EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par to, kā piemērota Direktīva 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

par to, kā piemērota Direktīva 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

IEVADS

Šis ir pirmais ziņojums par 2009. gada 23. aprīļa Direktīvas 2009/33/EK par "tīro" [ekoloģiski tīro] un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu [1] ("Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīva") piemērošanu un par dalībvalstu īstenotajiem atbalsta pasākumiem saskaņā ar direktīvas 10. pantu.

Direktīva 2009/33/EK ir bijusi spēkā tikai neilgu laiku, un tās īstenošana vairākās dalībvalstīs ir būtiski kavējusies. Turklāt analīzi apgrūtināja tas, ka dalībvalstīm nav ziņošanas pienākuma un pieejamie dati ir nekonsekventi. Tādēļ šajā ziņojumā var tikt sniegta tikai ierobežota kvalitatīvā analīze, kas galvenokārt balstās uz gadījumu izpēti. Sīkāk izstrādāti materiāli ir sniegti Komisijai sagatavotajā pētījumā[2].

Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas mērķis ir veicināt tirgu ekoloģiski tīriem un energoefektīviem transportlīdzekļiem, tādā veidā transporta nozarē īstenojot ES enerģētikas, klimata un vides politiku. Transponēšanas termiņš bija 2010. gada 4. decembris.

Direktīva ir piemērojama transportlīdzekļiem, kurus iegādājas līgumslēdzējas iestādes un līgumslēdzēji subjekti, kā ir noteikts publisko iepirkumu direktīvās[3], un sabiedriskā transporta uzņēmumiem, kā ir noteikts regulā par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem[4]. Direktīvā ir noteikts, ka ir jāņem vērā darbmūža ekspluatācijas enerģijas patēriņš, oglekļa dioksīda (CO_2) emisiju daudzums un slāpekļa oksīdu (NO_x), metānu nesaturošo ogļūdeņražu (NMHC) un cieto daļiņu (PM) emisiju daudzums. Tādējādi Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīva publiskā iepirkuma tiesību aktos visai ES pirmo reizi ieviesa pienākumus saistībā ar ilgtspēju.

Direktīva sniedz divus izvēles iespējas, kā ņemt vērā ietekmi uz enerģētiku un vidi: pirmkārt, var noteikt tehniskās specifikācijas transportlīdzekļu darbībai, ievērojot ietekmi uz enerģētiku un vidi; otrā izvēle dod iespēju šo ietekmi izmantot kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju.

Direktīvā definēta metodika, kā aprēķināt transportlīdzekļu darbmūža ekspluatācijas enerģijas patēriņa izmaksas, CO_2 emisiju un piesārņotāju emisiju daudzumu. Šī pieejam, kas paredz ietekmes izteikšanu naudas izteiksmē, internalizē transporta ārējās izmaksas, kas ir ES politikas ilgtermiņa mērķis. Tas sniedz priekšrocību energoefektīvākiem un ekoloģiski

1 Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, OV L 120/5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:lv:pdf)

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/index_en.htm

3 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs; Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus.

tīrākiem transportlīdzekļiem un paātrina to iekļūšanu gan parasto iekšdedzes dzinēju, gan alternatīvās degvielas transportlīdzekļu tirgū.

1. EKOLOĢISKI TĪRO TRANSPORTLĪDZEKĻU DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANA DALĪBVALSTĪS

Direktīvas transponēšanas termiņš bija 2010. gada 4. decembris. Līdz noteiktajam datumam šo pienākumu izpildīja tikai trīs dalībvalstis. Pret dalībvalstīm, kas šo pienākumu nebija izpildījušas, Komisijai nācās uzsākt pārkāpuma procedūras. Šā ziņojuma sagatavošanas laikā visas notiekošās pārkāpuma procedūras bija izbeigtas tādēļ, ka attiecīgajās valstīs transponēšana jau bija notikusi.

Taču joprojām ir viena dalībvalsts, kurā direktīva vēl nav pilnībā transponēta valsts tiesību aktos. Šī dalībvalsts ir Latvija, kura joprojām īsteno transponēšanas procesu. Pārskats par transponēšanas procesa norisi ir sniegts 1. tabulā.

