EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2013 04 18
COM(2013) 214 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

dėl Direktyvos 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones taikymo

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

dėl Direktyvos 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones taikymo

ĮŽANGA

Tai pirmoji ataskaita dėl 2009 m. balandžio 23 d. Direktyvos 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones[1] (toliau – Netaršių transporto priemonių direktyva) taikymo ir dėl paramos veiksmų, kurių ėmėsi valstybės narės, teikiama pagal šios direktyvos 10 straipsnį.

Direktyva 2009/33/EB taikoma dar neseniai, o daugelyje valstybių narių jos įgyvendinimas gerokai uždelstas. Be to, atlikti analizę buvo sudėtinga, nes valstybėms narėms nėra privaloma teikti ataskaitas, o turimi duomenys yra nenuoseklūs. Todėl šioje ataskaitoje galima pateikti tik ribotą kokybinę analizę, daugiausia grindžiamą atvejų tyrimais. Išsami medžiaga pateikiama Komisijai parengtame tyrime[2].

Netaršių transporto priemonių direktyva siekiama skatinti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinką, taip didinant transporto sektoriaus įnašą į ES energetikos, klimato ir aplinkos politiką. Galutinis nustatytas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas buvo 2010 m. gruodžio 4 d.

Direktyva taikoma transporto priemonėms, kurias yra nusipirkusios perkančiosios institucijos ir perkantieji subjektai, kaip apibrėžta viešojo pirkimo direktyvose[3], ir viešojo transporto operatoriams, kaip apibrėžta reglamente dėl keleivinio transporto viešųjų paslaugų[4]. Direktyvoje reikalaujama atsižvelgti į per eksploatacinį laikotarpį suvartojamos energijos, išmetamo anglies dioksido (CO_2), azoto oksidų (NO_x), angliavandenilių be metano (NMHC) ir kietųjų dalelių kiekius. Taigi Netaršių transporto priemonių direktyva pirmą kartą visos ES viešojo pirkimo teisėje nustatyti tvarumo įpareigojimai.

Pagal direktyvą į poveikį energetikai ir aplinkai galima atsižvelgti dviem būdais: pirmuoju atveju atsižvelgiant į poveikį energetikai ir aplinkai nustatomos transporto priemonių eksploatavimo techninės specifikacijos; antruoju atveju galima naudoti šį poveikį kaip sutarties sudarymo kriterijų.

Direktyvoje nustatyta transporto priemonių suvartojamos energijos eksploatacinio laikotarpio sąnaudų ir sąnaudų, patiriamų dėl CO_2 ir kitų teršalų išmetimo, apskaičiavimo metodika. Taikant tokį monetizavimą išorinės sąnaudos priskiriamos vidinėms sąnaudoms, o tai atitinka ilgalaikį ES politikos tikslą. Tokiu būdu efektyviau energiją vartojančioms ir mažiau taršioms

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 120/5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:en:pdf).

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

3 Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo; Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo.

4 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų.

transporto priemonėms suteikiamas pranašumas, jos gali greičiau skverbtis į rinką – tai galioja tiek transporto priemonėms su įprastiniais vidaus degimo varikliais, tiek alternatyvųjį kurą naudojančioms transporto priemonėms.

1. NETARŠIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMAS VALSTYBĖSE NARĖSE

Galutinis nustatytas direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę terminas buvo 2010 m. gruodžio 4 d. Iki minėtos dienos įpareigojimą įvykdė tik trys valstybės narės. Prieš įsipareigojimo neįvykdžiusias valstybes nares Komisijai teko pradėti pažeidimų nagrinėjimo procedūras. Rengiant šią ataskaitą visos pradėtos pažeidimų nagrinėjimo procedūros nutrauktos, nes atitinkamos valstybės narės perkėlė direktyvą į nacionalinę teisę.

Tačiau liko dar viena valstybė narė, kuri nevisiškai perkėlė direktyvą į nacionalinius teisės aktus. Ši valstybė narė, Latvija, dar nebaigė direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę procedūros. 1 lentelėje pateikiama perkėlimo į nacionalinę teisę proceso raidos apžvalga.

