



Briselē, 8.11.2017.
SWD(2017) 367 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

Pavaddokuments dokumentam

**Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva,
ar ko groza Direktīvu 2009/33/ES par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu
izmantošanas veicināšanu**

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

Kopsavilkums

Ietekmes novērtējums saistībā ar Direktīvas 2009/33/EK pārskatīšanu

A. Rīcības nepieciešamība

Problēmas būtība un nozīme ES mērogā

“Tīro” transportlīdzekļu direktīva tikai nelielā mērā sasniedz tās galveno mērķi, proti, stimulēt “tīru” (mazemisiju un nulles emisiju, un citu ar alternatīvām degvielām darbināmu) transportlīdzekļu publisko iepirkumu. Tāpēc tai ir ierobežota ietekme uz šo transportlīdzekļu skaita pieaugumu, CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumu no publiskā iepirkumā iegādātiem transportlīdzekļiem un nozares izaugsmi un konkurētspēju. Šī problēma saistīta ar direktīvas ierobežoto darbības jomu, neskaidrajiem noteikumiem par transportlīdzekļu pirkumu un to, ka tiek maz izmantota sarežģītā metodika izteikšanai naudas izteiksmē.

Izvirzītie mērķi

Galvenais politikas mērķis ir dot ieguldījumu autotransporta ilgtspējībā un konkurētspējā, aizvien vairāk publiskos iepirkumos iegādājoties “tīrus” (mazemisiju un nulles emisiju, un citus ar alternatīvām degvielām darbināmus) transportlīdzekļus. Publiskais iepirkums veicinās šādu transportlīdzekļu skaita pieaugumu un CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumu, saglabājot transporta nozares izaugsmi un konkurētspēju. Iniciatīva tiecas paplašināt šīs direktīvas darbības jomu un vienkāršot tās īstenošanu, radot ilgtermiņa noteiktību attiecībā uz pieprasījumu tirgū.

ES mēroga rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)

2017. gada runā par stāvokli Savienībā tika norādīts, ka ES kļūšana par globālu dekarbonizācijas līderi ir prioritāte. ES tirgi joprojām saskaras ar pieprasījuma problēmām. Šī iniciatīva veido pieprasījuma stimulus, tā izraisot “tīru” vieglo un kravas transportlīdzekļu jeb mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļu skaita pieaugumu. Tā kompleksi papildina CO₂ emisiju standartus vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem pēc 2020. gada un izveido papildu stimulus mazemisiju un nulles emisiju lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kuriem CO₂ emisiju prasības pašlaik nav noteiktas.

Šī iniciatīva norāda ilgtermiņa politikas virzienu un atbalsta publiskā iepirkuma stratēģisku saskaņošanu. Drošības sajūta par ilgtermiņa pieprasījumu stimulēs ieguldījumus un transportlīdzekļu izmaksu samazinājumu, ļaujot vietējām un reģionālām iestādēm labāk rīkoties atbilstīgi politikai. Pasākumi ir proporcionāli un neskar (sabiedriskā) transporta organizāciju pamata atbildību, vienlaikus saglabājot elastību un dalībvalstu publisko iestāžu rīcības brīvību attiecībā uz īstenošanu. Pārskatīšana nodrošina tirgus stimulu plašāku pārnesei no attīstītākiem dalībvalstu tirgiem uz jauniem tirgiem un palīdz veidot Eiropas mēroga pieeju tirgiem, ko nav iespējams panākt atsevišķu dalībvalstu līmenī. Eiropas iedzīvotājiem būs ievērojami vidēja un ilgtermiņa ieguvumi.

B. Risinājumi

Risinājuma varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Iemesli (ja nav)

Politikas risinājumiem (PR) ir dažādi mērķi un intervences pakāpe.

PR1 izvērtē “tīro” transportlīdzekļu direktīvas atcelšanu. Šīs iniciatīvas galvenie politikas mērķi jāsasniedz ar vietējām politikām un brīvprātīgu rīcību Eiropas mērogā.

