



EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS

TARYBA

**Briuselis, 2019 m. birželio 20 d.
(OR. en)**

**2017/0291 (COD)
LEX 1951**

**PE-CONS 57/2/19
REV 2**

**TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA, KURIA IŠ DALIES KEIČIAMA
DIREKTYVA 2009/33/EB DĖL SKATINIMO NAUDOTI NETARŠIAS IR EFEKTYVIAI
ENERGIJĄ VARTOJANČIAS KELIŲ TRANSPORTO PRIEMONES**

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
DIREKTYVA (ES) 2019/...**

2019 m. birželio 20 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros³,

¹ OL C 262, 2018 7 25, p. 58.

² OL C 387, 2018 10 25, p. 70.

³ 2019 m. balandžio 18 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2019 m. birželio 13 d. Tarybos sprendimas.

kadangi:

- (1) 2014 m. spalio 23–24 d. Europos Vadovų Tarybos išvadose pabrėžiama, kad Sąjunga yra įsipareigojusi sukurti tvarią, konkurencingą, saugią ir nuo išskastinio kuro nepriklausomą energetikos sistemą. 2014 m. sausio 22 d. Komisijos komunikate „2020–2030 m. klimato ir energetikos politikos strategija“ nustatyti plataus užmojo Sąjungos įsipareigojimai iki 2030 m. bent 40 proc. sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu, bent 27 proc. padidinti iš atsinaujinančiųjų išteklių suvartojamos energijos dalį, sutaupyti bent 27 proc. energijos ir padidinti Sąjungos energetikos saugumą, konkurencingumą ir tvarumą. Vėliau Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001¹ nustatyta, kad ne vėliau kaip 2030 m. atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalis turi sudaryti bent 32 proc. Sąjungos bendro galutinio energijos suvartojimo, o Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2002² nustatytas naujas tikslas, kad ne vėliau kaip 2030 m. Sąjungos energijos vartojimo efektyvumas būtų bent 32,5 proc.;

¹ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančių išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

² 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2002, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/27/ES dėl energijos vartojimo efektyvumo (OL L 328, 2018 12 21, p. 210).

- (2) 2016 m. liepos 20 d. komunikate „Europos mažataršio judumo strategija“ Komisija paskelbė, kad, norint įvykdyti 2015 m. Paryžiuje vykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje prisiimtus Sąjungos įsipareigojimus, būtina sparčiau mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro ir tvirtai siekti, kad iki šimtmečio vidurio transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekis taptų nulinis. Be to, būtina nedelsiant labai sumažinti transporto sektoriuje išmetamų sveikatai ir aplinkai kenksmingų oro teršalų kiekį. Tai galima pasiekti įgyvendinant įvairias politikos iniciatyvas, įskaitant perėjimo prie viešojo transporto rėmimo priemones ir viešųjų pirkimų naudojimą netaršioms transporto priemonėms skatinti;
- (3) 2017 m. gegužės 31 d. komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisieikimo visiems darbotvarkė“ Komisija pabrėžia, kad didėjanti netaršių transporto priemonių gamyba ir naudojimas, alternatyviųjų degalų infrastruktūra ir naujos judumo paslaugos, teikiamos išnaudojant skaitmeninimo ir automatizavimo privalumus Sąjungoje, duos įvairios naudos Sąjungos piliečiams, valstybėms narėms ir pramonės įmonėms. Tie privalumai, be kita ko, yra galimybės saugiau ir sklandžiai keliauti ir žalingų teršalų poveikio mažėjimas. Be to, kaip nurodyta 2017 m. rugsėjo 13 d. pranešime apie Sąjungos padėtį, vienas iš pagrindinių Sąjungos tikslų yra tapti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srities pasaulio lydere;

- (4) kaip paskelbta Komisijos komunikate „Europa kelyje“, ši direktyva yra dalis antrojo pasiūlymų rinkinio, kuriuo bus prisidėta prie mažataršio judumo Sąjungoje įgyvendinimo. Tame rinkinyje, pristatytame 2017 m. lapkričio 8 d. Komisijos komunikate „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“, numatytas rinkinys į pasiūlą ir paklausą orientuotų priemonių, kuriomis siekiama nukreipti Sąjungą mažataršio judumo įgyvendinimo linkme ir kartu didinti Sąjungos judumo ekosistemos konkurencingumą. Skatinant naudoti netaršias transporto priemones, kartu turėtų būti toliau plėtojamas viešasis transportas, kaip būdas mažinti kelių perkrovą ir taip sumažinti teršalų išmetimą bei pagerinti oro kokybę;
- (5) naujų technologijų inovacijos padeda mažinti transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekį ir oro bei triukšmo taršą, taigi ir mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Vis labiau plintant mažataršėms ir nulinės taršos kelių transporto priemonėms mažės išmetamo CO₂ ir tam tikrų kitų teršalų (kietųjų dalelių, azoto oksidų ir nemetaninių angliavandenilių) kiekis ir atitinkamai gerės oro kokybė miestuose bei kitose užterštose teritorijose, o sykiu bus prisidedama prie Sąjungos pramonės konkurencingumo ir augimo vis didėjančiose pasaulio mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių rinkose. Komisija turėtų vykdyti politikos priemones, kad būtų skatinamas plataus masto šių naujų technologijų diegimas pramonėje ir didinamas gamybos pajėgumas visose valstybėse narėse, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas ir darnų vystymąsi visose valstybėse narėse;

- (6) rinkos prognozės rodo, kad netaršių transporto priemonių pirkimo kainos ir toliau mažės. Dėl mažesnių eksploatavimo ir priežiūros sąnaudų bendros nuosavybės išlaidos jau dabar yra konkurencingos. Tikėtinas pirkimo kainų mažėjimas kitą dešimtmetį dar labiau sumažins kliūtis, trukdančias netaršioms transporto priemonėms patekti į rinką ir joje paplisti;
- (7) nors Sąjunga yra vienas iš pirmaujančių regionų mokslinių tyrimų ir didelės vertės ekologinių inovacijų srityse, didžiausi baterinių elektrinių autobusų ir baterijų gamintojai yra įsisteigę Azijos ir Ramiojo vandenyno regione. Be to, baterinių elektrinių transporto priemonių pasaulinės rinkos pokyčius skatina Kinijos ir Jungtinių Valstijų rinkos. Plataus užmojo Sąjungos netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo politika padės skatinti inovacijas ir toliau skatinti Sąjungos pramonės konkurencingumą ir augimą vis labiau pasaulinio masto netaršių transporto priemonių ir susijusių technologijų infrastruktūros rinkose. Kaip pažymėta 2017 m. spalio 3 d. Komisijos komunikate „Veiksmingi viešieji pirkimai Europoje ir Europai“, Komisija toliau dės pastangas, kad užtikrintų vienodas sąlygas ir skatintų geresnę prieigą prie trečiųjų šalių viešųjų pirkimų rinkų, įskaitant kelių transporto priemonių pirkimą, lizingą, nuomą ar išperkamąją nuomą;

