



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Briselē, 2019. gada 24. maijā
(OR. en)

2017/0291 (COD)

PE-CONS 57/19

TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats:	EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu
---------	---

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
DIREKTĪVA (ES) 2019/...**

(... gada ...),

**ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK 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. panta 1. punktu,

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 procedūru³,

¹ OV C 262, 25.7.2018., 58. lpp.

² OV C 387, 25.10.2018., 70. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2019. gada 18. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Atbilstoši Eiropadomes 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumiem Savienība ir apņēmusies ieviest ilgtspējīgu, konkurētspējīgu, drošu un dekarbonizētu energosistēmu. Komisijas 2014. gada 22. janvāra paziņojumā “Klimata un enerģētikas politikas satvars laikposmam no 2020. gada līdz 2030. gadam” paustas vērienīgas Savienības apņemšanās līdz 2030. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par vismaz 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, palielināt patērētās atjaunojamās enerģijas īpatsvaru vismaz līdz 27 %, iegūt enerģijas ietaupījumus vismaz 27 % apmērā un uzlabot Savienības energoapgādes drošību, konkurētspēju un ilgtspējību. Kopš tā laika Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001¹ noteica, ka 2030. gadā no atjaunojamiem energoresursiem iegūtas enerģijas īpatsvaram Savienības enerģijas bruto galapatēriņā jābūt vismaz 32 %, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/2002² Savienībai noteikts jauns energoefektivitātes mērķrādītājs līdz 2030. gadam - vismaz 32,5 %.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2002 (2018. gada 11. decembris), ar ko groza Direktīvu 2012/27/ES par energoefektivitāti (OV L 328, 21.12.2018., 210. lpp.).

- (2) 2016. gada 20. jūlija paziņojumā “Eiropas mazemisiju mobilitātes stratēģija” Komisija paziņoja, ka, lai izpildītu Savienības apņemšanās, kas paustas Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām Pušu konferences 21. sesijā, kas notika 2015. gadā Parīzē, ir jāpaātrina transporta nozares dekarbonizācija un ka tāpēc siltumnīcefekta gāzu emisijām un gaisa piesārņotāju emisijām no transportlīdzekļiem līdz gadsimta vidum būs stabili jātuvojas nulles stāvoklim. Turklāt gaisa piesārņotāju emisijas no transportlīdzekļiem, kas ir kaitīgas veselībai un videi, ir nekavējoties ievērojami jāsamazina. To var sasniegt ar virkni politikas iniciatīvu, tostarp ar pasākumiem, kas atbalsta pāreju uz sabiedrisko transportu, un publiskā iepirkuma izmantošanu tīro transportlīdzekļu veicināšanai.
- (3) 2017. gada 31. maija paziņojumā “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem” Komisija uzsvēra, ka tīru transportlīdzekļu, alternatīvo degvielu infrastruktūras un jaunu mobilitātes pakalpojumu apjomīgāka ražošana un ieviešanās Savienībā, izmantojot digitalizācijas un automatizācijas priekšrocības, Savienības pilsoņiem, dalībvalstīm un dažādām nozarēm dod daudzus ieguvumus. Minētie ieguvumi iekļauj drošākus un ērtākus mobilitātes risinājumus un mazāku eksponētību kaitīgām piesārņotāju emisijām. Turklāt, kā norādīts 2017. gada 13. septembra runā par stāvokli Savienībā, viens no Savienības galvenajiem mērķiem ir kļūt par pasaules līderi dekarbonizācijā.

- (4) Kā teikts Komisijas paziņojumā “Eiropa kustībā”, šī direktīva ietilpst otrajā priekšlikumu paketē, kas sekmēs Savienības virzību uz mazemisiju mobilitāti. Minētajā paketē, kas bija aprakstīta Komisijas 2017. gada 8. novembra paziņojumā “Mazemisiju mobilitātes realizācija. Eiropas Savienība, kas sargā mūsu planētu, dod iespējas saviem patērētājiem un aizsargā savus ražotājus un darba ņēmējus”, ir iekļauta uz piedāvājumu un pieprasījumu orientētu pasākumu kombinācija, kura Savienībai pavērs ceļu uz mazemisiju mobilitāti un vienlaikus stiprinās Savienības mobilitātes ekosistēmas konkurētspēju. Tīru transportlīdzekļu izmantošana būtu jāveicina, vienlaikus tālāk attīstot sabiedrisko transportu, kas ir veids, kā samazināt satiksmes pārslogu un līdz ar to samazināt emisijas un uzlabot gaisa kvalitāti.
- (5) Jaunu tehnoloģiju inovācija palīdz samazināt transportlīdzekļu CO₂ emisijas un gaisa un trokšņa piesārņojumu, vienlaikus veicinot transporta nozares dekarbonizāciju. Plašāka mazemisiju un bezemisiju autotransporta līdzekļu ieviešana samazinās CO₂ emisijas un dažu piesārņotāju (daļiņu, slāpekļa oksīdu un nemetāna ogļūdeņražu) emisijas un tādējādi uzlabos gaisa kvalitāti pilsētās un citās piesārņotās teritorijās, vienlaikus palīdzot veicināt Savienības rūpniecības konkurētspēju un izaugsmi aizvien augošajā pasaules mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu tirgū. Komisijai būtu jāīsteno politikas pasākumi, kas visās dalībvalstīs sekmētu šādu jaunu tehnoloģiju ražošanas kapacitātes vispārēju rūpniecisko ieviešanos un izaugsmi, lai palīdzētu dalībvalstīs panākt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un līdzsvarotu attīstību.

- (6) Tirgus aplēses liecina, ka tīro transportlīdzekļu pirkšanas cenas turpinās kristies. Mazākas ekspluatācijas un apkopes izmaksas jau tagad šāda transportlīdzekļa iegādes īpašumā kopējās izmaksas padara konkurētspējīgākas. Paredzamā pirkšanas cenu samazināšanās 2020. gados vēl vairāk samazinās šķēršļus, kas ierobežo tīro transportlīdzekļu pieejamību tirgū un ieviešanos nākamajā desmitgadē.
- (7) Lai gan Savienība ir viens no vadošajiem reģioniem pētniecības un augstvērtīgas ekoinovācijas jomā, lielākie akumulatoru elektroautobusu un akumulatoru ražotāji ir Āzijas un Klusā okeāna reģionā. Tāpat arī pasaules tirgus tendences akumulatoru elektrotransportlīdzekļu jomā nosaka Ķīnas un ASV tirgi. Vērienīga Savienības politika tīro transportlīdzekļu iepirkuma jomā palīdzēs stimulēt inovāciju un vēl vairāk veicināt Savienības rūpniecības konkurētspēju un izaugsmi aizvien vairāk globalizētajos tīro transportlīdzekļu un saistīto tehnoloģiju infrastruktūru tirgos. Kā minēts Komisijas 2017. gada 3. oktobra paziņojumā “Kā Eiropas interesēs panākt labāku iepirkuma darbību Eiropā”, Komisija arī turpmāk uzņemsies vadošo lomu centienos nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un uzlabot piekļuvi trešo valstu publiskā iepirkuma tirgiem, arī tādos aspektos kā autotransporta līdzekļu pirkumi, nomaksas pirkumi, noma vai noma ar izpirkuma tiesībām.