1 lentelė. Netaršių transporto priemonių direktyvos perkėlimo į valstybių narių nacionalinę teisę proceso apžvalga

	Valstybė narė	**Perkėlimas į nacionalinę teisę**	**Komisijos vykdyti veiksmai**
Direktyvoje nustatyta data: 2010 m. gruodžio 4 d.	Čekija Danija, Portugalija	2010 m. rugsėjo mėn. 2010 m. gruodžio mėn.	nėra
2011 m.	Lietuva Bulgarija, Kipras, Vengrija, Italija, Ispanija Rumunija Prancūzija, Vokietija, Lenkija, Malta	2011 m. vasario mėn. 2011 m. kovo mėn. 2011 m. balandžio mėn. 2011 m. gegužės mėn.	27.01.2011: 13 ES valstybių narių išsiųstas oficialus pranešimas dėl nepranešimo apie nacionalines priemones (Belgijai, Vokietijai, Ispanijai, Suomijai, Prancūzijai, Italijai, Kiprui, Lietuvai, Vengrijai, Maltai, Nyderlandams, Lenkijai ir Rumunijai)
	Graikija, Airija, Liuksemburgas, Nyderlandai, Slovakija, Švedija JK Belgija, Estija	2011 m. birželio mėn. 2011 m. liepos mėn. 2011 m. spalio mėn.	16.06.2011: 10 ES valstybių narių išsiųsta pagrįsta nuomonė (Austrijai, Bulgarijai, Estijai, Graikijai, Airijai, Liuksemburgui, Slovėnijai, Slovakijai, Švedijai ir Jungtinei Karalystei) 25.11.2011: Suomijai išsiųsta pagrįsta nuomonė dėl priemonių, susijusių su Alandų provincija, nebuvimo
2012 m.	Austrija Slovėnija Suomija Latvija	2012 m. vasario mėn. 2012 m. kovo mėn. 2012 m. balandžio mėn. 2013 m. (planuojama)	22.03.2012: Komisijos sprendimas pranešti apie Suomiją ES Teisingumo Teismui (nutraukta pranešus apie Suomijos atliktą visuminį perkėlimą)

Dauguma atvejų perkeliant direktyvą į nacionalinę teisę reikėjo iš dalies keisti esamus viešojo pirkimo įstatymus, o ne priimti naujus teisės aktus. Kai kurios valstybės narės taip pat parengė rekomendacinių dokumentų, susijusių su Direktyvos 2009/33/EB įgyvendinimu, arba ketina tokių dokumentų parengti.

Valstybės narės nepranešė apie jokias pagal šios direktyvos 2 straipsnį padarytas išimtis.

Kad būtų lengviau įgyvendinti Netaršių transporto priemonių direktyvą, 2009 m. kovo 30 d. – tą dieną, kai Ministrų Taryba priėmė direktyvą – Komisija atvėrė interneto portalą. Jame direktyva aiškinama plačiau. Be to, jame buvo energijos, CO_2 ir taršos sąnaudų apskaičiavimo pinigine išraiška skaičiuoklė, taip pat informacija apie susijusią valstybių narių politiką ir priemones. Vėliau atvertas nuodugnesnis Netaršių transporto priemonių portalas[5] apie Direktyvos 2009/33/EB perkėlimą į nacionalinę teisę, kad būtų paprasčiau ją taikyti. Šiame portale pateikiami turimi duomenys visų rinkoje esančių transporto priemonių eksploatavimo laikotarpio sąnaudoms apskaičiuoti. Juo palengvinamas centralizuotas viešasis pirkimas, padedama grupėmis pirkti transporto priemones, taip perkant didesnius kiekius pasiekiant masto ekonomijos. Portale taip pat teikiama informacija apie viešojo pirkimo teisės aktus ir konkrečias programas bei paskatas pirkti ir eksploatuoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones ES lygmeniu ir įvairiose valstybėse narėse nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmeniu.