PR2 ietver kopēju “tīro” transportlīdzekļu definīciju un pārskatītu metodiku transportlīdzekļu ietekmes uz enerģētiku un vidi izteikšanai naudas izteiksmē. Dalībvalstīm ir jāizvēlas, vai tās transponē definīciju savos tiesību aktos. Šādā gadījumā tām ir jāizveido valsts politikas regulējums, kurā norādīti mērķi 2030. gadam. Vai arī tās transponē metodiku izteikšanai naudas izteiksmē, kas jāpiemēro visām publiskajām iestādēm.

PR3 ir divi varianti (augsti un zemi mērķi). Tajā tiek paplašināta “tīro” transportlīdzekļu direktīvas darbības joma, ietverot transportlīdzekļu nomu, īri un pirkšanu uz nomaksu, kā arī noteiktus transporta pakalpojumu līgumus. Tajā ir iekļauta uz emisiju robežvērtību balstīta “tīro” transportlīdzekļu definīcija (CO₂ un gaisa piesārņotāju izpūtēju emisijas) mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem un noteikti saistītie minimālie iepirkuma mērķrādītāji dalībvalstu līmenī. Tajā ir iekļauta arī kopējā ziņošanas un uzraudzības sistēma.

PR4 ir divi varianti (augsti un zemi mērķi). Tajā tiek paplašināta direktīvas darbības joma līdzīgi kā PR3, bet ir arī iekļauta uz alternatīvām degvielām balstīta “tīro” transportlīdzekļu definīcija (elektrotransportlīdzekļi ar akumulatoru un kurināmā elementiem, ar dabasgāzi darbināmi transportlīdzekļi, no tīkla uzlādējami hibridtransportlīdzekļi) visiem mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem un noteikti saistītie minimālie iepirkuma mērķrādītāji dalībvalstu līmenī. Gan PR3, gan PR4 tiek svītrotā metodika izteikšanai naudas

