tīro”] transportlīdzekļu skaita pieaugumu tirgū lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā. Visbeidzot, šajā variantā ir noteikta skaidra virzība uz priekšu, sniedzot tirgus dalībniekiem ilgtermiņa noteiktību, vienlaikus nodrošinot elastību un rīcības brīvību īstenošanā.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

“Tīro” transportlīdzekļu direktīvas normatīvo atbilstību un vienkāršošanu var panākt, ja tiek noteikta skaidra definīcija un saistītie minimālie iepirkuma mērķrādītāji, kā arī ja tiek atcelta sarežģītā metodika izteikšanai naudas izteiksmē. Ja direktīvas pašreizējā pieeja paliktu spēkā, izvēle starp labāku “tīra” transportlīdzekļa definīciju (un saistītajiem iepirkuma noteikumiem) un izteikšanas naudas izteiksmē metodiku būtu pārāka un traucētu sasniegt mērķi dot spēcīgākus signālus tirgum un izveidot efektīvākas iepirkuma procedūras. Vēlamais risinājums, visticamāk, sākotnēji palielinās administratīvo slogu, jo būs jāsasniedz mērķrādītāji un jāiesniedz ziņojumi. Taču to atsvēr vispārēji sociāli un ekonomiski ieguvumi, kā arī ilgtermiņa ieguvumi no vienkāršošanas atbilstoši piedāvātajiem skaidrajiem noteikumiem. Īstenojot tiesību aktu dalībvalstīs, joprojām ir iespējams apvienot vietējās un reģionālās iepirkuma iniciatīvas saskaņā ar tirgus spēju un brieduma pakāpi. Efektīva kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas (CPV) kodu izmantošana un reģistrācija *Tender Electronic Daily* datubāzē sniegs atbalstu un vienkāršos ziņošanu un uzraudzību. Ietekmes novērtējuma ziņojums liecina, ka vienkāršošanas ieguvumi palielināsies laika gaitā, īstenojot direktīvu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē ES budžetu.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, novērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Šajā priekšlikumā tiek risināts ziņošanas pienākumu trūkums. Dalībvalstīm būs jāziņo par direktīvas īstenošanu reizi trīs gados, sākot ar starpposma ziņojumu 2023. gadā un pilnīgu ziņojumu 2026. gadā par 2025. gadam noteikto mērķu sasniegšanu. ES kopējā publiskā iepirkuma vārdnīcā ir jāiekļauj kopēji kodi mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļiem, lai *Tender Electronic Daily* datubāzē būtu iespējams viegli ievietot paziņojumus. Turklāt Komisija sniegs atbalstu pārskatītās direktīvas īstenošanai, turpinot darbu Eiropas Komisijas Ilgtspējīgas transporta nozares forumā.

- **Sīks priekšlikuma konkrēto noteikumu skaidrojums**

Priekšlikums direktīvai, ar ko groza “tīro” transportlīdzekļu direktīvu, pamatojas uz 6. politikas risinājumu. Direktīvu groza šādi:

- direktīvas 3. pantā noteikto darbības jomu paplašina, iepirkumā iekļaujot ne tikai pirkumu, bet arī transportlīdzekļu nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, kā arī pakalpojumu valsts līgumus par sabiedriskā autotransporta pakalpojumiem, īpaša nolūka pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, neregulāriem pasažieru pārvadājumiem un autobusu ar vadītāju īri saskaņā ar to kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas kodiem, kas norādīti pielikumā;
- direktīvā noteiktās definīcijas maina 4. panta 4. punktā, pievienojot atsauci uz minimālajiem iepirkuma mērķrādītājiem dalībvalstīm, kā uzskaitīts pielikumā;
- pārskata 5. panta nosacījumus par “tīro” transportlīdzekļu pirkumiem, lai noteiktu minimālos mērķrādītājus “tīro” transportlīdzekļu iepirkumam atkarībā no dalībvalsts un no transportlīdzekļu segmenta kategorijas atbilstoši apvienotajām CO₂ un gaisa piesārņotāju robežvērtībām (mazas noslodzes transportlīdzekļiem) un alternatīvajām degvielām (lielas noslodzes transportlīdzekļiem), piemērojot šīs prasības no pielikumā minētā datuma un atbilstoši tam, kā minēts pielikumā;
- svīturo pašlaik spēkā esošā 6. panta tekstu;
- iekļauj jaunu 7. pantu par pilnvaru deleģēšanu un pielāgo 9. pantu par īstenošanas pilnvaru izmantošanu;
- pielāgo 10. pantu, lai iekļautu dalībvalstu ziņošanas pienākumus, un saskaņo Komisijas ziņošanas pienākumus ar dalībvalstu pienākumiem, nosakot, ka vidusposma ziņojums jāiesniedz 2023. gadā un pilns ziņojums par 2025. gada mērķu īstenošanu — 2026. gadā, un pēc tam jāziņo reizi trīs gados.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA**ar ko groza Direktīvu 2009/33/ES par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,
 ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. pantu,
 ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,
 pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,
 ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,
 ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,
 saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,
 tā kā:

- (1) Savienība ir apņēmusies ieviest ilgtspējīgu, konkurētspējīgu, drošu un dekarbonizētu energosistēmu³. Enerģētikas savienības un Klimata un enerģētikas politikas satvarā laikposmam no 2020. gada līdz 2030. gadam⁴ Savienība apņemas samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 40 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 1990. gadu, palielināt patērētās atjaunojamās enerģijas īpatsvaru vismaz līdz 27 %, tādējādi iegūstot enerģijas ietaupījumus vismaz 27 % apmērā, un uzlabot Savienības energoapgādes drošību, konkurētspēju un enerģijas ilgtspējību.
- (2) Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģijā⁵ Komisija paziņoja, ka, lai izpildītu Savienības apņemšanās, kas paustas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) Pušu konferences 21. sanāksmē, kas notika 2015. gadā Parīzē, ir jāpaātrina transporta nozares dekarbonizācija un ka tāpēc siltumnīcefekta gāzu emisijām un gaisa piesārņotāju emisijām no transportlīdzekļiem ir neatgriezeniski jātuvojas nulles emisijām līdz gadsimta vidum. Turklāt to gaisa piesārņotāju emisijas no transportlīdzekļiem, kuras ir kaitīgas veselībai, ir nekavējoties ievērojami jāsamazina. To var sasniegt ar virkni politisku iniciatīvu, tostarp “tīro” transportlīdzekļu publiskā iepirkuma izmantošanu.

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ Eiropadomes 2014. gada 24. oktobra sanāksmes secinājumi.

⁴ Komisijas paziņojums par klimata un enerģētikas politikas satvaru laikposmam no 2020. gada līdz 2030. gadam (COM(2014)0013).

⁵ COM(2016) 501 final.