- (8) Tā kā publiskie izdevumi par precēm, būvdarbiem un pakalpojumiem 2018. gadā bija aptuveni 16 % no IKP, publiskās iestādes, izmantojot publisko iepirkumu politiku, var veicināt un atbalstīt inovatīvu preču un pakalpojumu tirgus. Lai sasniegtu minēto mērķi, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/33/EK¹ būtu jānosaka skaidras un pārredzamas prasības, tostarp skaidri ilgtermiņa iepirkuma mērķrādītāji un vienkārša to aprēķināšanas metode. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2014/24/ES² un 2014/25/ES³ ir paredzēts publiskā iepirkuma noteikumu minimums, ar ko tiek koordinētas, kā līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji iepērk preces, būvdarbus un pakalpojumus. Minētajās direktīvās jo īpaši ir paredzētas vispārējās monetārās robežvērtības, pēc kurām nosaka, uz kuriem publiskajiem līgumiem attiecas Savienības publiskā iepirkuma tiesību akti. Minētās robežvērtības ir piemērojamas arī Direktīvai 2009/33/EK.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 120, 15.5.2009., 5. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

- (9) Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu attīstībai ir vajadzīga pietiekamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamība. 2017. gada 8. novembrī Komisija pieņēma rīcības plānu, kā atbalstīt paātrinātu alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēšanu Savienībā, tostarp ar Savienības līdzekļiem stiprināt atbalstu publiski pieejamās infrastruktūras izvēšanai, palīdzot radīt labvēlīgākus apstākļus pārejai uz tīrajiem transportlīdzekļiem, arī tīru sabiedrisko transportu. Komisija līdz 2020. gada 31. decembrim pārskatīs, kā tiek īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES¹, un iesniegs tiesību akta priekšlikumu par minētās direktīvas grozījumiem, ja uz minētās pārskatīšanas pamata uzskatīs, ka tas ir nepieciešams.
- (10) Direktīva 2009/33/EK papildina Savienības horizontālos publiskā iepirkuma tiesību aktus un pievieno ilgtspējības kritēriju, tādējādi cenšoties stimulēt tīru un energoefektīvu autotransporta līdzekļu tirgu. Komisija 2015. gadā veica Direktīvas 2009/33/EK ex post izvērtēšanu un secināja, ka ar minēto direktīvu nav panākta tīro transportlīdzekļu ieviešanās tirgū visā Savienībā, jo īpaši sakarā ar trūkumiem tās darbības jomā un noteikumos par prasībām transportlīdzekļu pirkšanai. Minētajā izvērtējumā tika secināts, ka minētās Direktīvas ietekme uz siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu un arī ietekme uz rūpniecības konkurētspējas veicināšanu ir bijusi ļoti ierobežota.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

- (11) Komisijas veiktajā ietekmes novērtējumā par Direktīvas 2009/33/EK pārskatīšanu uzsvērti ieguvumi, ko sniedz izmaiņas vispārējā pārvaldības pieejā, kuru izmanto tīru transportlīdzekļu iepirkumā Savienības līmenī. Ar minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšanu var efektīvi palīdzēt sasniegt izvirzīto mērķi veicināt un stimulēt to, ka tirgū plašāk ieviešas tīrie transportlīdzekļi, salīdzinājumā ar pieeju, kad ārējo izmaksu internalizācija ir atstāta publiskā iepirkuma procedūru lēmumpieņēmēju ziņā, vienlaikus ņemot vērā, ka visos ar iepirkumiem saistītajos lēmumos ir svarīgi apsvērt vides aspektus. Minēto pieeju pilnībā pamato Savienības pilsoņu un uzņēmumu vidējā termiņa un ilgtermiņa ieguvumi, ciktāl līgumslēdzējam iestādēm un līgumslēdzējiem tā atstāj pietiekamu rīcības brīvību izmantojamo tehnoloģiju izvēles ziņā.
- (12) Paplašinot Direktīvas 2009/33/EK darbības jomu, iekļaujot tajā tādas darbības kā transportlīdzekļu pirkumi, nomaksas pirkumi, noma un noma ar izpirkuma tiesībām, kā arī līgumus par noteiktiem pakalpojumiem, tiek nodrošināts, ka ir aptvertas visas attiecīgās iepirkuma prakses. Pakalpojumiem saskaņā ar direktīvas darbības jomu, piemēram, sabiedriskajiem autotransporta pakalpojumiem, īpašiem autotransporta pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, neregulāriem pasažieru pārvadājumiem, kā arī īpašiem pasta un paku pakalpojumiem un atkritumu savākšanas pakalpojumiem, vajadzētu būt tiem, kuru sniegšanai izmantoto transportlīdzekļu kategorijas ir šīs direktīvas darbības jomā un kuri veido lielu līguma daļu. Minētie pakalpojumi būtu jāidentificē, izmantojot attiecīgos kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas (*CPI*) kodus, kas uzskaitīti pielikumā. Šai direktīvai nebūtu ar atpakaļejošu spēku jāskar spēkā esošie līgumi.

- (13) Galvenās ieinteresētās personas plaši atbalsta tīru transportlīdzekļu definīciju, kurā ņem vērā prasības par mazas noslodzes transportlīdzekļu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju samazināšanu. Lai nodrošinātu, ka atbalsts mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanai tirgū Savienībā tiek pienācīgi veicināts, noteikumi par to iegādi publiskajā iepirkumā saskaņā ar šo direktīvu būtu jāsasaka ar bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu definīciju, kas paredzēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/...¹⁺. Rīcība, kas tiks īstenota saskaņā ar šo direktīvu, sekmēs atbilstību Regulā (ES) 2019/...⁺⁺ paredzētajām standartu prasībām. Lai uzlabotu gaisa kvalitāti, tīro transportlīdzekļu rādītājiem vajadzētu būt labākiem, nekā paredz slāpekļa oksīdu (NO_x) un ultrasmalko daļiņu - daļiņu skaita (PN) minimālās prasības saskaņā ar spēkā esošajām robežvērtībām attiecībā uz emisijām reālos braukšanas apstākļos (RDE). Papildus bezemisiju transportlīdzekļiem pašlaik ir maz mazas noslodzes transportlīdzekļu, kuru gaisa piesārņotāju emisijas nepārsniedz 80 % no pašreizējām emisiju robežvērtībām. Tomēr ir paredzams, ka šādu transportlīdzekļu, jo īpaši uzlādējamu hibrīdautomobiļu, skaits nākamajos gados palielināsies. Vērienīgāka pieeja publiskajam iepirkumam var dot svarīgu papildu stimulu tirgum.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/... (... gada ...) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L ...).