- (8) atsižvelgiant į tai, kad viešojo sektoriaus išlaidos prekėms, darbams ir paslaugoms 2018 m. sudarė apie 16 proc. BVP, valdžios įstaigos, vykdydamos savo viešojo pirkimo politiką, gali skatinti ir remti naujoviškų prekių ir paslaugų rinkas. Norint pasiekti šį tikslą, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/33/EB¹ turėtų būti nustatyti aiškūs ir skaidrūs reikalavimai, įskaitant aiškius, ilgalaikius viešojo pirkimo tikslus ir paprastą jų apskaičiavimo metodą. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose 2014/24/ES² ir 2014/25/ES³ nustatytos būtinosios viešojo pirkimo taisyklės, kuriomis koordinuojamas perkančiųjų institucijų ir perkančiųjų subjektų vykdomas darbų, prekių ir paslaugų pirkimas. Visų pirma, tose direktyvose išdėstytos bendros piniginės ribinės vertės, pagal kurias nustatoma, kurioms viešosioms sutartims turi būti taikomi Sąjungos viešųjų pirkimų teisės aktai. Tos ribinės vertės taip pat taikomos Direktyvai 2009/33/EB;

¹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones (OL L 120, 2009 5 15, p. 5).

² 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

³ 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

- (9) norint naudoti alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemonės, būtina turėti pakankamą įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūrą. 2017 m. lapkričio 8 d. Komisija priėmė veiksmų planą, kuriuo remiamas spartesnis alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas Sąjungoje, be kita ko, teikiant didesnę paramą viešai prieinamų infrastruktūros objektų diegimui naudojant Sąjungos fondus, taip padedant sukurti palankesnes sąlygas pereiti prie netaršių transporto priemonių, taip pat ir viešojo transporto sektoriuje. Komisija iki 2020 m. gruodžio 31 d. persvarstys Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES¹ įgyvendinimą ir pateiks teisėkūros pasiūlymą tą direktyvą iš dalies pakeisti, jei, atsižvelgdama į to persvarstymo rezultatus, ji manys, kad tai būtina;
- (10) Direktyva 2009/33/EB papildo horizontaliuosius viešojo pirkimo Sąjungos teisės aktus ir joje numatomi tvarumo kriterijai, kuriais siekiama skatinti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių rinką. 2015 m. Komisija atliko Direktyvos 2009/33/EB *ex post* vertinimą ir padarė išvadą, kad ta direktyva nepaskatino netaršių transporto priemonių paplitimo rinkoje visoje Sąjungoje, visų pirma dėl trūkumų, susijusių su jos taikymo sritimi, ir nuostatų dėl transporto priemonių pirkimo. Tame vertinime padaryta išvada, kad tos direktyvos poveikis išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekio mažinimui ir pramonės konkurencingumo didinimui buvo labai ribotas;

¹ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

- (11) Komisijos peržiūrint Direktyvą 2009/33/EB atliktame poveikio vertinime pabrėžiama netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo bendrųjų valdymo principų pakeitimo Sąjungos lygmeniu nauda. Būtinųjų viešojo pirkimo tikslų nustatymas gali veiksmingai padėti siekti tikslo skatinti netaršių transporto priemonių plitimą rinkoje, palyginti su išorės sąnaudų internalizavimo poveikiu viešojo pirkimo sprendimams apskritai, o kartu atkreipiamas dėmesys į tai, kad į aplinkosaugos aspektus svarbu atsižvelgti priimant visus viešojo pirkimo sprendimus. Vidutinio ir ilgo laikotarpio nauda Sąjungos piliečiams ir įmonėms visiškai pateisina tą principą, jei perkančiosioms organizacijoms ir perkantiesiems subjektams suteikiama pakankamai lankstumo pasirinkti, kurią technologiją naudoti;
- (12) išplėtus Direktyvos 2009/33/EB taikymo sritį, kad ji apimtų tokią praktiką, kaip transporto priemonių lizingas, nuoma ir išperkamoji nuoma, taip pat tam tikrų paslaugų sutartis, užtikrinama, kad ji būtų taikoma visai svarbiai viešojo pirkimo praktikai. Į šios direktyvos taikymo sritį patenkančios paslaugos, pavyzdžiui, viešojo kelių transporto paslaugos, specialios paskirties automobilių kelių transporto keleivių vežimo paslaugos, nereguliaraus keleivinio transporto paslaugos, taip pat specialios pašto ir siuntinių pristatymo paslaugos bei atliekų rinkimo paslaugos, turėtų būti tokios paslaugos, kad šioms paslaugoms teikti naudojamos transporto priemonės priklausytų transporto priemonių kategorijoms, kurioms taikoma ši direktyva, ir šios paslaugos sudarytų didžiąją sutarties dalį. Tos paslaugos turėtų būti identifikuojamos naudojant atitinkamus bendro viešųjų pirkimų žodyno kodus, išvardytus priede. Galiojančioms sutartims ši direktyva atgaline data neturėtų būti taikoma;

- (13) dauguma pagrindinių suinteresuotųjų šalių pritaria netaršių transporto priemonių apibrėžčiai, kuria atsižvelgiama į reikalavimus mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir kitų oro teršalų kiekį. Siekiant užtikrinti, kad būtų tinkamų paskatų Sąjungos rinkoje paplisti mažataršėms ir nulinės taršos transporto priemonėms, šia direktyva nustatomos jų viešojo pirkimo nuostatos turėtų būti suderintos su Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/631¹ pateikta nulinės taršos ir mažataršių transporto priemonių apibrėžtimi. Veiksmais, kurių bus imtasi pagal šią direktyvą, bus prisidėta prie Reglamente (ES) 2019/631 nustatytų standartų reikalavimų laikymosi. Siekiant gerinti oro kokybę, netaršių transporto priemonių rodikliai turėtų būti geresni, palyginti su minimaliais reikalavimais, taikomais azoto oksidams (NO_x) ir – smulkių kietųjų dalelių atveju – kietųjų dalelių skaičiui (PN), nustatytais pagal galiojančias realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų (RVSIT) kiekio ribines vertes. Be nulinės taršos transporto priemonių, šiuo metu yra nedaug lengvųjų transporto priemonių, kurių išmetamų oro teršalų kiekis sudaro 80 proc. dabartinės išmetamų teršalų ribinės vertės arba mažiau. Tačiau numatoma, kad artimiausiais metais tokių transporto priemonių, ypač į lizdą jungiamų hibridinių automobilių, skaičius didės. Platesnio užmojo požiūris į viešąjį pirkimą gali duoti žymią papildomą paskatą rinkai;

¹ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 2019/631, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamo CO₂ normos, ir kuriuo panaikinami reglamentai (EB) Nr. 443/2009 ir (ES) Nr. 510/2011 (OL L 111, 2019 4 25, p. 13).