<p>izteiksmē.</p> <p>PR5 ir vistālejošākais variants. Esošo direktīvu aizstāj ar regulu, kas nosaka metodiku transportlīdzekļu ietekmes uz enerģētiku un vidi izteikšanai naudas izteiksmē. Šis risinājums ļautu visefektīvāk sasniegt mērķus, bet tas ir saistīts arī ar visaugstākajām izmaksām un visplašāko intervenci.</p> <p>PR6 paplašina “tīro” transportlīdzekļu direktīvas darbības jomu, ietverot transportlīdzekļu nomu, īri un pirkšanu uz nomaksu, kā arī noteiktus transporta pakalpojumu līgumus. Šajā variantā tiek piedāvāta “tīro” transportlīdzekļu definīcija (CO₂ un gaisa piesārņotāju izpūtēja emisijas), kas pamatojas uz emisiju robežvērtību mazas noslodzes transportlīdzekļiem un uz alternatīvām degvielām – lielas noslodzes transportlīdzekļiem, un šajā risinājumā ir noteikti saistītie minimālie iepirkuma mērķrādītāji dalībvalstu līmenī. Tas ļaus turpmāk pielāgot direktīvas prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kad ES mērogā šiem transportlīdzekļiem būs noteiktas saistītās CO₂ emisiju prasības. Tajā ir iekļauta arī kopējā ziņošanas un uzraudzības sistēma.</p>
<p>Dažādu ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem</p> <p>Ieinteresētās personas neatbalstīja PR1. PR2 gadījumā tika atzīts, ka “tīro” transportlīdzekļu definīcijai ir pievienotā vērtība, bet kopumā tika paustas bažas par to, kā nodrošināt saskaņotību un mērķu vērienīgumu valsts politikas regulējumā. Vairums valsts un privāto ieinteresēto personu (pilsētas, pakalpojumu sniedzēji, ražotāji) atbalsta “tīro” transportlīdzekļu definīcijas ieviešanu, lai gan priekšroka tiek dota atšķirīgām uz emisijām un degvielām balstītām pieejām. Autoražotāji aicināja noteikt augstus minimālos iepirkuma mērķrādītājus transportlīdzekļiem, ko darbina ar alternatīvām degvielām. Vairums publisko iestāžu pārstāvju atbalstīja uz emisijām balstītu pieeju un minimālos mērķrādītājus, ja tos nenosaka pilsētu līmenī. Transporta pakalpojumu sniedzējiem bija līdzīgs viedoklis. Tika norādīts uz trūkumiem lielas noslodzes transportlīdzekļu jomā. Vairums pāuda nepārprotamu viedokli, ka izteikšanas naudas izteiksmē metodika būtu jāsvīturo. Ieinteresētās personas noraidīja PR5.</p>
<p>C. Vēlamā risinājuma ietekme</p>
<p>Ieguvumi no vēlamā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā ieguvumi no galvenajiem variantiem)</p> <p>Tiek lēsts, ka vēlamais PR6 samazinās CO₂, NO_x un cieto daļiņu (PM10) emisijas, kā arī ar CO₂ un gaisa piesārņotājiem saistītās izmaksas (2,2 miljardi EUR, no 2020. līdz 2035. gadam iegādātu transportlīdzekļu darbībā). Tiek paredzēts, ka laika posmā no 2020. līdz 2035. gadam izveidos 6700 papildu darbvietu un ka nozares ieņēmumi šajā pašā laikā pieaugs par 4,2 miljardiem EUR.</p>
<p>Vēlamā risinājuma (ja tāds ir, pretējā gadījumā — galveno risinājumu) izmaksas</p> <p>No 2020. līdz 2035. gadam lēstais neto izmaksu ietaupījums PR6 gadījumā varētu būt aptuveni 4,2 miljardi EUR salīdzinājumā ar sākotnējo situāciju, attiecīgi varētu rasties arī plašāki sociāli un ekonomiski ieguvumi (uzņēmumu ieņēmumu pieaugums, darbvietu radīšana), kā arī ieguvumi videi (ar CO₂ un gaisa piesārņotāju līmeņa samazināšanos saistīti ieguvumi).</p>
<p>Ietekme uz MVU un konkurētspēju</p> <p>Mazas noslodzes transportlīdzekļu segmentā ietekme uz MVU un konkurētspēju ir mērena, ņemot vērā, ka publiski iepirkto transportlīdzekļu daļa darījumos ar transportlīdzekļiem kopumā ir ļoti maza. Īres un līzings uzņēmumiem būs jāpielāgo savs transportlīdzekļu parks, ko veicinās aizvien pieaugošais izmaksu samazinājums transportlīdzekļu tirgos. Tiek lēsts, ka izmaksas tiks iekļautas pakalpojumu cenās, ietekme uz darbības izmaksām būs pozitīva. Lielas noslodzes transportlīdzekļu segmentā MVU, kas ražo mazemisiju un nulles emisiju transportlīdzekļus, gūs labumu, bet MVU, kas piegādā ar tradicionālām degvielām darbināmus transportlīdzekļus, būs jāpielāgojas. Skaidrs un paredzams pieprasījums pēc autobusiem uzlabos konkurenci šajā nozarē. Lielākiem ieguldījumiem uzlādes un uzpildes infrastruktūrā un elektrotīklos būs pozitīva ietekme uz izaugsmi.</p>
<p>Nozīmīga ietekme uz valstu budžetiem un valsts pārvaldi</p> <p>Lēstās papildu iepirkuma izmaksas varētu sasniegt 2,2 miljardus EUR laikposmā no 2020. līdz 2035. gadam. Visā novērtējuma periodā (līdz 2035. gadam) tiek paredzēts neliels administratīvo izmaksu ietaupījums — 2,4 miljoni EUR.</p>
<p>Cita nozīmīga ietekme</p> <p>Šajā IN netika konstatēta nekāda cita būtiska ietekme. IN tika noteikts, ka ietekme uz dalībvalstu nodokļu ieņēmumiem var būt dažāda, jo atšķiras degvielas un energoresursu nodokļu likmes.</p>
<p>Proporcionalitāte</p>

Publiskā iepirkuma procedūras ir stratēģiski saskaņotas. Dalībvalstīm un publiskām iestādēm joprojām ir iespēja elastīgi pielāgot minimālās prasības vietējiem apstākļiem. Piedāvātie pasākumi neskar dalībvalstu kompetenci organizēt transporta pakalpojumu sniegšanu. Tie attiecas tikai uz daļu, bet ne visiem publiskajiem iepirkumiem; joprojām pastāv tehnoloģijas izvēles iespēja. Dalībvalstīs ir diferencētas minimālās prasības.

D. Turpmākā rīcība

Kad politika tiks pārskatīta?

Komisija izvērtēs šo jauno tiesību aktu 2027. gadā.