1. tabula. Pārskats par Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas transponēšanas procesu dalībvalstīs.

	Dalībvalsts	Transponēšana valstī	Komisijas īstenotā darbība
Direktīvā noteiktais datums – 2010. gada 4. decembris	Čehija Dānija, Portugāle	2010. gada septembris 2010. gada decembris	nav
2011	Lietuva Bulgārija, Kipra, Ungārija, Itālija, Spānija Rumānija Francija, Vācija, Polija, Malta	2011. gada februāris 2011. gada marts 2011. gada aprīlis 2011. gada maijs	27.01.2011: Brīdinājuma vēstule par to, ka nav paziņots par valsts pasākumiem, nosūtīta 13 ES dalībvalstīm (Beļģijai, Vācijai, Spānijai, Somijai, Francijai, Itālijai, Kiprai, Lietuvai, Ungārijai, Maltai, Nīderlandei, Polijai un Rumānijai)
	Grieķija, Īrija, Luksemburga, Nīderlande, Slovākija, Zviedrija Apvienotā Karaliste Beļģija, Igaunija	2011. gada jūnijs 2011. gada jūlijs 2011. gada oktobris	16.06.2011: Argumentēts atzinums nosūtīts 10 ES dalībvalstīm (Austrijai, Bulgārijai, Igaunijai, Grieķijai, Īrijai, Luksemburgai, Slovēnijai, Slovākijai, Zviedrijai un Apvienotajai Karalistei) 25.11.2011: Somijai nosūtīts argumentēts atzinums sakarā ar to, ka trūkst pasākumu saistībā ar Ālandu salu provinci
2012	Austrija Slovēnija Somija Latvija	2012. gada februāris 2012. gada marts 2012. gada aprīlis 2013. gads (plānots)	22.03.2012: Komisijas lēmums pret Somiju vērsties ES Tiesā (izbeigts pēc tam, kad tika paziņots par to, ka Somija veikusi pilnīgu transponēšanu)

Vairumā gadījumu transponēšana notika, grozot esošos publiskā iepirkuma tiesību aktus, nevis pieņemot jaunus. Dažas dalībvalstis arī sagatavoja vadlīnijas par Direktīvas 2009/33/EK īstenošanu vai plāno sagatavot šādus dokumentus.

Dalībvalstis neziņoja ne par kādiem atbrīvojumiem, kā ir paredzēts saskaņā ar šās direktīvas 2. pantu.

Lai atvieglotu Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas īstenošanu, Komisija 2009. gada 30. martā — dienā, kad direktīvu pieņēma Ministru padome, — atklāja interneta portālu. Portālā bija sniegti direktīvas papildu skaidrojumi. Tajā bija iekļauts arī kalkulators enerģijas, CO_2 un piesārņotāju izmaksu izteikšanai naudas izteiksmē, kā arī informācija par attiecīgo politiku un pasākumiem dalībvalstīs. Vēlāk saistībā ar Direktīvas 2009/33/EK transponēšanu, lai atvieglotu tās piemērošanu, tika atklāts sīkāk izstrādāts Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu portāls (*Clean Vehicle Portal*)[5]. Šajā portālā ir nodrošināti pieejamie dati visu tirgū esošo transportlīdzekļu darbmūža izmaksu aprēķināšanai. Tas atvieglo kopējo iepirkumu, jo palīdz komplektēt transportlīdzekļu iegādi, lai ar lielākiem apjomiem panāktu apjomradītus ietaupījumus. Portālā ir arī sniegta informācija par publiskā iepirkuma tiesību aktiem un īpašām programmām un iniciatīvām ES līmenī un valsts, reģionālā un vietējā līmenī dažādās dalībvalstīs saistībā ar ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu iegādi un darbību.