- (14) netaršios sunkiosios transporto priemonės turėtų būti apibrėžiamos atsižvelgiant į alternatyviųjų degalų naudojimą pagal Direktyvą 2014/94/ES. Kai perkamose transporto priemonėse turi būti naudojami skystieji biodegalai, sintetiniai arba parafininiai degalai, perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai turi užtikrinti, per viešojo pirkimo procedūrą nustatydami privalomas sutarties sąlygas arba panašias veiksmingas priemones, kad tose transporto priemonėse būtų naudojami tik tokie degalai. Nors gali nutikti taip, kad šiuose degaluose bus kuro priedų, kaip, pavyzdžiui, etanolio pagrindu pagaminto kuro pritaikytiems dyzeliniams varikliams ED95 atveju, jie neturėtų būti maišomi su iškastiniu kuru;
- (15) siekiant pagerinti oro kokybę savivaldybėse, itin svarbu atnaujinti transporto parką netaršiomis transporto priemonėmis. Be to, tam, kad būtų laikomasi žiedinės ekonomikos principų, reikia prailginti produktų naudojimo trukmę. Todėl transporto priemonės, kurios po modifikavimo atitinka netaršioms transporto priemonėms arba nulinės taršos transporto priemonėms keliamus reikalavimus, taip pat turėtų būti įtrauktos apskaičiuojant, koku mastu pasiekti būtinieji viešojo pirkimo tikslai;

- (16) lengvosios ir sunkiosios transporto priemonės naudojamos skirtingais tikslais ir skiriasi jų rinkos brandos lygis, todėl būtų naudinga, jei tie skirtumai būtų pripažįstami viešojo pirkimo nuostatose. Poveikio vertinime pripažįstama, kad mažataršiams ir nulinės taršos miesto autobusams būdinga didesnė rinkos branda, o mažataršiai ir nulinės taršos sunkvežimiai yra ankstyvesniame rinkos plėtros etape. Dėl nedidelio mažataršių ir nulinės taršos tolimojo susisiekimo autobusų rinkos brandos lygio, palyginti riboto viešųjų pirkimų vaidmens šiame rinkos segmente ir jiems taikomų specialių eksploatacijos reikalavimų tolimojo susisiekimo autobusai neturėtų būti įtraukti į šios direktyvos taikymo sritį. Laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 661/2009¹ ir Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisijos (UNECE) taisyklėje Nr. 107 išdėstyto požiūrio, M₃ kategorijos transporto priemonės, kuriose numatytos stovimosios vietos, kad keleiviai galėtų dažnai judėti, laikomos miesto autobusais, o M₃ kategorijos transporto priemonės, kuriose stovimųjų vietų yra nedaug arba visai nėra, laikomos tolimojo susisiekimo autobusais. Atsižvelgiant į labai ribotą dviaukščių autobusų rinką ir jiems taikomus specifinius projektavimo apribojimus, per pirmąjį ataskaitinį laikotarpį, kuriam taikoma ši direktyva, tikslinga taikyti žemesnius būtinuosius viešojo pirkimo tikslus toms nulinės taršos transporto priemonėms, kurios priklauso tai sunkiųjų transporto priemonių kategorijai valstybėse narėse, kuriose dviaukščiai autobusai sudaro didelę viešųjų pirkimų dalį;

¹ 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 200, 2009 7 31, p. 1);

- (17) siekiant išvengti neproporcingos naštos valdžios institucijoms ir veiklos vykdytojams, valstybės narės turėtų turėti galimybę netaikyti šios direktyvos reikalavimų tam tikrų transporto priemonių, turinčių specifinių charakteristikų, susijusių su jų eksploatacijos reikalavimais, viešajam pirkimui. Tarp tų transporto priemonių yra šarvuotos transporto priemonės, greitosios pagalbos automobiliai, katafalkai, neįgaliųjų vežimėliams pritaikytos M₁ kategorijos transporto priemonės, mobilieji kranai, transporto priemonės, suprojektuotos ir sukonstruotos naudoti daugiausia statybos aikštelėse ar karjeruose, uostų arba oro uostų įrenginiai, taip pat transporto priemonės, specialiai suprojektuotos ir sukonstruotos arba pritaikytos ginkluotųjų pajėgų, civilinės saugos, priešgaisrinės apsaugos ir viešosios tvarkos užtikrinimo tarnybų reikmėms. Toks pritaikymas gali būti susijęs su specialios ryšių įrangos arba švyturėlių įrengimu. Šioje direktyvoje nustatyti reikalavimai neturėtų būti taikomi transporto priemonėms, suprojektuotoms ir sukonstruotoms darbams atlikti ir netinkančioms keleiviams arba prekėms vežti. Tos transporto priemonės apima kelių priežiūros darbams skirtas transporto priemones, pavyzdžiui, plūginius sniego valytuvus;

- (18) nustatčius būtinuosius netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo tikslus, kurie valstybių narių lygmeniu turi būti pasiekti per du referencinius laikotarpius iki 2025 m. ir iki 2030 m., politika rinkose, kuriose būtinos investicijos į mažataršį ir nulinės taršos judumą, turėtų tapti aiškesnė. Būtinieji tikslai remia netaršių transporto priemonių rinką visoje Sąjungoje. Jais numatoma laiko viešojo pirkimo procesams pritaikyti ir duodamas aiškus rinkos signalas. Be to, reikalaujant, kad pusė per tuos referencinius laikotarpius įsigyjamų autobusų būtinąjį tikslo būtų įgyvendinta vykdant nulinės taršos autobusų viešuosius pirkimus, sustiprinamas įsipareigojimas mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Reikėtų pažymėti, kad troleibusai laikomi nulinės taršos autobusais, jeigu jie varomi tik elektra arba naudoja tik nulinės taršos galios pavarą, kai jie nėra prijungti prie tinklo, kitu atveju jie vis tiek laikomi netaršiomis transporto priemonėmis. Poveikio vertinime atkreipiamas dėmesys į tai, kad valstybės narės vis dažniau nustato nacionalinius tikslus, atsižvelgdamos į savo ekonominį pajėgumą ir problemos sunkumą. Skirtingoms valstybėms narėms turėtų būti nustatyti skirtingi tikslai, priklausomai nuo jų ekonominio pajėgumo (bendrojo vidaus produkto vienam gyventojui) ir taršos poveikio (miesto gyventojų tankio). Šiai direktyvai atliktas teritorinio poveikio vertinimas parodė, kad poveikis Sąjungos regionuose bus tolygus;