2. VALSTYBIŲ NARIŲ VYKDYTI PARAMOS VEIKSMAI

Pastaraisiais metais daug valstybių narių įgyvendino papildomų priemonių, padedančių kurti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinką, kuriomis prisidėjo prie tokių pačių tikslų kaip ir Netaršių transporto priemonių direktyva. Į šias priemones įeina valdžios institucijų paskatos ir parama netaršioms transporto priemonėms, taip pat priemonės, kuriomis netiesiogiai skatinama pirkti ir naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones, tokios kaip atrankūs prieigos apribojimai ir vietos paklausos valdymas, diferencijuojant pagal aplinkos apsaugos kriterijus, taip pat su transporto priemonių apmokestinimu susijusios priemonės.

Kai taikomi prieigos apribojimai, transporto priemonės paprastai turi atitikti reikalaujamą standartą ar išmetamų teršalų kiekio lygį arba kitus kriterijus, kad jas būtų leidžiama tiekti rinkai. Todėl nepaisant to, kad jomis siekiama pagerinti aplinkos būklę konkrečioje vietovėje, nauda gali išplisti plačiai, jei taikant tokias priemones bus paskatinta naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones.

Parodomaisiais projektais, pavyzdžiui, tokiais, kokie buvo palaikomi iniciatyva CIVITAS, galėtų būti skatinama geroji praktika ir viešojo sektoriaus susidomėjimas netaršiomis ir efektyviai energiją vartojančiomis transporto priemonėmis, ypač jei būtų suvokiama to nauda.

Siekiant, kad būtų perkama ir naudojama daugiau netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių, kurios veikia naudojant alternatyvų kurą ir (arba) technologijas, labai svarbu, kad būtų tinkama papildymo kuru ar įkrovimo infrastruktūra. Jei vartotojai nebus tikri dėl galimybės įsigyti alternatyvaus kuro, jie gali nenoriai naudoti tokias technologijas. Šio

5 http://www.cleanvehicle.eu/.

aspekto svarba pabrėžiama Komisijos pasiūlyme dėl Direktyvos dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo[6].

Papildymo kuru ar įkrovimo infrastruktūra labai skiriasi tarp valstybių narių ir jų viduje, ją reikėtų geriau suderinti, kad būtų galima visiškai išnaudoti vidaus rinkos potencialą plačiai naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias transporto priemones, kuriose naudojamas alternatyvus kuras, kaip numatoma Komisijos komunikate „Transportui – švari energija“[7].

3. NETARŠIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIREKTYVOJE NUMATYTŲ BŪDŲ TAIKYMAS

Perkeldamos Netaršių transporto priemonių direktyvą į nacionalinę teisę dauguma valstybių narių perkėlė visus šios direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje numatytus galimus būdus.

Tokiu būdu valdžios institucijos gali įtraukti transporto priemonių poveikį energetikai ir aplinkai į viešojo pirkimo procedūras arba nustatydamos technines specifikacijas, arba įtraukdamos poveikį į sutarties sudarymo kriterijus. Pastaruoju atveju poveikį galima išreikšti pinigais.

Pagrindinės valstybių narių nurodytos priežastys, kodėl jos išlaikė visus Netaršių transporto priemonių direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje numatytus galimus būdus – suteikti daugiau lankstumo perkančiajai institucijai, suteikti perkančiajai institucijai galimybę rinktis geriausiai jos pirkimo poreikius atitinkančius būdus ir sudaryti galimybę naudoti geriausiai vietos aplinkybes atitinkantį būdą. Siekdamos paprastumo arba derėjimo su nacionaliniais metodais, galimų būdų skaičių sumažino tik Slovėnija, kuri kaip sutarties sudarymo kriterijų leido naudoti tik poveikį energetikai ir aplinkai, Čekija, kuri neleido naudoti monetizavimo, ir Švedija, kuri nesudarė galimybės naudoti poveikį energetikai ir aplinkai kaip sutarties sudarymo kriterijaus. 2 lentelėje pateikiama direktyvos taikymo apžvalga.