⁺ OV: lūgums tekstā ievietot dokumentā PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) ietvertās regulas numuru un ievietot minētās regulas numuru, dienu, nosaukumu un OV atsauci zemsvītras piezīmē.

⁺⁺ OV: lūgums tekstā ievietot dokumentā PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) ietvertās regulas numuru.

- (14) Tīrie lielas noslodzes transportlīdzekļi būtu jādefinē, par galveno pazīmi nosakot alternatīvu degvielu izmantošanu saskaņā ar Direktīvu 2014/94/ES. Ja iepirktajiem transportlīdzekļiem iecerēts izmantot šķidrās biodegvielas, sintētiskās vai parafīna degvielas, līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem publiskā iepirkuma procedūrā ar obligātām līgumu klauzulām vai līdzīgi iedarbīgiem līdzekļiem ir jānodrošina, ka minētajiem transportlīdzekļiem ir izmantojamas tikai šādas degvielas. Lai gan minētās degvielas var saturēt degvielas piedevas — kā, piemēram, uz etanola balstītu degvielu pielāgotiem dīzeļdzinējiem (ED95) gadījumā —, tās nedrīkst būt jauktas ar fosilajām degvielām.
- (15) Lai uzlabotu gaisa kvalitāti pašvaldību teritorijās, ir svarīgi atjaunot transporta autoparkus ar tīriem transportlīdzekļiem. Turklāt aprites ekonomikas principi nosaka, ka jāpagarina ražojuma kalpošanas laiks. Tāpēc kā ieguldījums attiecīgo minimālo iepirkuma mērķrādītāju sasniegšanā būtu jāņem vērā arī tādi transportlīdzekļi, kas tīro transportlīdzekļu vai bezemisiju transportlīdzekļu prasībām atbilst modernizācijas rezultātā.

- (16) 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 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. Tā kā mazemisiju un bezemisiju tālsatiksmes autobusu tirgus gatavības pakāpe ir zema, publiskā iepirkuma loma šajā tirgus segmentā ir samērā maza un tiem ir īpašas ekspluatācijas prasības, tālsatiksmes autobusi nebūtu jāiekļauj šīs direktīvas darbības jomā. Saskaņā ar pieeju, kas ievērota Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 661/2009¹ un Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO/EEK) noteikumos Nr. 107, M₃ kategorijas transportlīdzekļi ar pasažieru stāvvietām, kas dara iespējamu biežu pasažieru kustību, ir uzskatāmi par pilsētas autobusiem, savukārt M₃ kategorijas transportlīdzekļi, kur pasažieru stāvvietu gandrīz nav vai nav nemaz, ir uzskatāmi par tālsatiksmes autobusiem. Tā kā divstāvu pilsētas autobusu tirgus ir ļoti ierobežots un tiem ir īpaši konstrukcijas ierobežojumi, ir lietderīgi pirmajā šīs direktīvas pārskata laikposmā dalībvalstīs, kur divstāvu pilsētas autobusi veido ievērojamu publiskā iepirkuma daļu, šīs lielas noslodzes transportlīdzekļu kategorijas bezemisiju transportlīdzekļiem piemērot zemākus minimālos iepirkuma mērķrādītājus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 661/2009 (2009. gada 13. jūlijs) par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).

- (17) Lai nesamērīgi nenoslogotu publiskās iestādes un pakalpojumu sniedzējus, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai no šīs direktīvas prasībām atbrīvot tādu konkrētu transportlīdzekļu publisko iepirkumu, kuriem ir specifiskas īpašības, kas saistītas ar to ekspluatācijas prasībām. Minētie transportlīdzekļi ir, piemēram, bruņoti transportlīdzekļi, neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļi, katafalkautomobiļi, ratiņkrēsliem piekļūstami M₁ kategorijas transportlīdzekļi, autoceltņi, transportlīdzekļi, kas konstruēti un izgatavoti izmantošanai galvenokārt būvlaukumos vai karjeros, ostās vai lidostās, kā arī transportlīdzekļi, kas īpaši konstruēti un izgatavoti vai pielāgoti izmantošanai bruņotajos spēkos, civilajā aizsardzībā, ugunsdzēsībā un par sabiedriskās kārtības uzturēšanu atbildīgos spēkos. Šādi pielāgojumi var būt saistīti ar specializēta sakaru aprīkojuma vai bākuguņu ierīkošanu. Šajā direktīvā paredzētās prasības nebūtu jāpiemēro transportlīdzekļiem, kas ir īpaši konstruēti un izgatavoti darbu veikšanai un nav piemēroti pasažieru vai preču pārvadāšanai. Minētie transportlīdzekļi ietver ceļu uzturēšanas transportlīdzekļus, piemēram, sniega arklus.

- (18) Ja tiks noteikti minimālie tīro transportlīdzekļu iepirkuma mērķrādītāji, kas jāsasniedz dalībvalstu līmenī divos pārskata laikposmos – līdz 2025. gadam un līdz 2030. gadam –, tam būtu jāveicina politikas noteiktība tirgos, kur ir vajadzīgas investīcijas mazemisiju un bezemisiju mobilitātē. Minimālie mērķrādītāji atbalsta tīro transportlīdzekļu tirgus veidošanos visā Savienībā. Tie nodrošina laiku publiskā iepirkuma procesu pielāgošanai un tirgum dod skaidru signālu. Turklāt, nosakot, ka minētajos pārskata laikposmos iepirkto pilsētas autobusu attiecīgā minimālā mērķrādītāja daļa ir jāsasniedz ar bezemisiju pilsētas autobusu iepirkumiem, tiek stiprināta apņemšanās panākt transporta nozares dekarbonizāciju. Būtu jāatzīmē, ka trolejbusi ir uzskatāmi par bezemisiju transportlīdzekļiem, ja vien tie darbojas vienīgi ar elektrību vai arī tad, kad nav pieslēgti tīklam, izmanto tikai bezemisiju piedziņu; pretējā gadījumā tie ir uzskatāmi par tīrajiem transportlīdzekļiem. Ietekmes novērtējumā minēts, ka dalībvalstis aizvien biežāk nosaka mērķrādītājus atkarībā no savām ekonomiskajām iespējām un no problēmas nopietnības. Mērķrādītāji dažādām dalībvalstīm būtu jānosaka atkarībā no to ekonomiskajām iespējām (iekšzemes kopprodukts uz vienu iedzīvotāju) un eksponētības piesārņojumam (pilsētu iedzīvotāju blīvums). Šīs direktīvas nolūkā veiktais teritoriālās ietekmes novērtējums rāda, ka ietekme visos Savienības reģionos būs vienmērīga.