- (19) valstybės narės turėtų turėti galimybę lanksčiai paskirstyti pastangas, kad pasiektų būtinuosius tikslus savo teritorijoje, atsižvelgdamos į savo konstitucinę sistemą ir laikydamosi savo transporto politikos tikslų. Paskirstant pastangas valstybėje narėje būtų galima atsižvelgti į įvairius veiksnius, pvz., ekonominio pajėgumo, oro kokybės, gyventojų tankumo, transporto sistemų charakteristikų skirtumus, transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo ir oro taršos mažinimo politiką arba kitus atitinkamus kriterijus;
- (20) transporto priemonės, neišmetančios jokių teršalų per išmetimo vamzdį, taip pat palieka aplinkosauginį pėdsaką dėl kuro tiekimo grandinėje nuo gavybos etapo iki degalų bako išmetamų teršalų, taip pat dėl sudėtinių dalių gamybos proceso ir jų perdirbamumo masto. Siekiant atitikties tvarumo tikslams, baterijos turėtų būti gaminamos darant minimalų poveikį aplinkai Sąjungoje ir už jos ribų, visų pirma atsižvelgiant į baterijų gamyboje naudotinių žaliavų gavybos procesą. Technologijų, kuriomis sprendžiama ši problema, pavyzdžiui, tvarių ir perdirbamų baterijų naudojimo, skatinimas gali prisidėti prie bendro elektrinių transporto priemonių tvarumo įgyvendinant tokias iniciatyvas kaip ES baterijų aljansas ir ES baterijų veiksmų planas bei persvarstant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/66/EB¹. Galimas transporto priemonių per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio ir „nuo gręžinio iki transporto priemonės“ išmetamo CO₂ kiekio nustatymas turėtų būti svarstomas laikotarpiui po 2030 m., atsižvelgiant į atitinkamas Sąjungos teisės aktų nuostatas, pagal kurias jis tuo metu apskaičiuojamas;

¹ 2006 m. rugsėjo 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/66/EB dėl baterijų ir akumuliatorių bei baterijų ir akumuliatorių atliekų ir Direktyvos 91/157/EEB panaikinimo (OL L 266, 2006 9 26, p. 1).

- (21) savo 2017 m. balandžio 4 d. rekomendacijoje Tarybai ir Komisijai, pateiktoje atlikus išmetamųjų teršalų matavimų automobilių sektoriuje tyrimą¹, Europos Parlamentas paragino valstybes nares skatinti žaliojo viešojo pirkimo politiką ir valdžios institucijas savo automobilių parkams pirkti nulinės taršos ir itin mažataršės transporto priemonės arba panaudoti minėtas transporto priemones viešosiose arba pusiau viešosiose dalijimosi automobiliais programose ir iki 2035 m. visiškai atsisakyti naujų CO₂ išmetančių automobilių;
- (22) didžiausią poveikį galima pasiekti, jei netaršių transporto priemonių viešasis pirkimas bus tikslingai vykdomas vietovėse, kuriose yra santykinai didelė oro ir triukšmo tarša. Valstybių narių valdžios institucijos skatinamos atkreipti ypatingą dėmesį į tas sritis, kai siekia vidaus būtinųjų viešojo pirkimo tikslų. Valdžios institucijos yra taip pat skatinamos imtis priemonių, pavyzdžiui, skirti pakankamai finansinių išteklių perkančiosioms organizacijoms ir perkantiesiems subjektams, siekiant užtikrinti, kad dėl išlaidų, susijusių su šioje direktyvoje nustatytų būtinųjų viešojo pirkimų tikslų laikymusi, nebūtų padidintos bilietų kainos vartotojams arba apribotos viešojo transporto paslaugos, arba nebūtų sudaroma kliūčių netaršaus ne kelių transporto, pavyzdžiui, tramvajų ir metro, plėtojimui. Su tuo susijusius veiksmus valdžios institucijos turėtų nurodyti savo ataskaitose, teikiamose pagal šią direktyvą. Siekiant išvengti neproporcingos naštos ir optimizuoti galimus šios direktyvos rezultatus, valdžios institucijoms turėtų būti teikiama tinkama techninė pagalba;

¹ OL C 298, 2018 8 23, p. 140.

- (23) viešasis transportas tik maža dalimi prisideda prie transporto sektoriaus išmetamų teršalų kiekio. Siekdamos toliau skatinti transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimą, gerinti oro kokybę ir užtikrinti vienodas sąlygas įvairiems veiklos vykdytojams, valstybės narės, laikydamosi Sąjungos teisės, gali nuspręsti panašius reikalavimus taikyti ir privatiems veiklos vykdytojams bei paslaugoms, nepatenkantiems į šios direktyvos taikymo sritį, pavyzdžiui, taksi, automobilių nuomos ir dalijimosi automobiliais bendrovių teikiamoms paslaugoms;
- (24) gyvavimo ciklo sąnaudos yra svarbi priemonė, kuria naudodamosi perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai gali įvertinti energijos ir aplinkos apsaugos sąnaudas per transporto priemonės gyvavimo ciklą, įskaitant sąnaudas dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir kitų teršalų, apskaičiuotas pagal atitinkamą piniginių vertės nustatymo metodiką. Atsižvelgiant į tai, kad pagal Direktyvą 2009/33/EB eksploatacinio laikotarpio sąnaudų apskaičiavimo metodika naudota menkai, ir į perkančiųjų organizacijų ir perkančiųjų subjektų pateiktą informaciją apie konkrečioms aplinkybėms ir poreikiams pritaikytų metodikų naudojimą, neturėtų būti reikalaujama naudoti konkrečios privalomos metodikos, o perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai savo viešojo pirkimo procesuose turėtų galėti rinktis bet kurią gyvavimo ciklo sąnaudų nustatymo metodiką, remdamiesi ekonomiškai naudingiausio pasiūlymo kriterijumi, kaip nurodyta Direktyvos 2014/24/ES 67 straipsnyje ir Direktyvos 2014/25/ES 82 straipsnyje, atsižvelgiant į ekonominį efektyvumą per transporto priemonės eksploatavimo laikotarpį, taip pat aplinkos ir socialinius aspektus;