2 lentelė. 5 straipsnio 3 dalies taikymas ES valstybėse narėse

Veiksmai, kurių dėl 5 straipsnio 3 dalies ėmėsi valstybės narės	**Valstybės narės**
Leido naudoti visus būdus	24 valstybės narės: Airija, Austrija, Belgija, Bulgarija, Danija, Estija, Graikija, Italija, Ispanija, Jungtinė Karalystė, Kipras, Latvija, Lenkija, Lietuva, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Prancūzija, Portugalija, Rumunija, Slovakija, Suomija, Vengrija, Vokietija
Leido naudoti tik 1 būdą (t. y. nustatyti transporto priemonių su energijos suvartojimu ir atitiktimi aplinkosaugos reikalavimams susijusias technines specifikacijas)	-
Leido naudoti tik 2a būdą (t. y., kai poveikis energetikai ir aplinkai naudojamas kaip sutarties sudarymo kriterijus)	Slovėnija
Leido naudoti tik 2b būdą (t. y., kai poveikis energetikai ir aplinkai monetizuojamas)	-

[6] COM(2013) 18 *final*.
[7] COM(2013) 17 *final*.

Veiksmai, kurių dėl 5 straipsnio 3 dalies ėmėsi valstybės narės	Valstybės narės
1 ir 2a būdas	Čekija
1 ir 2b būdas	Švedija

Nacionaliniu lygmeniu Vokietija pateikė netiesioginių įrodymų apie dažniausiai perkančiųjų institucijų naudojamus būdus (pagal Vokietijos teisės aktus, kuriais perkelta direktyva, šiuo metu galima rinktis visus numatytus būdus), iš kurių matyti, kad daugiausia pasirenkamas 1 būdas, antrasis pagal populiarumą yra 2a būdas. Pažymėta, kad 2b būdas pasirenkamas bene rečiausiai, pagrindinė to priežastis – sunkumai jį taikant. **Hamburgo** miesto kontaktiniai asmenys pritarė šiai nuomonei ir pareiškė, kad iki šiol jie naudojo tik 1 būdą – daugiausia dėl to, kad jį lengva pritaikyti. **Kopenhagos** viešojo transporto institucijos naudojo visus būdus ir pranešė, kad visais atvejais jų patirtis buvo gera. **Bolonija** naudojo 2a ir 2b būdus, tačiau nėra duomenų apie teigiamą arbą neigiamą patirtį taikant šiuos metodus. Slovėnija naudojo eksploatavimo laikotarpio sąnaudų metodiką, nors buvo laikoma, kad trūksta informacijos apie išmetamų teršalų kiekį. Kopenhagos, Bolonijos ir Slovėnijos atstovai dar turi suformuoti nuomonę apie tai, ar naudotus būdus reikėtų palikti ar iš dalies pakeisti. **Gente** naudoti ir techninių specifikacijų, ir sutarties sudarymo kriterijų būdai (t. y., 1 ir 2a būdai). Pirmuoju reikia nurodyti tik technologiją, kuri turi būti perkamoje transporto priemonėje (remiantis rinkoje esančių transporto priemonių apžvalga), o sutarties sudarymo kriterijų atveju transporto priemonės turi atitikti minimalius aplinkosauginius kriterijus. **Stokholme** Direktyva 2009/33/EB leidžiama toliau naudoti pirmiau mieste naudotą būdą, kuriuo veiksmingai nustatomos techninės specifikacijos, t. y., galima pirkti tik tas transporto priemones, kurios atitinka nacionalinę netaršios transporto priemonės apibrėžtį. Gento ir Stokholmo atstovų nuomone, atitinkamai, reikia papildomų rekomendacijų dėl poveikio energetikai ir aplinkai kaip techninio reikalavimo naudojimo ir reikia iš naujo subalansuoti monetizavimo būde naudojamus veiksnius. **Londono, Vienos** ir **Rumunijos viešojo transporto operatoriai** nurodė aplinkosaugos standartus, kuriuos turi atitikti perkamos transporto priemonės, o **Barselonoje** greta kitų veiksnių vertinamos ir transporto priemonės eksploatavimo laikotarpio sąnaudos.