2. DALĪBVALSTU ĪSTENOTIE ATBALSTA PASĀKUMI

Daudzas dalībvalstis pēdējos gados ir īstenojušas papildu pasākumus, lai atbalstītu ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgus attīstību, kas ir veicinājis tādu pašu mērķu sasniegšanu, kādi ir noteikti Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvā. Šie pasākumi ietver valsts iestāžu iniciatīvas un atbalstu ekoloģiski tīriem transportlīdzekļiem, kā arī pasākumus, kas netieši stimulē ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu iegādi un izmantošanu, piemēram, selektīvi piekļuves ierobežojumi un vietējā pieprasījuma pārvaldība, diferencējot pēc vides kritērijiem, un pasākumi transportlīdzekļu aplikšanai ar nodokļiem.

Ja spēkā ir piekļuves ierobežojumi, transportlīdzekļiem, lai tos varētu laist tirgū, parasti ir jāizpilda vajadzīgie standarta/emisiju līmeņa vai citi kritēriji. Tādēļ, tiecoties uzlabot apkārtējās vides apstākļus lokalizētā teritorijā, ieguvumi var arī izrādīties plašāki, ja tādēļ tiek stimulēta ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu izplatība.

Paraugpraksi un interesi par ekoloģiski tīriem un energoefektīviem transportlīdzekļiem valsts sektorā potenciāli varētu veicināt demonstrējumu projekti, piemēram, iniciatīva *CIVITAS*, it īpaši, ja tas dod ieguvumus.

Tiecoties palielināt tādu ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu iegādi un izmantošanu, kuros izmanto alternatīvu degvielu/tehnoloģijas, ļoti būtiski ir nodrošināt atbilstošu degvielas uzpildes/uzlādes infrastruktūru. Ja nav pietiekamas patērētāju uzticības alternatīvu degvielu pieejamībai, tas var kavēt šādu degvielu izplatību. Šā aspekta būtiskums ir uzsvērts Komisijas priekšlikumā Direktīvai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu[6].

Degvielas uzpildes/uzlādes infrastruktūra dalībvalstīs un starp tām būtiski atšķiras un būtu labāk jāsaskaņo, pilnībā izmantojot iekšējā tirgus iespējas, lai veicinātu to ekoloģiski tīro un

5 http://www.cleanvehicle.eu/

6 COM(2013) 18 final.

energoefektīvo transportlīdzekļu plašu izplatību, kuri izmanto alternatīvas degvielas, kā ir norādīts Komisijas ziņojumā "Nepiesārņojoša enerģija transportam"[7].

3. EKOLOĢISKI TĪRO TRANSPORTLĪDZEKĻU DIREKTĪVĀ PAREDZĒTO VARIANTU PIEMĒROŠANA

Lielākā daļa dalībvalstu, transponējot direktīvu valsts tiesību aktos, saglabāja visus dažādos variantus, kas norādīti Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas 5. panta 3. punktā.

Tas valsts iestādēm ļauj transportlīdzekļu ietekmi uz enerģētiku un vidi iekļaut iepirkumu procedūrās, vai nu nosakot tehniskās specifikācijas, vai ietekmi iekļaujot kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju. Pēdējā gadījumā ietekmi var arī izteikt naudas izteiksmē.

Dalībvalstu minētie galvenie iemesli, kādēļ saglabāt visus variantus, kas minēti Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas 5. panta 3. punktā, bija iespēja nodrošināt lielāku elastību iepircējai iestādei un dot tai iespēju izmantot variantu, kas ir visvairāk piemērots tās iepirkuma vajadzībām, un nodrošināt vietējiem apstākļiem vispiemērotāko variantu. Variantus ierobežoja tikai dažas valstis, lai nodrošinātu vienkāršību vai saskaņotību ar pastāvošo valsts pieeju: Slovēnija, kura atļāva izmantot tikai ietekmi uz enerģētiku un vidi kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju, Čehija, kura neatļāva izmantot monetizāciju , un Zviedrija, kura neparedzēja iespēju ietekmi uz enerģētiku un vidi izmantot kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju. Pārskats par direktīvas piemērošanu ir sniegts 2. tabulā.