- (25) pagal šią direktyvą teikiamos viešojo pirkimo ataskaitos turėtų padėti susidaryti aiškų rinkos vaizdą ir taip užtikrinti galimybę veiksmingai stebėti jos įgyvendinimą. Tokiose ataskaitose pirmiausia turėtų būti pateikta valstybių narių preliminarinė informacija. Komisijai ne vėliau kaip ...[36 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos], po to pirmoji išsamiai būtinųjų viešojo pirkimo tikslų įgyvendinimo ataskaita turėtų būti pateikta 2026 m., o vėliau – kas trejus metus. Šis laikotarpis turėtų būti suderintas su esamais ataskaitų teikimo reikalavimais pagal direktyvas 2014/24/ES ir 2014/25/ES. Siekiant sumažinti administracinę naštą valdžios įstaigoms ir veiksmingai apžvelgti rinką, turėtų būti sudarytos sąlygos teikti supaprastintas ataskaitas. Bendro Sąjungos viešųjų pirkimų žodyno kontekste Komisija pasiūlys registracijos ir stebėjimo „Tenders Electronic Daily“ (TED) duomenų bazėje sprendimus ir užtikrins, kad būtų teikiamos išsamios ataskaitos apie visas mažataršes, nulinės taršos ir kitas alternatyviaisiais degalais varomas transporto priemones. Specialūs kodai bendrame viešųjų pirkimų žodyne padės vykdyti registraciją ir stebėjimą TED duomenų bazėje;

- (26) dar labiau paskatinti netaršių transporto priemonių ir jų infrastruktūros paplitimą rinkoje galima nustačius tikslines viešosios paramos priemones nacionaliniu ir Sąjungos lygmenimis. Tokios priemonės apima intensyvesnį Sąjungos lėšų naudojimą siekiant remti viešojo transporto priemonių parkų atnaujinimą, taip pat geresnį keitimąsi žiniomis ir viešojo pirkimo suderinimą, kad būtų galima imtis veiksmų pakankamai dideliu mastu ir taip sumažinti sąnaudas ir paveikti rinką. Galimybė teikti valstybės paramą siekiant skatinti alternatyviųjų degalų paskirstymo infrastruktūros plėtrą pripažįstama 2014–2020 m. valstybės pagalbos aplinkai ir energetikai gairėse¹. Tačiau tokiai valstybės paramai ir toliau bus taikoma Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo ir ypač jos 107 ir 108 straipsniai;

¹ OL C 200, 2014 6 28, p. 1.

- (27) tikslinės netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo paramos priemonės gali padėti perkančiosioms organizacijoms ir perkantiesiems subjektams. Pagal dabartinę 2014–2020 m. daugiametę finansinę programą (DFP) Sąjunga jau turi daug įvairių fondų, skirtų padėti valstybėms narėms, vietos valdžios institucijoms ir susijusiems veiklos vykdytojams pereiti prie tvaraus judumo. Visų pirma, Europos struktūriniai ir investicijų fondai yra pagrindinis judumo mieste projektų finansavimo šaltinis. Pagal Sąjungos mokslinių tyrimų programą „Horizontas 2020“, sukurta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1291/2013¹, finansuojami judumo miestuose ir pažangiųjų miestų bei gyvenviečių mokslinių tyrimų ir inovacijų projektai, o pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, sukurta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1316/2013², skiriama parama atitinkamos infrastruktūros diegimui miestų transporto mazguose. Netaršios transporto priemonės apibrėžties ir būtinųjų viešojo pirkimo tikslų nustatymas šioje direktyvoje gali padėti užtikrinti dar tikslingesnę Sąjungos finansinių priemonių naudojimą, be kita ko, ir kitoje 2021–2027 m. DFP. Tos paramos priemonės padės sumažinti pradines dideles investicijas į infrastruktūros pokyčius ir prisidės prie transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo;

¹ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1291/2013, kuriuo sukurama bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Horizontas 2020“ (2014–2020 m.) ir panaikinamas Sprendimas Nr. 1982/2006/EB (OL L 347, 2013 12 20, p. 104).

² 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukurama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, 2013 12 20, p. 129).

- (28) siekdama padėti užtikrinti, kad galima nauda būtų visapusiškai išnaudota, Komisija turėtų pateikti valstybėms narėms gaires dėl įvairių Sąjungos lėšų, kurios galėtų būti naudojamos, ir turėtų padėti valstybėms narėms sudaryti palankesnes sąlygas ir susisteminti keitimąsi žiniomis ir geriausia patirtimi, siekiant skatinti perkančiąsias organizacijas ir perkančiuosius subjektus pirkti, įsigyti lizingo būdu, nuomoti ar įsigyti išperkamosios nuomos būdu netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones. Komisija taip pat turėtų toliau teikti techninių ir finansinių konsultacijų paslaugas vietos valdžios institucijoms ir veiklos vykdytojams, pasitelkdama tokias priemones kaip Europos investavimo konsultacijų centras, JASPERS ir JESSICA. Tokia parama turėtų apimti perkančiųjų organizacijų ir perkančiųjų subjektų skatinimą sutelkti savo išteklius į bendrą mažataršių ir efektyviai energiją vartojančių kelių transporto priemonių viešąjį pirkimą siekiant masto ekonomijos ir palengvinti šios direktyvos tikslų įgyvendinimą;
- (29) siekiant kuo labiau padidinti investicijų poveikį, reikia geriau koordinuoti judumą ir miestų planavimą, pavyzdžiui, naudojant tvaraus judumo mieste planus. Tvaraus judumo mieste planai – tai planai, kurie yra rengiami įvairiose politikos srityse ir bendradarbiaujant įvairiais valdymo lygmenimis, derinant skirtingas transporto rūšis, kelių saugą, krovinių vežimą, judumo valdymą ir pažangiąsias transporto sistemas. Tvaraus judumo mieste planai gali atlikti svarbų vaidmenį siekiant Sąjungos tikslų, susijusių su išmetamo CO₂ kiekiu, triukšmo ir oro taršos mažinimu;