Daugumos valstybių narių nuomone reikėtų palikti visus būdus. Taip manoma daugiausia todėl, kad po Direktyvos 2009/33/EB perkėlimo į nacionalinę teisę jos turėjo nedaug patirties. Konkrečiai trūksta iki šiol atliktų vertinimų, kuriuose būtų nustatytas šios direktyvos poveikis, įskaitant poveikį netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinkos plėtrai. Kai kurios valstybės narės taip pat nurodė, kad ES skiriasi nacionalinės sistemos, todėl svarbu palikti galimybę rinktis iš kelių būdų, kad tam tikros valstybės narės nepatektų į nepalankią padėtį.

Dėl to, ar kuriuos nors būdus reikėtų iš dalies pakeisti, valstybės narės vėlgi manė turinčios nepakankamai patirties taikant Direktyvą 2009/33/EB, todėl šiame etape negalėjo pasiūlyti, kaip būtų juos galima patobulinti. Kad tai būtų galima padaryti, reikėtų daugiau patirties ir poveikio vertinimų.

Konkrečių rekomendacijų, kaip taikyti skirtingus Direktyvos 2009/33/EB būdus ir kokį santykinį svorį suteikti jos nuostatoms, parengė tik kelios valstybės narės, tokios kaip Nyderlandai, Latvija, Danija, Prancūzija ir JK.

4. NETARŠIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIREKTYVOS POVEIKIS

Direktyvos 2009/33/EB poveikio vertinimą labai apsunkino tai, kad valstybės narės nebuvo įpareigotos teikti ataskaitas, taip pat tai, kad trūko tiek viešojo pirkimo vykdytojų, tiek gamintojų teikiamų išsamių duomenų. Nėra surinkta nuoseklių duomenų apie transporto priemonių, nupirktų pagal šios direktyvos sąlygas, eksploatacines savybes, susijusias su energijos vartojimo efektyvumu, išmetamo CO_2 ir teršalų kiekiu.

Šiame ankstyvame etape nebuvo galima tikėtis didelio šio teisės akto poveikio ir todėl, kad daug valstybių narių Direktyvą 2009/33/EB pradėjo įgyvendinti gerokai vėliau nei iš pradžių numatyta perkėlimo į nacionalinę teisę data.

Tikėtino Netaršių transporto priemonių direktyvos poveikio vertinimai atlikti tik keletu atvejų. Labai mažai valstybių narių atliko su galimu prognozuojamu direktyvos 5 straipsnio 3 dalyje nurodytų būdų poveikiu susijusį vertinimą. JK teisės akto perkėlimo į nacionalinę teisę poveikio vertinimas atliktas, tačiau jame vertinta visa direktyva, o ne konkretūs būdai. Jame padaryta išvada, kad įgyvendinus šią direktyvą JK būtų gauta ekonominės naudos, kurios vertė 27 mln. EUR. Tačiau dėl to, kad perkėlimo į nacionalinę teisę procesas vėlavo, ir dėl patikimų duomenų, gautų laikotarpiu po įgyvendinimo, trūkumo kol kas nėra su faktiniu poveikiu po perkėlimo susijusių galutinių vertinimų.

Prieš įvedant Direktyvą 2009/33/EB daugelyje valstybių narių jau buvo ekologiškų viešojo pirkimo reikalavimų, susijusių su transporto priemonių pirkimu. Todėl direktyva esamos padėties labai nepakeitė. Tačiau pripažinta, kad valdžios įstaigoms galbūt bus naudingas pirkimo kriterijų formalizavimas, ir tikimasi, kad tai bus naudinga toms valstybėms narėms, kuriose prieš tai jokių kriterijų nebuvo.

Daug ES miestų yra nustatyta politika, kuria siekiama įsigyti mažiau taršias ir efektyviau energiją vartojančias transporto priemones. Šiuose miestuose tokia politika prisidėta prie teršalų, išmetamų iš visuomeninių transporto priemonių parkų, kiekio mažinimo. Dažna jų priežastis buvo poreikis atitikti ES oro kokybės standartus. Tikimasi, kad įvedus Netaršių transporto priemonių direktyvą daugiau miestų apsivalys savo transporto priemonių parkus, pasinaudodami šioje direktyvoje siūlomais būdais.