2. tabula. 5. panta 3. punkta piemērošana ES dalībvalstīs

Dalībvalstu īstenotās darbības saistībā ar 5. panta 3. punktu	**Dalībvalstis**
Atļauti visi varianti	24 dalībvalstis: Austrija, Beļģija, Bulgārija, Kipra, Dānija, Igaunija, Francija, Somija, Vācija, Grieķija, Ungārija, Īrija, Itālija, Latvija, Lietuva, Luksemburga, Malta, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Slovākija, Spānija, Apvienotā Karaliste
Atļauts tikai 1. variants (t. i., noteikt transportlīdzekļu enerģijas un vides rādītāju tehniskās specifikācijas)	-
Atļauts tikai 2.a variants (t. i., apsvērumus par ietekmi uz enerģētiku un vidi izmanto kā līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijus)	Slovēnija
Atļauts tikai 2.b variants (t. i., apsvērumus par ietekmi uz enerģētiku un vidi izsaka naudas izteiksmē)	-
1. un 2.a variants	Čehija
1. un 2.b variants	Zviedrija

Valsts līmenī Vācija sniedza oficiāli neapkopotas ziņas par to, kurus variantus iepircējas iestādes izmanto visbiežāk (pašlaik Vācijā transponētajos tiesību aktos ir paredzēta iespēja izmantot visus variantus), kas liecina, ka visbiežāk tiek izmantots 1. variants, kam seko 2.a

[7] COM(2013) 17 final.

variants. Tika atzīmēts, ka visretāk, iespējams, tiek izmantots 2.b variants, galvenokārt saistībā ar grūtībām tā piemērošanā. Kontaktpersonas **Hamburgā** atbalstīja šo uzskatu, norādot, ka līdz šim ir izmantots vienīgi 1. variants, jo to ir viegli piemērot. **Kopenhāgenā** sabiedriskā transporta iestādes ir izmantojušas visus variantus, un tās ir ziņojušas par labu pieredzi saistībā ar katru no tiem. **Boloņā** ir izmantots 2.a un 2.b variants, taču pierādījumi par pozitīvu vai negatīvu pieredzi ar šīm metodēm vēl nav pieejami. Slovēnija ir izmantojusi darbmūža izmaksu metodiku, lai gan tika uzskatīts, ka trūkst informācijas par emisiju apjomu. Kopenhāgenas, Boloņas un Slovēnijas pārstāvji vēl nav nonākuši pie slēdziena, vai varianti būtu jāsaglabā vai jāgroza. **Ģente** izmanto tehnisko specifikāciju un līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriju variantu (t. i., 1. un 2.a variantu). Pirmajā variantā jānorāda tikai tas, kādai tehnoloģijai jābūt iepērkamajam transportlīdzeklim (pamatojoties uz pārskatu par transportlīdzekļiem tirgū), savukārt līgumslēgšanas tiesību piešķiršanas kritēriji paredz, ka transportlīdzekļiem ir jāatbilst minimālajām vides prasībām. **Stokholmā** Direktīva 2009/33/EK dod iespēju turpināt pilsētā iepriekš izmantoto pieeju, kura faktiski paredz tehniskās specifikācijas, proti, ir iespējams iepirkt vienīgi transportlīdzekļus, kuri atbilst valsts noteiktajai ekoloģiski tīra transportlīdzekļa definīcijai. Ģentes un Stokholmas pārstāvji uzskatīja, ka ir vajadzīgi papildu norādījumi par to, kā ietekmes uz enerģētiku un vidi aspektus var izmantot kā tehniskās prasības, un ka ir nepieciešama monetizācijas faktoru līdzsvarošana. **Londonas, Vīnes** un **Rumānijas sabiedriskā transporta uzņēmumi** visi norāda vides standartus, kuriem ir jāatbilst iegādājamajiem transportlīdzekļiem, savukārt **Barselona** līdz ar citiem faktoriem aplēš transportlīdzekļa aprites cikla izmaksas.