- (3) Paziņojumā “Eiropa kustībā: programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”⁶ Komisija uzsvēra, ka “tīru” transportlīdzekļu, alternatīvo degvielu infrastruktūru un jaunu mobilitātes pakalpojumu straujāka izveide un ieviešana Savienībā, izmantojot digitalizācijas un automatizācijas priekšrocības, Eiropas iedzīvotājiem, dalībvalstīm un dažādām nozarēm dod vairākus ieguvumus. Ieguvumi ir drošāka ceļošana bez traucējumiem un mazāka eksponētība kaitīgām piesārņotāju emisijām. Turklāt 2017. gada runā par stāvokli Savienībā paziņots, ka ES mērķis ir kļūt par pasaules līderi dekarbonizācijas ziņā.
- (4) Kā tika paziņots Komisijas paziņojumā “Eiropa kustībā: programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”⁷, šis priekšlikums ir daļa no otrās priekšlikumu paketes, ar ko tiks sekmēta Savienības virzība uz mazemisijas mobilitāti. Šajā paketē, kas ir aprakstīta Komisijas paziņojumā “Mazemisijas mobilitātes nodrošināšana — Eiropas Savienība, kas aizsargā planētu, stiprina patērētāju tiesības un sargā savu rūpniecību un strādniekus”, ir iekļauta uz piedāvājumu un pieprasījumu orientētu pasākumu kombinācija, ar ko ES virzīsies uz mazemisiju mobilitāti un vienlaikus stiprinās ES mobilitātes ekosistēmas konkurētspēju.
- (5) Jaunu tehnoloģiju inovācija palīdz samazināt transportlīdzekļu emisijas, veicinot transporta nozares dekarbonizāciju. Straujāka mazemisiju un bezemisiju autotransporta līdzekļu ieviešana, visticamāk, samazinās CO₂ emisijas un dažu piesārņotāju emisijas (cietās daļiņas, slāpekļa oksīdi un nemetāna ogļūdeņraži) un veicinās Eiropas rūpniecības konkurētspēju un izaugsmi aizvien augošajā mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu pasaules tirgū.
- (6) Publiskās iestādes, izmantojot iepirkumu politiku, var izveidot un atbalstīt inovatīvu preču un pakalpojumu tirgus. Direktīvā 2014/24/ES⁸ un 2014/25/ES⁹ ir paredzēts saskaņoto publiskā iepirkuma noteikumu minimums, ar ko tiek saskaņots veids, kā publiskās iestādes un daži sabiedrisko pakalpojumu sniedzēji iepērk preces un pakalpojumus un veic darbus. Šajos noteikumos jo īpaši ir paredzētas vispārējās robežvērtības, pēc kurām vērtē, vai uz līgumiem attiecas Savienības tiesību akti, un šīs robežvērtības piemēro arī Tīro transportlīdzekļu direktīvai.
- (7) Direktīva 2009/33/EK papildina Savienības horizontālos publiskā iepirkuma tiesību aktus un pievieno ilgtspējības kritēriju, tādējādi cenšoties simulēt “tīru” un energoefektīvu autotransporta līdzekļu tirgu. Komisija 2015. gadā veica Tīro transportlīdzekļu direktīvas *ex-post* novērtēšanu un secināja, ka ar minēto direktīvu nav izraisīta “tīro” transportlīdzekļu ieviešana tirgū visā Savienībā, jo īpaši par iemeslu norādot trūkumus tās noteikumos par piemērošanas jomu un transportlīdzekļu pirkumiem. Tika secināts, ka ietekme uz siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu un arī ietekme uz rūpniecības konkurētspējas veicināšanu ir bijusi ļoti ierobežota.
- (8) Veiktajā ietekmes novērtējumā uzsvērti ieguvumi, ko sniedz izmaiņas vispārējā pārvaldības pieejā, ko izmanto “tīru” transportlīdzekļu iegādē Savienības līmenī. Ar minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšanu var efektīvi sasniegt izvirzīto mērķi,

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM(2017) 283 final.

⁸ OV L 94, 28.3.2014., 65.–242. lpp.

⁹ OV L 94, 28.3.2014., 243.–374. lpp.

proti, panākt, ka tirgū tiek plašāk ieviesti “tīrie” transportlīdzekļi, salīdzinājumā ar pieeju, kad ārējās izmaksas tiek iekļautas vispārējos lēmumos par iepirkumiem, vienlaikus ņemot vērā to, ka visos ar iepirkumiem saistītajos lēmumos ir svarīgi apsvērt vidiskos aspektus. Šādu pieeju pilnībā pamato Eiropas iedzīvotāju un uzņēmumu vidējā termiņa un ilgtermiņa ieguvumi, ja vien šādā veidā līgumslēdzējām iestādēm, subjektiem un pakalpojumu sniedzējiem netiek pieprasīts izmantot konkrētu tehnoloģiju.