- (19) Dalībvalstīm vajadzētu būt rīcības brīvībai minimālo mērķrādītāju sasniegšanas centienus savā teritorijā sadalīt saskaņā ar savu konstitucionālo sistēmu un savas transporta politikas mērķiem. Dalībvalstī sadalot centienus, var ņemt vērā dažādus faktorus, piemēram, ekonomisko iespēju atšķirības, gaisa kvalitāti, iedzīvotāju blīvumu, transporta sistēmu īpatnības, transporta dekarbonizācijas un gaisa piesārņojuma mazināšanas politiku vai jebkādos citus attiecīgus kritērijus.
- (20) Arī transportlīdzekļiem, kuriem nav izplūdes gāzu emisiju, ir vides pēdas nospiedums, ko rada emisijas degvielas piegādes ķēdē no ieguves posma līdz tvertnei, kā arī komponentu ražošanas procesi un reciklējamības līmenis. Lai nodrošinātu saskaņotību ar ilgtspējības mērķiem, būtu jāpanāk, ka Savienībā un ārpus tās akumulatori tiek ražoti ar minimālu ietekmi uz vidi — jo īpaši akumulatoru izgatavošanai izmantoto izejvielu ieguves procesā. Elektrisko transportlīdzekļu vispārējo ilgtspējību var uzlabot ar tādām iniciatīvām kā ES Akumulatoru alianse un ES Akumulatoru rīcības plāns un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2006/66/EK¹ pārskatīšanas kontekstā atbalstot tehnoloģijas, kas palīdz pārvarēt šo izaicinājumu, piemēram, ilgtspējīgus un reciklējamus akumulatorus. Attiecībā uz transportlīdzekļu emisijām laikposmam pēc 2030. gada būtu jāapsver, vai ierēķināt aprites cikla CO₂ emisijas un CO₂ emisijas posmos no ieguves līdz patēriņam, ņemot vērā to aprēķināšanai tobrīd piemērojamos Savienības tiesību aktu noteikumus.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/66/EK (2006. gada 6. septembris) par baterijām un akumulatoriem, un bateriju un akumulatoru atkritumiem un ar ko atceļ Direktīvu 91/157/EEK (OV L 266, 26.9.2006., 1. lpp.).

- (21) Eiropas Parlaments 2017. gada 4. aprīļa ieteikumā Padomei un Komisijai, kas tika sagatavots pēc izmeklēšanas par emisiju mērījumiem autobūves nozarē¹, aicināja dalībvalstis sekmēt zaļā publiskā iepirkuma politiku, valsts iestādēm saviem autoparkiem, publiskām vai daļēji publiskām automobiļu koplietošanas programmām iegādājoties bezemisiju transportlīdzekļus un īpaši zemas emisijas transportlīdzekļus, un līdz 2035. gadam pakāpeniski atteikties no tādiem jauniem automobiļiem, kas rada CO₂ emisijas.
- (22) Maksimālo ietekmi var panākt, ja tīro transportlīdzekļu publiskais iepirkums tiek īpaši veikts apgabalos ar salīdzinoši augstu gaisa un trokšņa piesārņojumu. Dalībvalstu publiskās iestādes tiek mudinātas īpaši pievērsties tieši šādiem apgabaliem, kad tiek īstenoti minimālie iekšzemes iepirkuma mērķrādītāji. Publiskās iestādes tiek arī mudinātas veikt tādas pasākumus kā darīt līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem pieejamus pietiekamus finanšu līdzekļus, lai nepieļautu, ka izmaksas, ko rada atbilstība šajā direktīvā noteiktajiem minimālajiem iepirkuma mērķrādītājiem, noved pie augstākām biļešu cenām patērētājiem vai sabiedriskā transporta pakalpojumu samazināšanas vai attur no autoceļiem neparedzēta tīrā transporta, piemēram, tramvaju un metro, attīstīšanas. Publiskajām iestādēm būtu jāatspoguļo saistītā rīcība savos ziņojumos saskaņā ar šo direktīvu. Lai neradītu nesamērīgu slogu un optimizētu šīs direktīvas iespējamus rezultātus, būtu jāsniedz atbilstoša tehniskā palīdzība publiskajām iestādēm.

¹ OV C 298, 23.8.2018., 140. lpp.

- (23) Sabiedriskais transports rada tikai nelielu daļu no transporta nozares emisijām. Lai vēl vairāk veicinātu transporta dekarbonizāciju, uzlabotu gaisa kvalitāti un saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādajiem pakalpojumu sniedzējiem, dalībvalstis, ievērojot Savienības tiesību aktus, var nolemt līdzīgas prasības noteikt arī privātajiem pakalpojumu sniedzējiem un pakalpojumiem, kas nav šīs direktīvas darbības jomā, piemēram, taksometru, autonomas un automobiļu koplietojuma uzņēmumiem.
- (24) Aprites cikla izmaksu noteikšana ir svarīgs līgumslēdzēju iestāžu un līgumslēdzēju rīks, ar ko aptvert elektroenerģijas un vides izmaksas transportlīdzekļa aprites ciklā, tostarp siltumnīcefekta gāzu emisijas un citu piesārņotāju emisiju izmaksas, izmantojot attiecīgu metodiku, kā šādu emisiju vērtību izteikt naudas izteiksmē. Ņemot vērā, ka metodika darbmūža ekspluatācijas izmaksu aprēķināšanai saskaņā ar Direktīvu 2009/33/EK tiek izmantota reti, un ņemot vērā informāciju, ko sniegušas līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji par savas metodikas izmantošanu, kas ir pielāgota to īpašajiem apstākļiem un vajadzībām, nebūtu jāpieprasa izmantot obligātu metodiku, bet līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem vajadzētu būt iespējai iepirkumu procesu atbalstam izvēlēties jebkuru aprites cikla izmaksu noteikšanas metodiku, balstoties uz saimnieciski visizdevīgākā piedāvājuma ("*MEAT*") kritērijiem, kas aprakstīti Direktīvas 2014/24/ES 67. pantā un Direktīvas 2014/25/ES 82. pantā, ņemot vērā izmaksefektivitāti transportlīdzekļa darbmūža laikā, kā arī vides un sociālos aspektus.