Gamintojai nurodė, kad daugiau valdžios institucijų vertina transporto priemonių eksploatavimo laikotarpio sąnaudas ir poveikį, o ne skiria dėmesį vien tik pirkimo kainai. Regis, šiuo požiūriu Direktyva 2009/33/EB keičiamas požiūris, kuris ilgesniu laikotarpiu galėtų turėti reikšmingesnį poveikį valdžios institucijų ir viešojo transporto operatorių sprendimams dėl viešojo pirkimo.

Tačiau bendresnio poveikio atžvilgiu atrodė, kad būtų itin sunku įvertinti Direktyvos 2009/33/EB poveikį, nes panašų tikėtiną poveikį gali paskatinti ir kitos politikos priemonės. Nors mažai teršalų išmetančių transporto priemonių rinka plečiasi, sunku tai susieti su šios direktyvos įgyvendinimu, labiau tikėtina, kad tai vyksta dėl kitų veiksnių (įskaitant technologijų plėtrą, kitus teisės aktus, nacionalinę transporto priemonių apmokestinimo politiką, rinkos sąlygas, esamas vyriausybines skatinimo sistemas ir pan.).

Daug valstybių narių nurodė, kad pastaraisiais metais vykdyta mažai su transporto priemonėmis (ir kitais sektoriais) susijusių viešųjų pirkimų – dėl pasaulinės recesijos daug jų turi labai mažai lėšų, kurias galėtų skirti transporto priemonių parkams ar paslaugų teikimo sutartims atnaujinti.

Viena valstybė narė nurodė kitą veiksnį, galintį turėti įtakos valdžios institucijų ir privačių suinteresuotųjų subjektų sprendimams dėl pirkimo, – tai didelės degalų ir energijos kainos. Manoma, kad tokios priežastys galėtų būti aktualios visiems. Kai kuriais atvejais priimant sprendimus dėl pirkimo (ypač sunkiųjų transporto priemonių ir transporto priemonių parko atveju) svarbi yra savininkui tenkanti sąnaudų suma, o tai iš dalies galėtų sudaryti spaudimą transporto priemonių gamintojams plėsti savo netaršių transporto priemonių asortimentą ir teikti daugiau pasiūlymų.

Kadangi nėra bendrų sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 kiekio matavimo procedūrų, joms Direktyva 2009/33/EB negalėjo būti pritaikyta. Todėl Netaršių transporto priemonių portale pateikta konkreti skaičiavimo metodika. Be to, Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP) ir Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA) kartu ieškojo sutarimo, kaip operatoriai ir viešojo pirkimo vykdytojai galėtų taikyti Netaršių transporto priemonių direktyvos nuostatas autobusų pirkimo konkursuose. Panašiai bendradarbiauta ir dėl kitų sunkiųjų transporto priemonių.

Nuo 2013 m. visų sunkiųjų transporto priemonių varikliai bus bandomi pagal „Pasaulinį suderintą sunkiųjų transporto priemonių pereinamąjį ciklą“, kaip nustatyta remiant JT Europos ekonomikos komisijai. Kaip teigiama atitinkamos darbo grupės galutinėje ataskaitoje[8], atlikto pirminio mokslinio tyrimo tikslas – nustatyti pasaulinio masto suderintą variklių bandymo ciklą, skirtą variklių išmetamiems teršalams tikrinti. Ši priemonė bus naudojama išmetamų oro teršalų kiekiui, išmetamo CO_2 kiekiui ir kuro sąnaudoms matuoti. Šiais matavimais bus palaikomas platesnis Netaršių transporto priemonių direktyvos monetizavimo būdo taikymas.

Šiai dienai nėra įrodymų dėl kurios nors technologijos pasirinkimo, taigi ši direktyva technologiniu požiūriu yra visiškai neutrali.