- (9) Ja Direktīvas piemērošanas jomā tiek iekļautas tādas darbības kā transportlīdzekļu noma, īre un pirkšana uz nomaksu, kā arī līgumi par sabiedriskajiem autotransporta pakalpojumiem, īpašiem autotransporta pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, neregulāriem pasažieru pārvadājumiem un autobusu ar vadītāju īri, kā arī konkrētiem pasta un kurjera pakalpojumiem un atkritumu savākšanas pakalpojumiem, tas nodrošinās, ka ir aptvertas visas attiecīgās publiskā iepirkuma darbības.
- (10) Galvenās ieinteresētās personas plaši atbalsta “tīru” transportlīdzekļu definīciju, kurā ir ņemtas vērā prasības par mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu. Lai nodrošinātu, ka atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanai tirgū Savienībā tiek atbilstoši stimulēts, noteikumi par to iegādi publiskā iepirkumā saskaņā ar šiem grozījumiem būtu jāsaskaņo ar Savienības tiesību aktu par CO₂ emisijām no vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem laika posmā pēc 2020. gada¹⁰. Rīcība, kas tiks īstenota saskaņā ar grozīto direktīvu, sekmēs atbilstību minēto standartu prasībām. Vērienīgāka pieeja publiskajam iepirkumam var sniegt svarīgu papildu stimulu tirgum.
- (11) Mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļi tiek izmantoti dažādiem mērķiem, to tirgiem ir dažādas gatavības pakāpes, un būtu lietderīgi, ja publiskā iepirkuma noteikumos šīs atšķirības tiktu ņemtas vērā. Ietekmes novērtējumā ir aprakstīta pievienotā vērtība, kas tiek iegūta, ja līdz brīdim, kad Savienības līmenī tiek noteiktas tehnoloģiski neitrālas prasības par CO₂ emisijām no lielas noslodzes transportlīdzekļiem, ko Komisija ir iecerējusi likt priekšā nākotnē, izmanto pieeju, kuras pamatā ir alternatīvās degvielas. Turklāt ietekmes novērtējumā ir atzīts, ka mazemisiju un bezemisiju pilsētas autobusu tirgiem ir raksturīga augstāka tirgus gatavības pakāpe, bet mazemisiju un bezemisiju kravas automobiļu tirgi atrodas zemākā tirgus attīstības posmā.
- (12) Ja dalībvalstu līmenī tiks noteikti minimālie mērķrādītāji “tīro” transportlīdzekļu publiskajiem iepirkumiem līdz 2025. un 2030. gadam, tad tam būtu jāveicina politikas noteiktība tirgos, kur investīcijas mazemisiju un bezemisiju mobilitātē ir pamatotas. Minimālie mērķrādītāji veicina tirgus veidošanos visā Savienībā. Nosakot minimālos mērķrādītājus, tiek atvēlēts laiks publiskā iepirkuma procedūru pielāgošanai, un tirgum tiek dots skaidrs signāls. Ietekmes novērtējumā minēts, ka dalībvalstis aizvien biežāk nosaka mērķrādītājus atkarībā no to ekonomiskajām iespējām un tā, cik nopietna ir attiecīgā problēma. Mērķrādītāji dažādām dalībvalstīm būtu jānosaka atkarībā no to ekonomiskajām iespējām (iekšzemes kopprodukts uz vienu iedzīvotāju) un eksponētības piesārņojumam (pilsētu iedzīvotāju blīvums). Papildus minimālajiem publiskā iepirkuma mērķrādītājiem būtu jāparedz pienākums līgumslēdzējām iestādēm, subjektiem un pakalpojumu sniedzējiem visās publiskā iepirkuma procedūrās ņemt vērā enerģētiskos un vidiskos aspektus. Šīs grozītās direktīvas

¹⁰

COM(2017) 676 final.

teritoriālās ietekmes novērtējumā aprakstīts, ka ietekme visos Savienības reģionos būs vienmērīga.