Lielākā daļa dalībvalstu pauda uzskatu, ka būtu jāsaglabā visi varianti, galvenokārt tādēļ, ka tām ir neliela pieredze ar Direktīvu 2009/33/EK kopš tās transponēšanas. Proti, līdz šim nav veikti pietiekami novērtējumi, lai noteiktu šās direktīvas radīto ietekmi, tostarp uz ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgus attīstību. Dažas dalībvalstis arī norādīja, ka visā ES pastāv atšķirīgas valstu sistēmas, tādēļ ir svarīgi saglabāt izvēli starp variantiem, lai noteiktām dalībvalstīm neradītu neizdevīgu stāvokli.

Attiecībā uz to, vai kāds no variantiem būtu jāgroza, dalībvalstis atkal norādīja, ka nelielā pieredze ar Direktīvu 2009/33/EK pašreizējā posmā liedz tām ieteikt, kā variantus varētu uzlabot. Lai to izdarītu, ir vajadzīga plašāka pieredze un ietekmes novērtējums.

Tikai dažas dalībvalstis, piemēram, Nīderlande, Latvija, Dānija, Francija un Apvienotā Karaliste, ir sagatavojušas īpašas norādes par Direktīvas 2009/33/EK dažādu variantu piemērošanu un par attiecīgo svērumu, kas piešķirams tās noteikumiem.

4. EKOLOĢISKI TĪRO TRANSPORTLĪDZEKĻU DIREKTĪVAS IETEKME

Direktīvas 2009/33/EK ietekmes novērtējumu būtiski kavēja tas, ka dalībvalstīm nav ziņošanas pienākuma, un vēl vairāk pasliktināja tas, ka trūkst visaptverošu datu gan no iepircējiem, gan ražotājiem. Nav konsekventi apkopoti dati par rezultātiem attiecībā uz to transportlīdzekļu energoefektivitāti, CO_2 un piesārņotāju emisijām, kuri iegādāti saskaņā ar šo direktīvu.

Arī tas, ka vairākās dalībvalstīs Direktīva 2009/33/EK tika īstenota daudz vēlāk par sākotnēji plānoto transponēšanas datumu, neļāva sagaidīt tiesību akta būtisku ietekmi šajā sākuma posmā.

Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas sagaidāmās ietekmes novērtējumi tika veikti tikai dažos gadījumos. 5. panta 3. punktā paredzēto variantu potenciālo aplēsto ietekmi novērtējušas tikai dažas dalībvalstis. Apvienotajā Karalistē tika veikts tiesību akta

transponēšanas ietekmes novērtējums, taču par visu direktīvu, nevis konkrētiem variantiem. Tajā secināts, ka ar šās direktīvas īstenošanu Apvienotajā Karalistē būtu saistīts ekonomiskais ieguvums EUR 27 miljonu apmērā. Taču sakarā ar to, ka transponēšanas process kavējās un trūkst ticamu pēcīstenošanas datu, vēl nav sagatavoti galīgie ietekmes novērtējumi par faktisko ietekmi pēc transponēšanas.

Daudzās dalībvalstīs jau pirms Direktīvas 2009/33/EK ieviešanas pastāvēja "zaļā" publiskā iepirkuma prasības attiecībā uz transportlīdzekļu iepirkumiem. Tādēļ direktīvas ietekme uz pastāvošo situāciju ir bijusi minimāla. Tomēr atzīts, ka ir iespējams, ka valsts iestādes gūs labumu no tā, ka iepirkumu kritēriji ir kļuvuši oficiāli, un sagaidāms, ka labumu no tā varētu gūt tās dalībvalstis, kurās iepriekš nebija šādu kritēriju.

Daudzas ES pilsētas ir ieviesušas politiku ar mērķi iepirkt ekoloģiski tīrākus un energoefektīvākus transportlīdzekļus. Šāda politika ir veicinājusi sabiedriskā transporta parku radīto emisiju samazināšanos šajās pilsētās. Bieži vien tas tiek darīts, lai ievērotu ES gaisa kvalitātes standartus. Sagaidāms, ka, ieviešot Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvu, aizvien vairāk pilsētu savus transportlīdzekļu parkus padarīs ekoloģiski tīrākus, izmantojot direktīvas piedāvātos variantus.