- (25) Saskaņā ar šo direktīvu sagatavotajos ziņojumos par publiskajiem iepirkumiem būtu jāsniedz skaidrs tirgus pārskats, lai būtu iespējams veikt efektīvu tās īstenošanas uzraudzību. Šāda ziņošana būtu jāsāk, dalībvalstīm sākotnēji iesniedzot informāciju Komisijai līdz ... [36 mēneši pēc šīs grozās direktīvas stāšanās spēkā dienas], un jāturpina ar pirmo visaptverošo ziņojumu par minimālo iepirkuma mērķrādītāju īstenošanu 2026. gadā un pēc tam ik pēc trim gadiem. Grafiks būtu jāaskaņo ar esošajiem ziņošanas pienākumiem, ko paredz Direktīvas 2014/24/ES un 2014/25/ES. Lai līdz minimumam samazinātu administratīvo slogu publiskajām iestādēm un iegūtu efektīvu tirgus pārskatu, būtu jāveicina vienkāršota ziņošana. Komisija nodrošinās risinājumus, kā veikt reģistrāciju un uzraudzību datubāzē “*Tenders Electronic Daily*”, un nodrošinās vispārēju ziņošanu par mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un citiem alternatīvo degvielu transportlīdzekļiem Savienības kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas kontekstā. Kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas konkrētie kodi palīdzēs veikt reģistrāciju un uzraudzību datubāzē “*Tenders Electronic Daily*”.

- (26) Papildu atbalstu tīro transportlīdzekļu un to infrastruktūras ieviešanai tirgū var panākt, valsts un Savienības līmenī veicot mērķorientētus publiskā atbalsta pasākumus. Šādi pasākumi ietver lielāku Savienības līdzekļu izmantojumu nolūkā atbalstīt sabiedriskā transporta autoparka atjaunošanu, labāku apmaiņu ar zināšanām un iepirkuma saskaņošanu, kas dotu iespēju veikt darbības pietiekami lielā mērogā, lai varētu samazināt izmaksas un ietekmēt tirgu. Iespēja sniegt publisko atbalstu tādas infrastruktūras attīstības veicināšanai, kas ir nepieciešama alternatīvās degvielas izplatīšanai, ir paredzēta Pamatnostādnēs par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai 2014.–2020. gadam¹. Tomēr šādam publiskajam atbalstam turpinās piemērot Līgumu par Eiropas Savienības darbību, jo īpaši tā 107. un 108. pantu.

¹ OV C 200, 28.6.2014., 1. lpp.

- (27) Mērķorientēti tīro transportlīdzekļu iepirkuma atbalsta pasākumi var palīdzēt līgumslēdzējām iestādēm un līgumslēdzējiem. Saskaņā ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu (DFS) 2014.–2020. gadam Savienības rīcībā jau ir dažādi līdzekļi, ar ko palīdzēt dalībvalstīm, vietējām pašvaldībām un attiecīgajiem pakalpojumu sniedzējiem pārejā uz ilgtspējīgu mobilitāti. Jo īpaši svarīgs urbānās mobilitātes projektu finansējuma avots ir Eiropas strukturālie un investīciju fondi. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1291/2013¹ izveidotā Savienības pētniecības programma “Apvārsnis 2020” finansē pētniecības un inovācijas projektus urbānās mobilitātes un viedo pilsētu un pašvaldību jomā, savukārt ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1316/2013² izveidotais Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta attiecīgās infrastruktūras ieviešanu urbānajos mezglos. Tīra transportlīdzekļa definīcijas iekļaušana un to minimālo iepirkuma mērķrādītāju noteikšana šajā direktīvā var palīdzēt panākt, ka Savienības finanšu instrumenti, tostarp nākamā DFS 2021.–2027. gadam, tiek izmantoti vēl labāk mērķorientēti. Minētie atbalsta pasākumi samazinās lielos sākotnējos ieguldījumus infrastruktūras pārveidē un veicinās transporta dekarbonizāciju.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1291/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Pētniecības un inovācijas pamatprogrammu “Apvārsnis 2020” (2014.–2020. gads) un atceļ Lēmumu Nr. 1982/2006/EK (OV L 347, 20.12.2013., 104. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

- (28) Lai palīdzētu panākt, ka potenciālie ieguvumi tiek izmantoti pilnībā, Komisijai būtu jādod dalībvalstīm norādījumi, kā varētu izmantot dažādos Savienības fondus, un būtu jāveicina un jāstrukturē zināšanu un paraugprakses apmaiņa starp dalībvalstīm, tādējādi sekmējot to, ka līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji pērk, pērk uz nomaksu, nomā vai nomā ar izpirkuma tiesībām tīrus un energoefektīvus autotransporta līdzekļus. Komisijai būtu arī jāturpina sniegt tehnisko un finanšu konsultāciju pakalpojumus vietējām pašvaldībām un pakalpojumu sniedzējiem, izmantojot tādas instrumentus kā Eiropas Investīciju konsultāciju centrs, *JASPERS* un *JESSICA*. Ar šādu palīdzību cita starpā līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji būtu jāmudina apvienot savus resursus kopējos mazemisiju un energoefektīvu autotransporta līdzekļu iepirkumos, lai gūtu apjomradītus ietaupījumus un sekmētu šīs direktīvas mērķu sasniegšanu.
- (29) Lai maksimāli palielinātu investīciju ietekmi, ir labāk jākoordinē mobilitāte un pilsētplānošana, piemēram, izmantojot ilgtspējīgas urbānās mobilitātes plānus (*SUMP*). *SUMP* ir plāni, kas izstrādāti, aptverot vairākas politikas jomas un sadarbojoties ar dažādiem pārvaldes līmeņiem, un apvieno dažādus transporta veidus, satiksmes drošību, kravu piegādi, mobilitātes pārvaldību un intelektiskās transporta sistēmas. *SUMP* var būt svarīga loma Savienības mērķrādītāju sasniegšanā attiecībā uz CO₂ emisiju, trokšņa piesārņojuma un gaisa piesārņojuma samazināšanu.