5. NETARŠIŲ TRANSPORTO PRIEMONIŲ DIREKTYVOS POŽIŪRIO PRITAIKYMAS KITUR

Netaršių transporto priemonių direktyva yra laipsniško ES politikos perėjimo prie aktyvesnio ir nuoseklesnio aplinkosaugos reikalavimų įtraukimo į ES viešojo pirkimo ir gaminių teisės aktus dalis. Panašūs požiūriai kaip ir Netaršių transporto priemonių direktyvoje, susiję su eksploatacinio laikotarpio poveikiu ištekliams ir aplinkai, jau daug metų taikomi kai kuriuose kituose sektoriuose, tokiuose kaip pastatų, elektros prietaisų ar biuro įrenginių. Tokioms iniciatyvoms, kartu su vis mažiau taršiomis ir efektyviau energiją vartojančiomis transporto priemonėmis, teks svarbus vaidmuo siekiant strategijos „Europa 2020“ tikslo 20 proc. padidinti ES energijos vartojimo efektyvumą.

Viešojo pirkimo teisės aktų kitimas labiau pabrėžiant ekonominę naudą, kaip antai, vertinant eksploatavimo laikotarpio sąnaudas, apibendrintas 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos pasiūlyme peržiūrėti dabartines viešojo pirkimo direktyvas[9], visų pirma 66 straipsnį dėl sutarčių sudarymo kriterijų ir 67 straipsnį dėl eksploatavimo ciklo sąnaudų. Dėl pakeitimų, kuriuos apima pasiūlyta peržiūrėta sistema, priimant ES viešojo pirkimo sprendimus turėtų būti nuosekliau atsižvelgiama į aplinkosaugos kriterijus.

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

9 COM(2011) 896.

Nors neaptikta jokių įrodymų, kad Direktyva 2009/33/EB turėtų tiesioginės įtakos privačiojo sektoriaus požiūriui, susijusiam su netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių viešuoju pirkimu, vis tik aptikta pavyzdžių, kad privačiajame sektoriuje įsigyjamos efektyviau energiją vartojančios transporto priemonės. Tačiau svarbu pažymėti, kad tai, kad privačiajame sektoriuje įsigyjamos efektyviai energiją vartojančios transporto priemonės, yra tik vienas transporto priemonių parko valdymo elementų. Įsigyjant tokias transporto priemones gali sumažėti transporto priemonių parko valdymo sąnaudos, ypač jei efektyviai energiją vartojančios transporto priemonės eksploatavimo laikotarpio sąnaudos mažesnės nei tradicinių transporto priemonių. Tačiau yra ir kitų efektyviai energiją vartojančio transporto priemonių parko valdymo elementų – apkrovos pajėgumo išnaudojimas, kelionių be krovinio sumažinimas ir ekologiškas vairavimas. Todėl daug įmonių, kurios turi didelius transporto priemonių parkus, pvz., kurjerių bendrovės, tokios kaip DHL, TNT ir UPS, valdo savo transporto priemonių parkus taip, kad būtų suvartojama mažiau energijos, taigi ir išmetama mažiau teršalų. Taip valdydamos savo transporto priemonių parkus tokios bendrovės ne tik reaguoja į platesnio masto susirūpinimą dėl aplinkos, įskaitant ir savo klientų susirūpinimą, tačiau joms tai naudinga ir ekonomiškai. Galima nustatyti įvairių gerosios patirties pavyzdžių, susijusių su netaršiu transporto priemonių parko valdymu, kurie vykdomi visame pasaulyje.

Suomijoje Direktyvoje 2009/33/EB nustatytus metodus pradėjo taikyti ir privatusis sektorius. Viešojo pirkimo patarimai, pateikti įgyvendinant Netaršių transporto priemonių direktyvą, taip pat išplatinti stambiems privatiesiems pirkėjams, tokiems kaip bendrovių automobilių pirkėjams, o tai svarbu, nes beveik penktadalį visų Suomijoje parduodamų naujų automobilių sudaro bendrovių automobiliai.