- (30) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su bendros valstybių narių teikiamų ataskaitų formos ir jų perdavimo tvarkos nustatymu. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;
- (31) Komisija iki 2027 m. gruodžio 31 d. turėtų atlikti Direktyvos 2009/33/EB įgyvendinimo peržiūrą. Kai tikslinga, kartu su ta peržiūra turėtų būti pateiktas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto iš dalies pakeisti tą direktyvą laikotarpiui po 2030 m., be kita ko, siekiant nustatyti naujus plataus užmojo tikslus ir išplėsti taikymo sritį įtraukiant kitų kategorijų transporto priemonės, pavyzdžiui, L kategorijos transporto priemonės ir statybviečių mašinas. Atlikdama peržiūrą, Komisija taip pat turėtų, be kita ko, įvertinti galimybę suderinti šią direktyvą su per visą gyvavimo ciklą išmetamo CO₂ kiekio ir „nuo gręžinio iki transporto priemonės“ išmetamo CO₂ kiekio apskaičiavimo metodika, parengta atsižvelgiant į ES transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartus, taip pat galimybę skatinti tvarias ir perdirbamas baterijas bei geriausių ir restauruotų padangų naudojimą;
- (32) nors šioje direktyvoje nustatyti būtinieji viešojo pirkimo tikslai Sąjungos institucijoms netaikomi, pageidautina, kad Sąjungos institucijos rodytų pavyzdį;

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (33) kadangi šios direktyvos tikslų, t. y. paskatinti netaršių transporto priemonių paklausą ir taip remti perėjimą prie mažataršio judumo, valstybės narės negali deramai pasiekti ir dėl bendros ir ilgalaikės politikos sistemos ir masto tų tikslų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (34) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų¹ valstybės narės pagrįstais atvejais įsipareigojo prie pranešimų apie perkėlimo priemonės pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- (35) todėl Direktyva 2009/33/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

¹ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

1 straipsnis
Direktyvos 2009/33/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2009/33/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) pavadinimas pakeičiamas taip:

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

- 2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Dalykas ir tikslai

Šia direktyva valstybės narės įpareigojamos užtikrinti, kad perkančiosios organizacijos ir perkantieji subjektai, vykdydami tam tikrų kelių transporto priemonių viešuosius pirkimus, atsižvelgtų į eksploatacinio laikotarpio poveikį energetikai ir aplinkai, įskaitant suvartojamą energiją ir išmetamą CO₂ ir kai kurių kitų teršalų kiekį, kad būtų skatinama netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinka ir didinamas transporto sektoriaus įnašas į Sąjungos aplinkos, klimato ir energetikos politiką.“;

3) 2 straipsnis pakeičiamas taip:

„2 straipsnis

Išimtyys

Valstybės narės gali netaikyti šioje direktyvoje nustatytų reikalavimų transporto priemonėms, nurodytoms Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858* 2 straipsnio 2 dalies d punkte ir 2 straipsnio 3 dalies a ir b punktuose bei to reglamento I priedo A dalies 5.2–5.5 punktuose ir 5.7 punkte.

* 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).“;

4) 3 straipsnis pakeičiamas taip:

„3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma viešiesiems pirkimams pagal:

- a) kelių transporto priemonių pirkimo, lizingo, nuomos arba išperkamosios nuomos sutartis, kai tas sutartis sudaro perkančiosios organizacijos ar perkantieji subjektai, tokia apimtimi, kokia jie įpareigoti taikyti pirkimo procedūras, nustatytas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvose 2014/24/ES^{*} ir 2014/25/ES^{**};
- b) viešųjų paslaugų sutartis, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1370/2007^{***}, kurių dalykas yra keleivių vežimo kelių transportu paslaugų teikimas, viršijančias valstybių narių nustatomą ribą, neviršijančią to reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nustatytos taikytinos ribinės vertės;
- c) paslaugų sutartis, nustatytas šios direktyvos priedo 1 lentelėje, tokia apimtimi, kokia perkančiosios organizacijos ar perkantieji subjektai įpareigoti taikyti pirkimo procedūras, nustatytas direktyvose 2014/24/ES ir 2014/25/ES.

Ši direktyva taikoma tik tokioms sutartims, kurių atveju kvietimas dalyvauti konkurse buvo išsiųstas po ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos], arba, jei kvietimas dalyvauti konkurse nenumatytas – kai perkančioji organizacija arba perkantysis subjektas viešųjų pirkimų procedūrą pradėjo po tos datos.

2. Ši direktyva netaikoma:

- a) transporto priemonėms, nurodytoms Reglamento (ES) 2018/858 2 straipsnio 2 dalies a, b ir c punktuose ir 2 straipsnio 3 dalies c punkte;
- b) M₃ kategorijos transporto priemonėms, išskyrus I ir A klasių transporto priemones, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 661/2009^{****} 3 straipsnio 2 ir 3 punktuose.

* 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

** 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

*** 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

**** 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 200, 2009 7 31, p. 1).“;

5) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

„4 straipsnis

Apibrėžtys

Šioje direktyvoje:

- 1) perkančiosios organizacijos – perkančiosios organizacijos, apibrėžtos Direktyvos 2014/24/ES 2 straipsnio 1 dalies 1 punkte ir Direktyvos 2014/25/ES 3 straipsnyje;
- 2) perkantieji subjektai – perkantieji subjektai, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/25/ES 4 straipsnyje;
- 3) kelių transporto priemonė – M arba N kategorijos transporto priemonė, apibrėžta Reglamento (ES) 2018/858 4 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose;

4) netarši transporto priemonė:

- a) M_1 , M_2 arba N_1 kategorijos transporto priemonė, kurios per išmetimo vamzdį išmetamo CO_2 kiekis g/km ir realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų kiekis nesiekia priedo 2 lentelėje nurodytos procentinės taikomų išmetamų teršalų normų dalies, arba
- b) M_3 , N_2 arba N_3 kategorijos transporto priemonė, naudojanti alternatyviuosius degalus, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES* 2 straipsnio 1 ir 2 punktuose, išskyrus degalus, pagamintus iš didelę netiesioginio žemės naudojimo keitimo riziką keliančių pradinių žaliavų, kurių atveju stebima reikšminga jų auginimo teritorijos plėtra užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sandėpų, plotus pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2018/2001** 26 straipsnį. Jei transporto priemonėse naudojami skystieji biodegalai, sintetiniai ir parafininiai degalai, tie degalai nemaišomi su tradiciniu iškastiniu kuru;

- 5) nulinės taršos sunkioji transporto priemonė – netarši transporto priemonė, apibrėžta šio straipsnio 4 punkto b papunktyje, be vidaus degimo variklio arba su vidaus degimo varikliu, išmetančiu mažiau negu 1 g CO₂/kWh, kaip išmatuota pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 595/2009^{***} ir jo įgyvendinimo priemones, arba išmetančiu mažiau negu 1 g CO₂/km, kaip išmatuota pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 715/2007^{****} ir jo įgyvendinimo priemones.