- (30) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai attiecībā uz vienota formāta noteikšanu dalībvalstu ziņojumiem un to nosūtīšanas kārtību. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹.
- (31) Līdz 2027. gada 31. decembrim Komisijai būtu jāpārskata Direktīvas 2009/33/EK īstenošana. Attiecīgā gadījumā pārskatīšana būtu jāpapildina ar leģislatīvā akta priekšlikumu par minētās direktīvas grozījumiem laikposmam pēc 2030. gada, cita starpā nolūkā izvirzīt jaunus vērienīgus mērķrādītājus un paplašināt darbības jomu, iekļaujot tajā arī citas transportlīdzekļu kategorijas, piemēram, L kategorijas transportlīdzekļus un būvlaukuma tehniku. Pārskatīšanā Komisijai cita starpā būtu arī jānovērtē iespēja šo direktīvu saskaņot ar darbmūža CO₂ emisiju un posmos no ieguves līdz patēriņam radīto CO₂ emisiju aprēķināšanas metodiku, kas izstrādāta ES transportlīdzekļu CO₂ emisiju standartu kontekstā, kā arī iespēja veicināt ilgtspējīgus un reciklējamus akumulatorus un labākās kategorijas un atjaunotu riepu izmantošanu.
- (32) Lai gan šajā direktīvā paredzētie minimālie iepirkuma mērķrādītāji nav piemērojami Savienības iestādēm, būtu vēlams, lai Savienības iestādes rāda priekšzīmi.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (33) 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 vienota un ilgtermiņa politikas satvara dēļ un ierosināto pasākumu mēroga dēļ to 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 proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (34) Saskaņā ar dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem¹ dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.
- (35) Tāpēc Direktīva 2009/33/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

¹ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

1. pants
Grozījumi Direktīvā 2009/33EK

Direktīvu 2009/33/EK groza šādi:

- 1) direktīvas nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Direktīva 2009/33/EK par tīru autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mazemisiiju mobilitātes atbalstam”;

- 2) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets un mērķi

Šī direktīva prasa dalībvalstīm nodrošināt, ka līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji, iepērkot noteiktus autotransporta līdzekļus, ņem vērā to darbmūža ietekmi uz enerģētiku un vidi, tostarp enerģijas patēriņu un CO₂ un noteiktu piesārņotāju emisiju apjomu, lai sekmētu un stimulētu tīro un energoefektīvo transportlīdzekļu tirgu un palielinātu transporta nozares ieguldījumu Savienības vides, klimata un enerģētikas politikā.”;

3) direktīvas 2. pantu aizstāj ar šādu:

“2. pants

Atbrīvojumi

Dalībvalstis no šīs direktīvas prasībām var atbrīvot transportlīdzekļus, kas minēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858* 2. panta 2. punkta d) apakšpunktā un 2. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā un minētās regulas I pielikuma A daļas 5.2–5.5. punktā un 5.7. punktā.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).”;

4) direktīvas 3. pantu aizstāj ar šādu:

“3. pants

Piemērošanas joma

1. Šo direktīvu piemēro iepirkumam, ko veic, izmantojot:

- a) autotransporta līdzekļu pirkuma, nomaksas pirkuma, nomas vai nomas ar izpirkuma tiesībām līgumus, kuru slēgšanas tiesības piešķir līgumslēdzējas iestādes vai līgumslēdzēji, ciktāl tiem ir pienākums piemērot iepirkuma procedūras, kas paredzētas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvās 2014/24/ES* un 2014/25/ES**;
- b) pakalpojumu valsts līgumus Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1370/2007*** nozīmē, kuru priekšmets ir pasažieru autotransporta pakalpojumu sniegšana un kuru vērtība pārsniedz robežvērtību, ko nosaka dalībvalstis, bet kas nepārsniedz minētās regulas 5. panta 4. punktā noteikto piemērojamo robežvērtību;
- c) pakalpojumu līgumus, kas uzskaitīti šīs direktīvas pielikuma 1. tabulā, ciktāl līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem ir pienākums piemērot iepirkuma procedūras, kas paredzētas Direktīvā 2014/24/ES un Direktīvā 2014/25/ES.

Šo direktīvu piemēro tikai tādiem līgumiem, par kuriem iepirkums izsludināts pēc ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] vai, ja iepirkuma izsludināšana nav paredzēta, līgumslēdzēja iestāde vai līgumslēdzējs iepirkuma procedūru ir sācis pēc minētā datuma.

2. Šo direktīvu nepiemēro:

- a) Regulas (ES) 2018/858 2. panta 2. punkta a), b) un c) apakšpunktā un 2. panta 3. punkta c) apakšpunktā minētajiem transportlīdzekļiem;
- b) M₃ kategorijas transportlīdzekļiem, izņemot I klases un A klases transportlīdzekļus, kas definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 661/2009**** 3. panta 2. un 3. punktā.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

*** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1370/2007 (2007. gada 23. oktobris) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.).

**** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 661/2009 (2009. gada 13. jūlijs) par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1. lpp.).”;

5) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

“4. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā:

- 1) “līgumslēdzējas iestādes” ir līgumslēdzējas iestādes, kas definētas Direktīvas 2014/24/ES 2. panta 1. punkta 1) apakšpunktā un Direktīvas 2014/25/ES 3. pantā;
- 2) “līgumslēdzēji” ir līgumslēdzēji, kas definēti Direktīvas 2014/25/ES 4. pantā;
- 3) “autotransporta līdzeklis” ir M vai N kategorijas transportlīdzeklis, kā definēts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā;

4) “tīrs transportlīdzeklis” ir:

- a) M_1 , M_2 vai N_1 kategorijas transportlīdzeklis, kura maksimālās izpūtēja emisijas, kas izteiktas CO_2 g/km, un piesārņotāju emisijas reālos braukšanas apstākļos ir mazākas nekā pielikuma 2. tabulā paredzētā piemērojamo emisiju robežvērtību procentuālā daļa, vai;
- b) M_3 , N_2 vai N_3 kategorijas transportlīdzeklis, kas darbināms ar alternatīvajām degvielām, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES* 2. panta 1. un 2. punktā, izņemot degvielas, kuras iegūtas no ievadmateriāla, kam raksturīgs augsts netiešās zemes izmantošanas maiņas risks un kam ir novērota ievērojama ražošanas platības izplešanās zemes platībās ar lielu oglekļa uzkrājumu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2018/2001** 26. pantu. Tādu transportlīdzekļu gadījumā, kas darbināmi ar šķidrām biodegvielām, sintētiskajām vai parafīna degvielām, minētās degvielas netiek jauktas ar tradicionālajām fosilajām degvielām;

- 5) “lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzeklis” ir tīrs transportlīdzeklis, kā definēts šā panta 4. punkta b) apakšpunktā, bez iekšdedzes motora vai ar tādu iekšdedzes motoru, kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO₂/kWh, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 595/2009^{***} un tās īstenošanas pasākumiem, vai kura emisijas ir mazākas nekā 1 g CO₂/km, kas mērītas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007^{****} un tās īstenošanas pasākumiem.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

*** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celbspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai, par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 715/2007 un Direktīvā 2007/46/EK un par Direktīvu 80/1269/EEK, 2005/55/EK un 2005/78/EK atcelšanu (OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.).

**** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (“Euro 5” un “Euro 6”) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.).”;

6) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

“5. pants

Minimālie iepirkuma mērķrādītāji

1. Dalībvalstis nodrošina, ka 3. pantā minētais transportlīdzekļu un pakalpojumu iepirkums atbilst minimālajiem iepirkuma mērķrādītājiem, kuri tīrajiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem noteikti pielikuma 3. tabulā un tīrajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem — pielikuma 4. tabulā. Šos mērķrādītājus izsaka kā tīro transportlīdzekļu minimālās procentuālās daļas to autotransporta līdzekļu kopskaitā, uz kuriem kopumā attiecas visi 3. pantā minētie līgumi, kas piešķirti no ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim attiecībā uz pirmo pārskata laikposmu un no 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim attiecībā uz otro pārskata laikposmu.
2. Lai aprēķinātu minimālos iepirkuma mērķrādītājus, publiskā iepirkuma datums, kas jāņem vērā, ir datums, kad, piešķirot līguma slēgšanas tiesības, publiskā iepirkuma procedūra ir pabeigta.
3. Transportlīdzekļus, kas tīra transportlīdzekļa definīcijai saskaņā ar 4. panta 4. punktu vai lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļa definīcijai saskaņā ar 4. panta 5. punktu atbilst modernizācijas rezultātā, minimālo iepirkuma mērķrādītāju ievērošanas vajadzībām var ieskaitīt attiecīgi kā tīros transportlīdzekļus vai lielas noslodzes bezemisiju transportlīdzekļus.

4. Šīs direktīvas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā minēto līgumu gadījumā tādu autotransporta līdzekļu skaitu, kas saskaņā ar katru līgumu nopirkti, nopirkti uz nomaksu, nomāti vai nomāti ar izpirkuma tiesībām, ņem vērā, novērtējot atbilstību minimālajiem iepirkuma mērķrādītājiem.
 5. Šīs direktīvas 3. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minēto līgumu gadījumā tādu autotransporta līdzekļu skaitu, kurus paredzēts izmantot katra līguma aptverto pakalpojumu sniegšanai, ņem vērā, novērtējot atbilstību minimālajiem iepirkuma mērķrādītājiem.
 6. Ja laikposmam pēc 2030. gada 1. janvāra jauni mērķrādītāji nav pieņemti, turpina piemērot otrajam pārskata laikposmam noteiktos mērķrādītājus, un nākamajos piecu gadu laikposmos tos aprēķina saskaņā ar 1.–5. punktu.
 7. Dalībvalstis var piemērot vai atļaut savām līgumslēdzējām iestādēm vai līgumslēdzējiem piemērot par pielikumā minētajiem mērķrādītājiem augstākus valsts mērķrādītājus vai par pielikumā minētajām prasībām stingrākas prasības.”;
- 7) direktīvas 6. un 7. pantu svītros;

8) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

“8. pants

Zināšanu un paraugprakses apmaiņa

Komisija veicina un strukturē dalībvalstu apmaiņu ar zināšanām un paraugpraksi, kā sekmēt tīru un energoefektīvu autotransporta līdzekļu iepirkumus, ko veic līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji.”;

9) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

“9. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 2014/94/ES 9. pantu.

Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011* nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

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.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).”;

- 10) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

“10. pants

Ziņošana un pārskatīšana

1. Līdz ... [36 mēneši pēc šīs grozītās direktīvas stāšanās spēkā dienas] dalībvalstis informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti, lai īstenotu šo direktīvu, un par saviem nolūkiem attiecībā uz turpmākām īstenošanas darbībām, to skaitā laika grafiku un iespējamu centienu dalīšanu starp dažādiem pārvaldes līmeņiem, kā arī sniedz jebkādu citu informāciju, ko dalībvalstis uzskata par būtisku.

2. Līdz 2026. gada 18. aprīlim un pēc tam reizi trīs gados dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu. Minētie ziņojumi papildina ziņojumus, kas paredzēti Direktīvas 2014/24/ES 83. panta 3. punkta otrajā daļā un Direktīvas 2014/25/ES 99. panta 3. punkta otrajā daļā, un ietver informāciju par šīs direktīvas īstenošanas pasākumiem un par turpmākiem īstenošanas pasākumiem, kā arī jebkādu citu informāciju, ko dalībvalstis uzskata par būtisku. Balstoties uz datiem, ko saskaņā ar šā panta 3. punktu sniegusi Komisija, minētajos ziņojumos norāda arī to transportlīdzekļu skaitu un kategorijas, uz kuriem attiecas šīs direktīvas 3. panta 1. punktā minētie līgumi. Informāciju iesniedz pa kategorijām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 2195/2002*.
3. Lai palīdzētu dalībvalstīm pildīt ziņošanas pienākumus, Komisija apkopo un publicē to transportlīdzekļu skaitu un kategorijas, uz kuriem attiecas šīs direktīvas 3. panta 1. punkta a) un c) apakšpunktā minētie līgumi, attiecīgos datus iegūstot no paziņojumiem par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu, kas publicēti datubāzē “*Tenders Electronic Daily*” (TED) saskaņā ar Direktīvu 2014/24/ES un 2014/25/ES.

4. Līdz 2027. gada 18. aprīlim un pēc tam reizi trijos gados Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu, norādot, kādus īstenošanas pasākumus veikušas dalībvalstis, ņemot vērā 2. punktā minētos ziņojumus.
5. Līdz 2027. gada 31. decembrim Komisija pārskata šīs direktīvas īstenošanu un vajadzības gadījumā iesniedz tiesību akta priekšlikumu par tās grozījumiem laikposmam pēc 2030. gada, tostarp nolūkā izvirzīt jaunus mērķrādītājus un darbības jomā iekļaut citu kategoriju transportlīdzekļus, piemēram, divriteņu un trīsriteņu transportlīdzekļus.
6. Komisija pieņem īstenošanas aktus saskaņā ar 9. panta 2. punktu, kuros nosaka šā panta 2. punktā minēto ziņojumu formātu un to nosūtīšanas kārtību.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2195/2002 (2002. gada 5. novembris) par kopēju publiskā iepirkuma vārdnīcu (*CPI*) (OV L 340, 16.12.2002., 1. lpp.).”;

- 11) direktīvas pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikuma tekstu.

