



Briuselis, 2017 11 08  
SWD(2017) 367 final

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**

**POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA**

*pridedamas prie*

**pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos**

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

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

## Santraukos lentelė

### Direktyvos 2009/33/EB peržiūros poveikio vertinimas

#### A. Būtinybė imtis veiksmų

##### Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Pagrindinis Netaršių transporto priemonių direktyvos tikslas, būtent paskatinti netaršių (mažataršių ir nulinės taršos) transporto priemonių viešąjį pirkimą, iš esmės nebuvo pasiektas. Todėl jos poveikis tokių transporto priemonių paplitimui rinkoje ir viešojo pirkimo būdu nupirktų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> ir kitų oro teršalų kiekio mažinimui, taip pat sektoriaus augimui ir konkurencingumui, yra menkas. Problema yra susijusi su ribota Direktyvos taikymo sritimi, neaiškiais nuostatomis dėl transporto priemonių pirkimo ir menku pernelyg sudėtingos piniginės vertės nustatymo metodikos naudojimu.

##### Ką reikėtų pasiekti?

Pagrindinis politikos tikslas – didinti viešojo pirkimo būdu įsigyjamų netaršių (mažataršių ir nulinės taršos, alternatyviaisiais degalais varomų) transporto priemonių dalį ir taip prisidėti prie kelių transporto tvarumo ir konkurencingumo. Viešasis pirkimas veiksmingai skatina netaršių transporto priemonių plitimą rinkoje ir išmetamo CO<sub>2</sub> ir kitų oro teršalų kiekio mažinimą, o kartu padeda išlaikyti transporto sektoriaus augimą ir konkurencingumą. Šia iniciatyva siekiama išplėsti šios direktyvos taikymo sritį ir supaprastinti jos įgyvendinimą, kartu suteikiant tikrumo dėl ilgalaikės paklausos rinkoje.

##### Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?

2017 m. pranešime apie Sąjungos padėtį nurodoma, kad visų pirma reikėtų siekti, kad ES taptų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srities pasaulio lydere. ES rinkose vis dar trūksta paklausos. Šia iniciatyva sukuriama paklausos paskata, todėl didinamas netaršių lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių paplitimas rinkoje. Laikantis dokumentų rinkinio požiūriu, ja papildomos lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normos laikotarpiu po 2020 m. ir sukuriama papildoma paskata naudoti mažataršes ir nulinės taršos sunkiąsias transporto priemones ten, kur išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio mažinimo priemonių kol kas netaikoma.

Šia iniciatyva nustatoma ilgalaikės politikos kryptis ir remiamas strateginis viešojo pirkimo suderinimas. Tikrumas dėl ilgalaikės paklausos skatins rinkos investicijas ir mažins transporto priemonių savikainą, todėl vietos ir regionų valdžios institucijoms bus sudaryta galimybė vykdyti geresnę politiką. Priemonės yra proporcingos ir jomis nesikišama į (viešojo) transporto organizacijos pagrindinę atsakomybę, o kartu valstybių narių valdžios institucijoms paliekamas įgyvendinimo lankstumas ir galimybė veikti savo nuožiūra. Persvarstyta Direktyva padėtų rinkos varomosioms jėgoms iš valstybių narių, kuriose rinka labiau pažengusi, išplisti į valstybes nares, kuriose rinka tik formuojasi, ir suformuoti bendrą europinį rinkos požiūrį, kurio vien pačios valstybės narės pasiekti negali. Nauda europiečiams vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu būtų didelė.

#### B. Sprendimai

##### Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, tai kodėl?

Politikos galimybių užmojis ir intervencijos lygis skiriasi.

Pirmojoje politikos galimybėje vertinamas Netaršių transporto priemonių direktyvos panaikinimas. Pagrindinių šios iniciatyvos politikos tikslų turėtų būti siekiama imantis vietos politikos veiksmų ir savanoriškų veiksmų Europos lygmeniu.

Antrojoje politikos galimybėje numatyta bendra netaršių transporto priemonių apibrėžtis ir persvarstyta transporto priemonių energijos sąnaudų ir poveikio aplinkai piniginės vertės nustatymo metodika. Valstybėms narėms reikėtų rinktis: arba į savo nacionalinę teisę perkelti apibrėžtį – tuo atveju jos turėtų parengti nacionalinės politikos sistemą, kurioje būtų nurodytas užmojis iki 2030 m., arba į savo nacionalinę teisę perkelti piniginės vertės nustatymo metodiką, kurios turėtų laikytis visos viešosios įstaigos.