-
- * 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).
- ** 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).
- *** 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 715/2007 ir Direktyvą 2007/46/EB, bei panaikinantis Direktyvas 80/1269/EEB, 2005/55/EB ir 2005/78/EB (OL L 188, 2009 7 18, p. 1).
- **** 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos (OL L 171, 2007 6 29, p. 1).“;

6) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Būtinieji viešojo pirkimo tikslai

1. Valstybės narės užtikrina, kad 3 straipsnyje nurodytas transporto priemonių ir paslaugų viešasis pirkimas atitiktų priedo 3 lentelėje nustatytus netaršių lengvųjų transporto priemonių ir priedo 4 lentelėje nustatytų netaršių sunkiųjų transporto priemonių būtinuosius viešojo pirkimo tikslus. Tie tikslai yra išreikšti mažiausiomis procentinėmis dalimis, kurias sudaro netaršios transporto priemonės, palyginti su bendru kelių transporto priemonių, įsigytų pagal visas 3 straipsnyje nurodytas sutartis, sudarytas nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d. pirmuoju ataskaitiniu laikotarpiu ir nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d. antruoju ataskaitiniu laikotarpiu, skaičiumi.
2. Apskaičiuojant būtinuosius viešojo pirkimo tikslus, viešojo pirkimo data, į kurią reikia atsižvelgti, – tai viešojo pirkimo procedūros užbaigimo sudarant sutartį data.
3. Transporto priemonės, atitinkančios netaršios transporto priemonės apibrėžtį pagal 4 straipsnio 4 punktą arba nulinės taršos sunkiosios transporto priemonės apibrėžtį pagal 4 straipsnio 5 punktą po modifikavimo, gali atitinkamai būti laikomos netaršiomis transporto priemonėmis arba nulinės taršos sunkiosiomis transporto priemonėmis, siekiant užtikrinti atitiktį būtiniesiems viešojo pirkimo tikslams.

4. 3 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų sutarčių atveju, siekiant įvertinti, kaip laikomasi nustatytų būtinųjų viešojo pirkimo tikslų, atsižvelgiama į pagal kiekvieną sutartį nupirktų, lizingo būdu įsigytų, išsinuomotų arba išperkamosios nuomos būdu įsigytų kelių transporto priemonių skaičių.
5. 3 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose nurodytų sutarčių atveju, siekiant įvertinti, kaip laikomasi nustatytų būtinųjų viešojo pirkimo tikslų, atsižvelgiama į kelių transporto priemonių, kurios bus naudojamos paslaugoms pagal kiekvieną sutartį teikti, skaičių.
6. Jei nauji tikslai laikotarpiui po 2030 m. sausio 1 d. nepriimami, toliau taikomi antruoju ataskaitiniu laikotarpiu nustatyti tikslai ir jie apskaičiuojami pagal 1–5 dalis vėlesniais penkerių metų laikotarpiais.
7. Valstybės narės gali taikyti arba leisti savo perkančiosioms organizacijoms ar perkantiesiems subjektams taikyti didesnius nei šios direktyvos priede nurodytuosius nacionalinius tikslus arba griežtesnius reikalavimus.“;

7) 6 ir 7 straipsniai išbraukiami;

8) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

„8 straipsnis

Keitimasis žiniomis ir geriausia praktika

Komisija sudaro palankesnes sąlygas ir sistemina valstybių narių keitimąsi žiniomis ir geriausia praktika, kaip skatinti perkančiąsias organizacijas ir perkančiuosius subjektus pirkti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones.“;

9) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

„9 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Direktyvos 2014/94/ES 9 straipsnį.

Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011*.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

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

* 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).“;

- 10) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Ataskaitų teikimas ir peržiūra

1. Ne vėliau kaip ... [36 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] valstybės narės praneša Komisijai apie priemones, kurių imtasi siekiant įgyvendinti šią direktyvą, ir apie valstybių narių ketinimus dėl būsimos įgyvendinimo veiklos, įskaitant tvarkaraštį ir galimą pastangų padalijimą tarp skirtingų valdymo lygmenų, taip pat bet kokią kitą informaciją, kurią valstybė narė laiko svarbia.

2. Ne vėliau kaip 2026 m. balandžio 18 d., o vėliau kas trejus metus, valstybės narės teikia Komisijai šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą. Tos ataskaitos pridedamos prie ataskaitų, numatytų Direktyvos 2014/24/ES 83 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje ir Direktyvos 2014/25/ES 99 straipsnio 3 dalies antroje pastraipoje, ir jose pateikiama informacija apie priemones, kurių imtasi šiai direktyvai įgyvendinti, būsimą įgyvendinimo veiklą, taip pat visa kita informacija, kurią valstybė narė laiko svarbia. Tose ataskaitose taip pat pateikiamas transporto priemonių, kurioms taikomos šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalyje nurodytos sutartys, skaičius ir kategorijos, remiantis Komisijos pagal šio straipsnio 3 dalį pateiktais duomenimis. Informacija pateikiama Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 2195/2002* nurodytų kategorijų pagrindu.
3. Siekdama padėti valstybėms narėms vykdyti ataskaitų teikimo įpareigojimus, Komisija lygina ir paskelbia transporto priemonių, kurioms taikomos šios direktyvos 3 straipsnio 1 dalies a ir c punktuose nurodytos sutartys, skaičių ir kategorijas, paimdama atitinkamus duomenis iš skelbimų apie sutarčių sudarymą, paskelbtų „Tenders Electronic Daily“ (TED) duomenų bazėje pagal direktyvas 2014/24/ES ir 2014/25/ES.

4. Ne vėliau kaip 2027 m. balandžio 18 d., o vėliau kas trejus metus Komisija pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai apie šios direktyvos įgyvendinimą, nurodydama priemones, kurių valstybės narės ėmėsi po 2 dalyje nurodytų ataskaitų pateikimo.
5. Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. Komisija peržiūri šios direktyvos įgyvendinimą ir, jei reikia, pateikia teisėkūros pasiūlymą ją iš dalies pakeisti laikotarpiui po 2030 m., be kita ko, nustatant naujus tikslus ir įtraukiant kitų kategorijų transporto priemones, pavyzdžiui, dvirates ir trirates transporto priemones.
6. Komisija pagal 9 straipsnio 2 dalį priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma šio straipsnio 2 dalyje nurodytų ataskaitų forma ir jų perdavimo tvarka.

* 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2195/2002 dėl bendro viešųjų pirkimų žodyno (BVPŽ) (OL L 340, 2002 12 16, p. 1).“;

- 11) priedas pakeičiamas šios direktyvos priedo tekstu.