2. pants
Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, līdz ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās dienas]. Dalībvalstis par to nekavējoties informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

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

3. pants
Stāšanās spēkā

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

4. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

...

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs

PIELIKUMS

"PIELIKUMS

Informācija minimālo iepirkuma mērķrādītāju īstenošanai
tīriem autotransporta līdzekļiem mazemisiju mobilitātes atbalstam dalībvalstīs

1. tabula. 3. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētie kopējās publiskā iepirkuma vārdnīcas kodi
pakalpojumiem

<i>CPV</i> kods	Apraksts
60112000-6	Sabiedriskie autotransporta pakalpojumi
60130000-8	Īpaša nolūka pasažieru autopārvadājumu pakalpojumi
60140000-1	Neregulāri pasažieru pārvadājumi
90511000-2	Atkritumu (sadzīves) savākšanas pakalpojumi
60160000-7	Pasta transports
60161000-4	Paku pārvadāšanas pakalpojumi
64121100-1	Pasta piegādes pakalpojumi
64121200-2	Paku piegādes pakalpojumi

2. tabula. Emisiju robežvērtības tīrajiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem

Transportlīdzekļu kategorijas	Līdz 2025. gada 31. decembrim		No 2026. gada 1. janvāra	
	CO ₂ g/km	Gaisa piesārņotāju <i>RDE</i> * kā procentuālā daļa no emisiju robežvērtībām**	CO ₂ g/km	Gaisa piesārņotāju <i>RDE</i> * kā procentuālā daļa no emisiju robežvērtībām**
M ₁	50	80 %	0	nepiemēro
M ₂	50	80 %	0	nepiemēro
N ₁	50	80 %	0	nepiemēro

* Deklarētās maksimālās emisijas reālos braukšanas apstākļos (*RDE*), kas izteiktas kā daļiņu skaits (PN) #/km un slāpekļa oksīdi (NO_x) mg/km un kas ziņotas Direktīvas 2007/46/EK IX pielikumā aprakstītā atbilstības sertifikāta 48.2. punktā — gan par visu *RDE* braucienu, gan par *RDE* braucienu pilsētā.

** Piemērojamās emisiju robežvērtības, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 715/2007 I pielikumā vai turpmākos to aizstājošos aktos.

3. tabula. 2. tabulai atbilstošo tīro mazas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara minimālie iepirkuma mērķrādītāji 3. pantā minēto līgumu aptverto mazas noslodzes transportlīdzekļu kopskaitā dalībvalsts līmenī

Dalībvalsts	No ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim
Luksemburga	38,5 %	38,5 %
Zviedrija	38,5 %	38,5 %
Dānija	37,4 %	37,4 %
Somija	38,5 %	38,5 %
Vācija	38,5 %	38,5 %
Francija	37,4 %	37,4 %
Apvienotā Karaliste	38,5 %	38,5 %
Nīderlande	38,5 %	38,5 %
Austrija	38,5 %	38,5 %
Beļģija	38,5 %	38,5 %
Itālija	38,5 %	38,5 %
Īrija	38,5 %	38,5 %
Spānija	36,3 %	36,3 %
Kipra	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugāle	29,7 %	29,7 %
Grieķija	25,3 %	25,3 %

Dalībvalsts	No ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim
Slovēnija	22 %	22 %
Čehija	29,7 %	29,7 %
Igaunija	23,1 %	23,1 %
Slovākija	22 %	22 %
Lietuva	20,9 %	20,9 %
Polija	22 %	22 %
Horvātija	18,7 %	18,7 %
Ungārija	23,1 %	23,1 %
Latvija	22 %	22 %
Rumānija	18,7 %	18,7 %
Bulgārija	17,6 %	17,6 %

4. tabula. Tīro lielas noslodzes transportlīdzekļu īpatsvara minimālie iepirkuma mērķrādītāji
3. pantā minēto līgumu aptverto lielas noslodzes transportlīdzekļu kopskaitā dalībvalsts līmenī*

Dalībvalsts	Kravas automobiļi (N ₂ un N ₃ kategorijas transportlīdzekļi)		Pilsētas autobusi (M ₃ kategorijas transportlīdzekļi)*	
	No ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim	No ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim
Luksemburga	10 %	15 %	45 %	65 %
Zviedrija	10 %	15 %	45 %	65 %
Dānija	10 %	15 %	45 %	65 %
Somija	9 %	15 %	41 %	59 %
Vācija	10 %	15 %	45 %	65 %
Francija	10 %	15 %	43 %	61 %
Apvienotā Karaliste	10 %	15 %	45 %	65 %
Nīderlande	10 %	15 %	45 %	65 %
Austrija	10 %	15 %	45 %	65 %
Beļģija	10 %	15 %	45 %	65 %
Itālija	10 %	15 %	45 %	65 %
Īrija	10 %	15 %	45 %	65 %
Spānija	10 %	14 %	45 %	65 %
Kipra	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugāle	8 %	12 %	35 %	51 %
Grieķija	8 %	10 %	33 %	47 %

Dalībvalsts	Kravas automobiļi (N ₂ un N ₃ kategorijas transportlīdzekļi)		Pilsētas autobusi (M ₃ kategorijas transportlīdzekļi)*	
	No ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim	No ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā dienas] līdz 2025. gada 31. decembrim	No 2026. gada 1. janvāra līdz 2030. gada 31. decembrim
Slovēnija	7 %	9 %	28 %	40 %
Čehija	9 %	11 %	41 %	60 %
Igaunija	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovākija	8 %	9 %	34 %	48 %
Lietuva	8 %	9 %	42 %	60 %
Polija	7 %	9 %	32 %	46 %
Horvātija	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungārija	8 %	9 %	37 %	53 %
Latvija	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumānija	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgārija	7 %	8 %	34 %	48 %

* Puse no tīro pilsētas autobusu īpatsvara minimālā mērķrādītāja jāsasniedz, iepērkot bezemisiju pilsētas autobusus, kas definēti 4. panta 5. punktā. Ja vairāk nekā 80 % no pilsētas autobusiem, uz kuriem kopā attiecas visi 3. pantā minētie līgumi, par kuriem pirmajā pārskata laikposmā dalībvalstī piešķirtas līguma slēgšanas tiesības, ir divstāvu pilsētas autobusi, tad šo prasību attiecībā uz pirmo pārskata laikposmu samazina uz vienu ceturtdaļu no minimālā mērķrādītāja."