Trečiojoje politikos galimybėje, kurios numatyti du variantai (mažo ir didelio užmojo), išplečiama Netaršių transporto priemonių direktyvos taikymo sritis, kad ji apimtų išsinuomojamas ir įsigyjamas išperkamosios nuomos būdu transporto priemones, taip pat konkrečias transporto paslaugų sutartis. Joje nustatoma netaršių transporto priemonių apibrėžtis, grindžiama lengvųjų transporto priemonių išmetamų teršalų (pro išmetimo vamzdį išmetamo CO<sub>2</sub> ir kitų oro teršalų) kiekio ribinių verčių požiūriu, ir valstybių narių lygmeniu nustatomi susiję minimalūs viešojo pirkimo tikslai. Joje taip pat numatoma bendra ataskaitų teikimo ir stebėjimo sistema.

Ketvirtojoje politikos galimybėje, kurios numatyti du variantai (mažo ir didelio užmojo), išplečiama Direktyvos

<p>taikymo sritis taip, kaip ir trečiojoje politikos galimybėje, tačiau nustatoma netaršių transporto priemonių apibrėžtis, grindžiama alternatyviųjų degalų požiūriu (baterinės ir kuro elementų elektrinės, varomos gamtinėmis dujomis, į lizdą jungiamos hibridinės elektrinės) ir taikoma visoms lengvosios ir sunkiosios transporto priemonėms, ir valstybių narių lygmeniu nustatomi susiję minimalūs viešojo pirkimo tikslai. Ir trečiojoje, ir ketvirtojoje politikos galimybėje atsisakoma piniginės vertės nustatymo metodikos.</p> <p>Penktoji politikos galimybė yra didžiausio užmojo. Dabartinė Direktyva pakeičiama reglamentu, kuriuo nustatoma transporto priemonių energijos sąnaudų ir poveikio aplinkai piniginės vertės nustatymo metodika. Ši galimybė būtų veiksmingiausia siekiant tikslų, tačiau ji yra susijusi su didžiausiomis sąnaudomis ir joje numatoma didelė intervencija.</p> <p>Šeštojoje politikos galimybėje išplečiama Netaršių transporto priemonių direktyvos taikymo sritis, kad ji apimtų išsinuomojamas ir išgyjamas išperkamosios nuomos būdu transporto priemones, taip pat konkrečias transporto paslaugų sutartis. Joje netaršių transporto priemonių apibrėžtis nustatoma derinant lengvųjų transporto priemonių išmetamų teršalų (pro išmetimo vamzdį išmetamo CO<sub>2</sub> ir kitų oro teršalų) kiekio ribinių verčių požiūrį bei sunkiųjų transporto alternatyviųjų degalų požiūrį ir valstybių narių lygmeniu nustatomi susiję minimalūs viešojo pirkimo tikslai. Ji užtikrina galimybę ateityje pritaikyti Direktyvos sunkiųjų transporto priemonių reikalavimus, kai ES lygmeniu bus nustatyti susiję šių transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio reikalavimai. Joje taip pat numatoma bendra ataskaitų teikimo ir stebėjimo sistema.</p>
<p><b>Kokios yra įvairių suinteresuotųjų šalių nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?</b></p> <p>Pirmajai politikos galimybei suinteresuotieji subjektai nepritarė. Dėl antrosios politikos galimybės buvo pripažinta netaršių transporto priemonių apibrėžties pridėtinė vertė, tačiau buvo pareikštos bendros abejonės dėl nacionalinių politikos sistemų nuoseklumo ir užmojo suderinimo būdo. Dauguma viešųjų ir privačiųjų suinteresuotųjų subjektų (miestai, veiklos vykdytojai, gamintojai) pritarė netaršių transporto priemonių apibrėžties nustatymui, nors vieni teikė pirmenybę išmetamų teršalų kiekiu, o kiti – degalais grindžiamam požiūriui. Automobilių gamintojai paragino nustatyti plataus užmojo minimalius alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslus. Valdžios institucijų atstovai daugiausiai pritarė išmetamų teršalų kiekiu grindžiamam požiūriui ir minimaliems tikslams tik jei jie nebuvo nustatyti miestų lygmeniu. Transporto veiklos vykdytojai laikėsi panašios nuomonės. Buvo atkreiptas dėmesys į trūkumus, susijusius su sunkiosiomis transporto priemonėmis. Piniginės vertės nustatymo metodikos atsisakymui pritarė didžioji dauguma. Penktąją politikos galimybę dauguma suinteresuotųjų subjektų atmetė.</p>
<p><b>C. Tinkamiausios galimybės poveikis</b></p>
<p><b>Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?</b></p> <p>Numatoma, kad šeštoji – tinkamiausia – politikos galimybė padės sumažinti išmetamo CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> ir kietųjų dalelių (PM10) kiekį ir su išmetamu CO<sub>2</sub> bei oro tarša susijusias aplinkos apsaugos sąnaudas (2,2 mlrd. EUR per 2020–2035 m. nupirktų transporto priemonių naudojimo trukmę). Numatoma, kad 2020–2035 m. bus galima sukurti 6 700 papildomų darbo vietų, o pramonės pajamos 2020–2035 m. padidės 4,2 mlrd. EUR.</p>
<p><b>Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?</b></p> <p>Numatoma, kad pasirinkus šeštąją politikos galimybę 2020–2035 m. grynosios sąnaudos sumažėtų maždaug 4,2 mlrd. EUR, palyginti su baziniu scenarijumi, o tai duotų platesnės socialinės ekonominės naudos (padidėtų įmonių pajamos, būtų sukurta darbo vietų) ir naudos aplinkai (su išmetamo CO<sub>2</sub> ir kitų oro teršalų kiekiu susijusi nauda).</p>
<p><b>Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?</b></p> <p>Su lengvosios transporto priemonėmis susijęs poveikis mažosioms ir vidutinėms įmonėms ir konkurencingumui yra nedidelis, nes viešojo pirkimo būdu perkamos transporto priemonės sudaro tik nedidelę transporto priemonių rinkos sandorių dalį. Nuomos ir išperkamosios nuomos bendrovėms reikės pritaikyti savo transporto priemonių parkus, o tai palengvins sparčiau mažėjanti savikaina transporto priemonių rinkose. Numatoma, kad savikaina bus perkelta klientams, o tai teigiamai paveiks veiklos sąnaudas. Sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje mažosios ir vidutinės įmonės, kurios yra mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių gamintojos, gaus naudos, o mažosioms ir vidutinėms įmonėms, kurios yra įprastinių transporto priemonių tiekėjos, teks prisitaikyti. Akivaizdi ir nuspėjama ilgalaikė paklausa autobusų rinkoje skatins sektoriaus konkurencingumą. Didesnės investicijos į įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūrą ir elektros tinklus teigiamai paveiks ekonomikos augimą.</p>
<p><b>Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?</b></p>