2 straipsnis
Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos]. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

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

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

3 straipsnis
Įsigaliojimas

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

4 straipsnis
Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

PRIEDAS

„PRIEDAS

Informacija dėl būtinųjų netaršių transporto priemonių
viešojo pirkimo tikslų įgyvendinimo valstybėse narėse
remiant mažataršį judumą

1 lentelė. 3 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytų paslaugų Bendro viešųjų pirkimų žodyno (BVPŽ)
kodai

BVPŽ kodas	Aprašymas
60112000-6	Viešojo kelių transporto paslaugos
60130000-8	Specialiojo keleivinio kelių transporto paslaugos
60140000-1	Nereguliarus keleivinis transportas
90511000-2	Atliekų rinkimo paslaugos
60160000-7	Pašto siuntų vežimas keliais
60161000-4	Siuntinių vežimo paslaugos
64121100-1	Pašto pristatymo paslaugos
64121200-2	Siuntinių pristatymo paslaugos

2 lentelė. Netaršių lengvųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekio ribinės vertės

Transporto priemonių kategorijos	Iki 2025 m. gruodžio 31 d.		Nuo 2026 m. sausio 1 d.	
	CO ₂ g/km	RVSIT kiekis ¹ kaip procentinė išmetamų teršalų kiekio normos dalis ²	CO ₂ g/km	RVSIT kiekis ¹ kaip procentinė išmetamų teršalų kiekio normos dalis ²
M ₁	50	80 %	0	netaikoma
M ₂	50	80 %	0	netaikoma
N ₁	50	80 %	0	netaikoma

- ¹ Deklaruotos didžiausios realiomis važiavimo sąlygomis išmetamų teršalų (RVSIT) vertės, taikomos kietųjų dalelių skaičiui (PN) #/km ir azoto oksidams (NO_x) mg/km, nurodytos atitikties liudijimo 48.2 punkte, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/46/EB* IX priede, tiek visame RVSIT nustatymo maršrute, tiek maršruto miesto atkarpoje.
- ² Taikomos išmetamų teršalų kiekio ribinės vertės, nustatytos Reglamento (EB) Nr. 715/2007 I priede arba jį pakeičiančiose nuostatose.

* 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus („Pagrindų direktyva“) (OL L 263, 2007 10 9, p. 1).

3 lentelė. Būtinieji viešojo pirkimo tikslai dėl netaršių lengvųjų transporto priemonių dalies pagal 2 lentelę, palyginti su bendru lengvųjų transporto priemonių, kurioms taikomos 3 straipsnyje nurodytos sutartys, skaičiumi valstybės narės lygmeniu

Valstybė narė	Nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d.	Nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.
Liuksemburgas	38,5 %	38,5 %
Švedija	38,5 %	38,5 %
Danija	37,4 %	37,4 %
Suomija	38,5 %	38,5 %
Vokietija	38,5 %	38,5 %
Prancūzija	37,4 %	37,4 %
Jungtinė Karalystė	38,5 %	38,5 %
Nyderlandai	38,5 %	38,5 %
Austrija	38,5 %	38,5 %
Belgija	38,5 %	38,5 %
Italija	38,5 %	38,5 %
Airija	38,5 %	38,5 %
Ispanija	36,3 %	36,3 %
Kipras	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugalija	29,7 %	29,7 %
Graikija	25,3 %	25,3 %

Valstybė narė	Nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d.	Nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.
Slovėnija	22 %	22 %
Čekija	29,7 %	29,7 %
Estija	23,1 %	23,1 %
Slovakija	22 %	22 %
Lietuva	20,9 %	20,9 %
Lenkija	22 %	22 %
Kroatija	18,7 %	18,7 %
Vengrija	23,1 %	23,1 %
Latvija	22 %	22 %
Rumunija	18,7 %	18,7 %
Bulgarija	17,6 %	17,6 %

4 lentelė. Būtinieji viešojo pirkimo tikslai dėl netaršių sunkiųjų transporto priemonių dalies, palyginti su bendru sunkiųjų transporto priemonių, kurioms taikomos 3 straipsnyje nurodytos sutartys, skaičiumi valstybės narės lygmeniu *

Valstybė narė	Sunkvežimiai (transporto priemonės kategorija: N ₂ ir N ₃)		Autobusai (transporto priemonės kategorija: M ₃)*	
	Nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d.	Nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.	Nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d.	Nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.
Liuksemburgas	10 %	15 %	45 %	65 %
Švedija	10 %	15 %	45 %	65 %
Danija	10 %	15 %	45 %	65 %
Suomija	9 %	15 %	41 %	59 %
Vokietija	10 %	15 %	45 %	65 %
Prancūzija	10 %	15 %	43 %	61 %
Jungtinė Karalystė	10 %	15 %	45 %	65 %
Nyderlandai	10 %	15 %	45 %	65 %
Austrija	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgija	10 %	15 %	45 %	65 %
Italija	10 %	15 %	45 %	65 %
Airija	10 %	15 %	45 %	65 %
Ispanija	10 %	14 %	45 %	65 %
Kipras	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugalija	8 %	12 %	35 %	51 %
Graikija	8 %	10 %	33 %	47 %

Valstybė narė	Sunkvežimiai (transporto priemonės kategorija: N ₂ ir N ₃)		Autobusai (transporto priemonės kategorija: M ₃)*	
	Nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d.	Nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.	Nuo ... [24 mėnesiai po šios iš dalies keičiančios direktyvos įsigaliojimo dienos] iki 2025 m. gruodžio 31 d.	Nuo 2026 m. sausio 1 d. iki 2030 m. gruodžio 31 d.
Slovėnija	7 %	9 %	28 %	40 %
Čekija	9 %	11 %	41 %	60 %
Estija	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakija	8 %	9 %	34 %	48 %
Lietuva	8 %	9 %	42 %	60 %
Lenkija	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatija	6 %	7 %	27 %	38 %
Vengrija	8 %	9 %	37 %	53 %
Latvija	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumunija	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarija	7 %	8 %	34 %	48 %

*

Pusė būtinąjo netaršių autobusų dalies tikslo turi būti įgyvendinta perkant nulinės taršos autobusus, kaip apibrėžta 4 straipsnio 5 punkte. Šis reikalavimas pirmuoju ataskaitiniu laikotarpiu sumažinamas iki ketvirtadalio būtinąjo tikslo, jeigu daugiau kaip 80 proc. autobusų, įsigytų pagal visas 3 straipsnyje nurodytas sutartis, sudarytas per tą laikotarpį valstybėje narėje, yra dviaukščiai autobusai.“