Ražotāji norādīja, ka aizvien vairāk valsts iestāžu ir izvērtējušas transportlīdzekļu darbmūža izmaksas un ietekmi, nevis koncentrējušās vienīgi uz iegādes izmaksām. Šajā saistībā šķiet, ka Direktīva 2009/33/EK ir mainījusi attieksmi, kam ilgākā termiņā varētu būt būtiskāka ietekme uz valsts iestāžu un sabiedriskā transporta uzņēmumu lēmumiem par iepirkumiem.

Tomēr attiecībā uz plašāku ietekmi tika uzskatīts, ka būtu ārkārtīgi grūti novērtēt Direktīvas 2009/33/EK ietekmi, jo līdzīgu paredzamo ietekmi var būt stimulējuši arī citi politikas pasākumi. Lai gan nelielu emisiju transportlīdzekļu tirgus paplašinās, ir grūti to attiecināt uz šās direktīvas īstenošanu, un drīzāk tas notiek citu faktoru dēļ (ieskaitot tehnoloģiju attīstību, citus ES tiesību aktus, valstu politiku transportlīdzekļu aplikšanai ar nodokļiem, tirgus apstākļus, esošās valdības stimulu shēmas utt.).

Daudzas dalībvalstis minēja to, ka publiskā iepirkuma aktivitāte saistībā ar transportlīdzekļiem (un citiem sektoriem) pēdējos gados ir bijusi neliela — pasaules ekonomikas lejupslīdes seku dēļ daudziem nepietiek līdzekļu, lai atjaunotu transportlīdzekļu parkus/pakalpojumu līgumus.

Viena dalībvalsts norādīja, ka vēl viens faktors, kas varētu ietekmēt valsts iestāžu un privātā sektora lēmumus par iegādi, ir naftas/enerģijas augstās cenas. Tiek lēsts, ka šādi faktori varētu būt vērā ņemami kopumā. Dažos gadījumos, pieņemot lēmumus par iegādi, būtiskas ir kopējās izmaksas (it īpaši lieljaudas un autoparka transportlīdzekļiem), kas daļēji varētu radīt spiedienu uz transportlīdzekļu ražotājiem, lai tie palielinātu ekoloģiski tīro transportlīdzekļu klāstu un piedāvājumus.

Tas, ka nav kopēju procedūru lieljaudas transportlīdzekļuCO_2 emisiju mērīšanai lieljaudas, apgrūtināja Direktīvas 2009/33/EK piemērošanu šādiem transportlīdzekļiem. Tādēļ Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu portālā ir pieejama īpaša aprēķinu metodika. Turklāt Sabiedriskā transporta starptautiskā asociācija (*UITP*) un Eiropas Automobiļu ražotāju asociācija (*ACEA*) kopīgi strādāja pie vienošanās par to, kā uzņēmēji un iepircēji Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas noteikumus varētu piemērot autobusu iepirkumu konkursos. Līdzīgu sadarbību varētu piekopt arī attiecībā uz cita veida lieljaudas transportlīdzekļiem.

Sākot no 2013. gada, visu lieljaudas transportlīdzekļu dzinēji tiks testēti saskaņā ar "Pasaules saskaņoto lieljaudas pārejas ciklu" (Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle),

kas noteikts *UNECE* pārraudzībā. Kā ir norādīts attiecīgās darba grupas galīgajā ziņojumā[8], sākotnējo pētījumu mērķis bija izstrādāt visā pasaulē saskaņotu dzinēju testa ciklu dzinēja izplūdes gāzu emisijām. Šo rīku izmantos, lai mērītu gaisa piesārņotāju emisijas, CO_2 emisijas un degvielas patēriņu. Šie mērījumi palīdzēs plašāk piemērot Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas monetizācijas variantu.

Līdz šim nav pierādījumu par to, ka kādai tehnoloģijai tiktu dota priekšroka, kas apliecina, ka šās direktīvas pieeja ir tehnoloģiski pilnīgi neitrāla.