6. IŠVADOS

Dėl to, kad dauguma valstybių narių vėlavo perkelti Netaršių transporto priemonių direktyvą į nacionalinę teisę, šiai dienai patirtis taikant šią direktyvą yra ribota, todėl buvo sunkumų vertinant jos poveikį šios stebėsenos ataskaitos tikslais. Padėtį dar labiau apsunkino tai, kad valstybės narės nėra įpareigotos teikti ataskaitas.

Atrodo, būtina pateikti papildomų rekomendacijų dėl skirtingų direktyvoje pateikiamų būdų taikymo, kad įsigyjant transporto priemones būtų atsižvelgiama į energijos suvartojimą, išmetamo CO_2 ir teršalų kiekį. Taip pat reikia paramos dėl vis dar naujoviško monetizavimo būdo. Tokias rekomendacijas turėtų teikti valstybės narės, ypatingą dėmesį skirdamos susijusiems nacionaliniams teisės aktams. Taip pat reikėtų atsižvelgti į specialius darbuotojų, atsakingų už susijusių nacionalinių teisės aktų įgyvendinimą, mokymus.

Netaršių transporto priemonių portalas laikomas naudinga priemone padedant valdžios institucijoms vykdyti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių viešuosius pirkimus, taip pat platinant pagal šią direktyvą įgytą patirtį. Komisija patobulins Netaršių transporto priemonių portalą, kad jis atitiktų viešųjų ir privačiųjų pirkėjų poreikius. Be to, bus pagerintas su portale atliekamu skatinimu vykdyti centralizuotą netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių pirkimą susijęs funkcionalumas, įskaitant lengvesnį glaudžių ryšių tarp susijusių nacionalinių ir regioninių institucijų ES-27 šalyse ir už jų ribų užmezgimą.

Tikimasi, kad tai padės greičiau sukurti netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių rinkos jėgą, kad pramonė galėtų gauti naudos iš masto ekonomijos ir pasiūlyti konkurencingesnių gaminių. Direktyvos 2009/33/EB poveikį gali sustiprinti ir didesnis

dėmesys privatiems klientams, atsirandantis po pradinio tikslo pirmiausia tiesiogiai veikti viešajame sektoriuje, o vėliau įtraukti ir profesinius ir privačiuosius pirkimus.

Įvairūs suinteresuotieji subjektai, tokie kaip ES pramonės asociacijos, galėtų parengti rekomendacijas, kaip tai padarė Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP), atitinkamiems savo nariams, kad jie būtų geriau informuoti apie šią direktyvą.

2012 m. gruodžio mėn. Komisija pradėjo Europos elektrinio judumo observatorijos (EEO)[10] veiklą, kuria bus užtikrinta, kad regioninės ir vietos institucijos nuosekliai rinktų ir skleistų svarbiausius statistinius duomenis apie elektrinį judumą (elektrines transporto priemones su akumuliatoriais ir su kuro elementais). EEO turėtų tapti pagrindine Europos regionų informacijos apie elektrinį judumą platforma. Joje taip pat turėtų būti suteikta informacija, kaip vietos lygmens viešasis pirkimas veikia Europos elektrinių transporto priemonių arba elektrinių transporto priemonių su kuro elementais rinką.

2014 m. numatytoje kitoje Netaršių transporto priemonių direktyvos peržiūroje Komisija planuoja išsamiai įvertinti direktyvos pridėtinę vertę. Atsižvelgdama į tai Komisija gali apsvarstyti galimybę supaprastinti direktyvos taikymą supaprastinant ją pačią. Tai galėtų būti atlikta paliekant mažiau galimų būdų valstybių narių lygmeniu, pvz., dėmesį sutelkiant į atliktinų skaičiavimų atžvilgiu paprasčiausią būdą. Taip būtų išvengta galimo vidaus rinkos susiskaidymo dėl pasirinktų skirtingų technologijų. Tada sugrupuojant vidaus rinkos paklausą galėtų būti sudarytos geresnės sąlygos naujoviškų transporto priemonių technologijų masto ekonomikai. Be to, valstybėms narėms galėtų būti pradėti taikyti aiškūs įpareigojimai teikti ataskaitas.

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