- (13) Maksimālo ietekmi var panākt, ja “tīro” transportlīdzekļu publiskais iepirkums tiek mērķtiecīgi veikts apgabalos ar salīdzinoši augstu gaisa piesārņojumu. Dalībvalstu publiskās iestādes tiek mudinātas pievērst īpašu uzmanību tieši šādiem apgabaliem, kad tiek noslēgta minimālo iekšzemes mērķrādītāju īstenošana, un atspoguļot saistīto rīcību savos ziņojumos saskaņā ar šo grozīto direktīvu.
- (14) Aprites cikla izmaksu aprēķināšana ir svarīgs līgumslēdzēju iestāžu un struktūru rīks, ar ko aptver elektroenerģijas un vidiskās izmaksas transportlīdzekļa aprites ciklā, tostarp siltumnīcefekta gāzu emisijas un citu piesārņotāju emisiju izmaksas, pamatojoties uz attiecīgu metodiku, ar ko nosaka šādu emisiju vērtību naudas izteiksmē. Ņemot vērā to, ka metodika darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai saskaņā ar Direktīvu 2009/33/ES tiek izmantota reti, un ņemot vērā informāciju par to, ka līgumslēdzējas iestādes un struktūras šim nolūkam izmanto savu metodiku, kas ir pielāgota to īpašajiem apstākļiem un vajadzībām, nebūtu jānosaka obligāti izmantojama metodika, bet gan jāparedz iespēja līgumslēdzējām iestādēm, struktūrām un pakalpojumu sniedzējiem iepirkumu procesu atbalstam izvēlēties jebkuru aprites cikla izmaksu aprēķināšanas metodiku.
- (15) Saskaņā ar šo grozīto direktīvu sagatavotajos ziņojumos par publiskajiem iepirkumiem būtu jāsniedz skaidrs tirgus pārskats, lai būtu iespējams veikt efektīvu īstenošanas uzraudzību. Ziņošana būtu jāsāk ar starpposma ziņojumu 2023. gadā un jāturpina ar pirmo pilno ziņojumu par minimālo mērķrādītāju īstenošanu 2026. gadā un pēc tam ar ziņojumu ik pēc trim gadiem. Lai līdz minimumam samazinātu administratīvo slogu atsevišķām publiskajām iestādēm un iegūtu efektīvu tirgus pārskatu, būtu jāveicina vienkārša ziņošana. Komisija nodrošinās pilno ziņošanu par mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un citu alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem Savienības kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas kontekstā. Kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas konkrētie kodi palīdzēs veikt reģistrāciju un uzraudzību datubāzē “*Tender Electronic Daily*”.
- (16) Papildu atbalstu “tīro” transportlīdzekļu ieviešanai tirgū var panākt, valsts un Savienības līmenī veicot mērķorientētus publiska atbalsta pasākumus. Tie ietver labāku apmaiņu ar zināšanām un iepirkuma saskaņošanu, lai varētu veikt darbības tādā mērogā, kas ir pietiekami liels, lai varētu samazināt izmaksas un radīt ietekmi tirgū. Iespēja sniegt valsts atbalstu tādas infrastruktūras attīstības veicināšanai, kas ir nepieciešama alternatīvās degvielas izplatīšanai, ir paredzēta Pamatnostādnēs par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai 2014.–2020. gadam¹¹. Tomēr šādam publiskam atbalstam turpinās piemērot Līguma noteikumus, jo īpaši tā 107. un 108. pantu.
- (17) Lai sasniegtu šīs direktīvas mērķus, pilnvaras pieņemt tiesību aktus atbilstoši Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam būtu jādeleģē Komisijai, lai piecu gadu periodā, sākot no [ierakstiet spēkā stāšanās datumu], varētu atjaunināt noteikumus par lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisijas standartiem. Pilnvaru periods būtu automātiski jāpagarina uz tādu pašu laiku, ja Eiropas Parlaments vai Padome pret to neiebilst. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu pienācīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos

¹¹ OV C 200, 28.6.2014., 1. lpp.

aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

- (18) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi — proti, stimulēt pieprasījumu pēc “tīriem” transportlīdzekļiem, lai atbalstītu pāreju uz mazemisiju mobilitāti,— nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet ka vienota un ilgtermiņa politikas regulējuma dēļ un ierosināto pasākumu mēroga dēļ tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (19) Saskaņā ar dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošajiem dokumentiem¹² dalībvalstis ir apņēmušās pamatos gadījumos kopā ar paziņojumu par transponēšanas pasākumiem iesniegt vienu vai vairākus dokumentus, kas skaidro savstarpējo saikni starp direktīvas elementiem un valstu pieņemto transponēšanas instrumentu atbilstošajām daļām. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (20) Tāpēc Direktīva 2009/33/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2009/33/EK groza šādi:

- (1) direktīvas nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Direktīva 2009/33/ES par “tīru” autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mazemisijas mobilitātes atbalstam”

- 2) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Piemērošanas joma

Šo direktīvu piemēro līgumiem par autotransporta līdzekļu pirkumiem, nomu, īri vai pirkšanu uz nomaksu, ko veic:

- a) līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji subjekti, ja tiem ir pienākums piemērot iepirkuma procedūras, kas paredzētas Direktīvā 2014/24/ES un Direktīvā 2014/25/ES;
- b) pakalpojumu sniedzēji, kas pilda sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības atbilstīgi pakalpojumu valsts līgumam Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007¹³ nozīmē;
- c) izmantojot pakalpojumu valsts līgumus par pārvadājumu pakalpojumiem, kas uzskaitīti pielikuma 1. tabulā, ja tie pārsniedz dalībvalstu noteikto robežvērtību, bet

¹² OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

nepārsniedz robežvērtības, kuras noteiktas Direktīvas 2014/24/ES 4. pantā un Direktīvas 2014/25/ES 15. pantā.”;