Daroma prielaida, kad papildomos viešojo pirkimo išlaidos 2020–2035 m. bus 2,2 mlrd. EUR. Numatoma, kad šiek tiek – per visą nagrinėjamą laikotarpį (iki 2035 m.) 2,4 mln. EUR – sumažės administracinės išlaidos.
<b>Ar bus dar koks nors didelis poveikis?</b>
Per šį poveikio vertinimą jokio kito didelio poveikio nenustatyta. Poveikio vertinime atkreipiamas dėmesys į tai, kad poveikis mokestinėms pajamoms valstybėse narėse gali skirtis, nes skiriasi degalų ir energijos mokesčiai.
<b>Proporcingumo principas</b>
Viešojo pirkimo procedūros yra strategiškai suderintos. Iniciatyvoje paliekama lankstumo valstybėms narėms ir viešosioms įstaigoms pritaikyti minimalius reikalavimus prie vidaus sąlygų. Siūlomomis priemonėmis nesikišama į valstybių narių kompetenciją organizuoti transporto paslaugų teikimą. Jos yra susijusios su viešojo pirkimo dalimi, o ne visa apimtimi; jomis paliekama galimybė rinktis technologiją. Minimalūs reikalavimai įvairiose valstybėse narėse skiriasi.
<b>D. Tolesni veiksmai</b>
<b>Kada politika bus persvarstoma?</b>
Komisija naują teisės aktą vertins 2027 m.