5. EKOLOĢISKI TĪRO TRANSPORTLĪDZEKĻU DIREKTĪVAS PIEEJAS REPLIKĀCIJA

Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīva ir daļa no pakāpeniskas pārejas ES politikā uz aktīvāku un konsekventāku vides prasību iekļaušanu ES tiesību aktos par iepirkumu un ražojumiem. Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvai līdzīgas pieejas, ieskaitot darbmūža ekspluatācijas ietekmi uz resursiem un vidi, jau vairākus gadus ir īstenotas arī dažos citos sektoros, piemēram, saistībā ar ēkām, elektroierīcēm vai biroja aprīkojumu. Šādām iniciatīvām, kā arī ekoloģiski aizvien tīrākiem un energoefektīvākiem transportlīdzekļiem būs svarīga nozīme, lai sasniegtu ES 2020. gada mērķi par 20 % uzlabot ES energoefektivitāti.

Iepirkumu tiesību aktu attīstība, ieviešot izmaksu efektivitātes pieeju, piemēram, aprites cikla izmaksas, ir vispārīgi izklāstīta Komisijas 2011. gada 20. decembra priekšlikumā par esošo direktīvu par publisko iepirkumu pārskatīšanu[9], it īpaši 66. pantā par līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas kritērijiem un 67. pantā par aprites cikla izmaksām. Izmaiņām, kas iekļautas pārskatītajā regulējumā, vajadzētu novest pie tā, ka , pieņemot lēmumus par iepirkumiem ES, konsekventāk tiek ņemti vērā vides kritēriji.

Lai gan nav pierādījumu tam, ka Direktīva 2009/33/EK tieši ietekmētu pieeju, kuru saistībā ar ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu iegādi izmanto privātajā sektorā, ir piemēri, kas liecina, ka privātajā sektorā tiek iegādāti energoefektīvāki transportlīdzekļi. Taču ir būtiski atzīmēt, ka privātā sektora energoefektīvu transportlīdzekļu iepirkums ir tikai viena daļa no autoparka apsaimniekošanas. Iegādājoties šādus transportlīdzekļus, var samazināt autoparka apsaimniekošanas izmaksas, it īpaši, ja energoefektīva transportlīdzekļa darbmūža izmaksas ir mazākas nekā parastajiem transportlīdzekļiem. Tomēr energoefektīva autoparka apsaimniekošana nozīmē arī maksimāli palielināt kravas, , samazināt braukšanu bez kravas un pasažieriem un ekoloģisku vadīt transportlīdzekļus. Tādēļ daudzi uzņēmumi ar lieliem transportlīdzekļu parkiem, piemēram, kurjerpakalpojumu uzņēmumi, tādi kā *DHL*, *TNT* un *UPS*, savus parkus apsaimnieko tā, lai samazinātu enerģijas patēriņu, tātad arī emisijas. Šādiem uzņēmumiem šāda transportlīdzekļu parku apsaimniekošana ir ekonomiski pamatota, turklāt tā tiek risinātas plašākas ar vidi saistītas bažas, tostarp arī viņu klientu bažas. Ir iespējams apzināt dažādus labas prakses piemērus saistībā ar ekoloģiski tīra transportlīdzekļu parka apsaimniekošanu, kura ir īstenota visā pasaulē.

Somijā Direktīvā 2009/33/EK izklāstītās pieejas ir īstenotas privātajā sektorā. Arī lieliem privātiem iepircējiem, piemēram, uzņēmumu automobiļu iepircējiem, ir sniegti ieteikumi par iepirkumu, kas sagatavoti saistībā ar Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvu, kas ir ļoti būtiski, jo gandrīz piekto daļu jaunu automobiļu Somijā iegādājas uzņēmumi.

8 http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf

9 COM(2011) 896.

6. SECINĀJUMI

Tā kā vairumā dalībvalstu ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīva transponēta ar novēlošanos, pieredze saistībā ar šo direktīvu ir neliela, un tas apgrūtina tās ietekmes novērtēšanu šajā uzraudzības ziņojumā. Šo situāciju vēl vairāk pasliktina tas, ka dalībvalstīm nav ziņošanas pienākuma.