- 3) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- 1) “līgumslēdzējas iestādes” ir līgumslēdzējas iestādes, kā definēts Direktīvas 2014/24/ES 2. panta 1. punkta 1) apakšpunktā un Direktīvas 2014/25/ES 3. pantā;
- 2) “līgumslēdzēji subjekti” ir līgumslēdzēji subjekti, kā minēts Direktīvas 2014/25/ES 4. pantā;
- 3) “autotransporta līdzeklis” ir transportlīdzeklis, uz kuru attiecas Direktīvas 2007/46/EK¹⁴ II pielikuma A daļas 1. un 2. punkts;
- 4) ““tīrs” transportlīdzeklis” ir:
 - a) M1 vai M2 kategorijas transportlīdzeklis, kura maksimālā izpūtēja emisija, kas izteikta CO₂g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas nekā pielikuma 2. tabulā paredzētā piemērojamo emisiju robežvērtību procentuālā daļa, vai
 - b) N1 kategorijas transportlīdzeklis, kura maksimālā izpūtēja emisija, kas izteikta CO₂g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas nekā pielikuma 2. tabulā paredzētā piemērojamo emisiju robežvērtību procentuālā daļa, vai
 - c) M3, N2 vai N3 kategorijas transportlīdzeklis, kā definēts pielikuma 3. tabulā.”;
- 4) direktīvā iekļauj šādu 4.a pantu:

“4.a pants

Pilnvaru deleģēšana

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 8.a pantu, lai pielikuma 3. tabulā atjauninātu izpūtēja emisijas un gaisa piesārņotāju robežvērtības lielas noslodzes transportlīdzekļiem, tiklīdz saistītie lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ emisiju rādītāju standarti ir spēkā Savienības līmenī.”;

- 5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Minimālie iepirkumu mērķrādītāji

1. Dalībvalstis nodrošina, ka autotransporta līdzekļu pirkumi, noma, īre vai pirkšana uz nomaksu un pakalpojumu valsts līgumi par sabiedriskajiem pasažieru pārvadājumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un pakalpojumu valsts līgumi, kas minēti šīs direktīvas 3. pantā, atbilst minimālajiem iepirkuma mērķrādītājiem, kuri mazas noslodzes transportlīdzekļiem noteikti pielikuma 4. tabulā un lielas noslodzes transportlīdzekļiem — pielikuma 5. tabulā.

¹⁴ OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

2. Dalībvalstu iestādes var piemērot minimālos mērķrādītājus, kas ir augstāki nekā tie, kuri noteikti šīs direktīvas pielikumā.”

6) direktīvas 6. un 7. pantu svītrot;

7) direktīvā iekļauj jaunu 8.a pantu:

“8.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 4.a. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu, sākot no *[ierakstiet spēkā stāšanās dienu]*. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4.a. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošus deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 4.a. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”;

8) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“1. Komisijai palīdz komiteja.

Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

3. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs vai to pieprasa vienkāršs komitejas locekļu vairākums.”;

9) direktīvas 10. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1. No 2027. gada 1. janvāra Komisija pēc attiecīgu ziņojumu saņemšanas no dalībvalstīm reizi trīs gados iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par

šīs direktīvas piemērošanu un par darbībām, ko dalībvalstis veikušas šīs direktīvas efektīvai īstenošanai.”;

(b) pantam pievieno šādu 4. un 5. punktu:

“4. Dalībvalstis līdz 2026. gada 1. janvārim un pēc tam reizi trīs gados iesniedz Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu. Dalībvalstis iesniedz Komisijai starpposma ziņojumu līdz 2023. gada 1. janvārim. Minētajā ziņojumā ir informācija par šīs direktīvas īstenošanas pasākumiem, tostarp informācija par iestāžu un subjektu iepirkto transportlīdzekļu skaitu un kategorijām, dialogu, kas noticis starp dažādiem pārvaldības līmeņiem, informācija par dalībvalstu nodomiem saistībā ar iepriekš minētajiem ziņošanas pasākumiem, kā arī cita vērtīga informācija. Informācija jāiesniedz par kategorijām, kas norādītas Regulā Nr. 2195/2002 par kopēju publiskā iepirkuma vārdnīcu¹⁵ (CPV), kā paredzēts pielikumā.

5. Komisija ir pilnvarota, izmantojot īstenošanas aktus, pieņemt norādījumus par 4. punktā minēto dalībvalstu ziņojumu saturu.”;

10) direktīvas pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikuma tekstu.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz XXXX [ierakstīt DATUMU, kad pagājuši 24 mēneši pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā]. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsaucē.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

¹⁵ OV L 340, 16.12.2002., 1. lpp.