Šķiet, ka ir nepieciešami papildu norādījumi par direktīvas dažādo variantu piemērošanu, lai, iegādājoties transportlīdzekļus, varētu ņemt vērā enerģijas patēriņu, CO_2 un piesārņotāju emisijas. Ir nepieciešams arī atbalsts joprojām jaunajai monetizācijas pieejai. Dalībvalstīm būtu jāsagatavo šie norādījumi, īpašu uzmanību pievēršot attiecīgajiem valsts tiesību aktiem. Būtu jāņem vērā arī īpaši piemērota apmācība darbiniekiem, kuri ir atbildīgi par attiecīgo valsts tiesību aktu īstenošanu.

Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu portāls ir uzskatāms par lietderīgu rīku, kas valsts iestādēm palīdz ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu iepirkumos, un noder šīs direktīvas īstenošanā gūtās pieredzes izplatīšanā. Komisija uzlabos Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu portālu, lai tas atbilstu valsts un privāto iepircēju vajadzībām. Turklāt tiks pilnveidota portāla funkcionalitāte, lai veicinātu ekoloģiski tīro un energoefektīvo transportlīdzekļu kopēju iepirkumu, tostarp atvieglotu ciešu kontaktu veidošanu starp attiecīgām valsts un reģionālām iestādēm ES 27 valstīs un aiz tās robežām.

Ir sagaidāms, ka tas veicinās ekoloģiski tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu tirgus ātrāku veidošanos, lai rūpniecība varētu gūt labumu no apjomradītiem ietaupījumiem un varētu piedāvāt konkurētspējīgākus produktus. Arī lielākas uzmanības pievēršana privātiem klientiem var vairot Direktīvas 2009/33/EK ietekmi, ievērojot sākotnējo mērķi vispirms to attiecināt tieši uz valsts sektoru un pēc tam pievērsties iepirkumiem profesionālajā un privātajā sektorā.

Dažādas ieinteresētās personas, piemēram, ES rūpniecības asociācijas, varētu saviem biedriem izstrādāt norādījumus, līdzīgi kā to izdarīja Sabiedriskā transporta starptautiskā asociācija (*UITP*), lai vairotu izpratni par šo direktīvu.

Komisija 2012. gada decembrī uzsāka Eiropas Elektromobilitātes novērošanas centra (*EEO*)[10] darbību, kurš nodrošinās reģionālo un vietējo iestāžu būtiskāko statistikas datu par elektromobilitāti (ar elektrisku akumulatoru un ar kurināmā elementiem darbināmi elektriskie transportlīdzekļi) konsekventu vākšanu un izplatīšanu. Eiropas reģionos *EEO* ir jākļūst par galveno platformu, kas sniedz informāciju par elektromobilitāti. Tam ir jānodrošina informācija arī par to, kā valsts iepirkums vietējā līmenī ietekmē elektrisko transportlīdzekļu vai ar kurināmā elementiem darbināmu elektrisko transportlīdzekļu tirgus attīstību Eiropā.

Nākamajā Ekoloģiski tīro transportlīdzekļu direktīvas pārskatīšanā, kas paredzēta 2014. gadā, Komisija plāno rūpīgi izvērtēt direktīvas pievienoto vērtību. Šajā saistībā Komisija varētu apsvērt iespēju optimizēt direktīvu, lai vienkāršotu tās piemērošanu. To varētu izdarīt, sašaurinot izvēles iespējas dalībvalstu līmenī, piemēram, koncentrējoties uz vienkāršāko pieeju attiecībā uz veicamajiem aprēķiniem. Tas novērstu iespējamu iekšējā tirgus sadrumstalotību, kad priekšroka tiek dota noteiktām tehnoloģijām. Tas varētu nodrošināt labākus apstākļus apjomradītiem ietaupījumiem inovatīvām transportlīdzekļu tehnoloģijām,

[10] http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract

apkopojot pieprasījumu iekšējā tirgū. Tāpat dalībvalstīm varētu noteikt skaidrus ziņošanas pienākumus.