



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Bruselis, 21.12.2005
KOM(2005) 634 galutinis

2005/0283 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

dėl skatinimo naudoti ekologiškas kelių transporto priemones

(pateikta Komisijos)

{SEK(2005) 1588}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) Pasiūlymo aplinkybės

- **Pasiūlymo pagrindas ir tikslai**

2000 m. paskelbtoje žaliojoje knygoje, skirtoje energijos tiekimo patikimumui, (KOM(2000) 769: „Europos energijos tiekimo saugumo strategijos link“), Komisija akcentavo nuolatinį transporto sektoriaus augimą ir su tuo susijusį aukštą energijos vartojimo, išmetamo CO₂ kiekio ir priklausomybės nuo naftos lygį. Šiame dokumente pabrėžiama svarba imtis veiksmų ne tik pasiūlos, bet ir paklausos srityje siekiant padaryti įtaką alternatyvių kuro rūšių ir technologijų paklausai. Komisija įsipareigojo imtis veiksmų remiant naujos kartos transporto priemonių kūrimą.

2001 m. Komisijos baltojoje knygoje dėl Europos transporto politikos 2010 m. (KOM(2001) 370: „Europos transporto politika 2010 m.: laikas nuspręsti“) taip pat buvo atkreiptas dėmesys į būtinybę imtis tolesnių priemonių kovojant su transporto išmetamais teršalais ir buvo pareikšta, kad Komisija skatins „ekologiškų transporto priemonių“ rinkos plėtrą.

Žaliojoje knygoje apie energijos efektyvumą (KOM(2005) 265: „Energijos vartojimo efektyvumas arba kaip mažesnėmis sąnaudomis sutaupyti daugiau energijos“) siūlomi konkretūs veiksmai, pvz., mažiau teršiančių ir labiau energiją taupančių transporto priemonių viešieji pirkimai siekiant sukurti tokių transporto priemonių rinką.

Transporto priemonių taršos mažinimo potencialas yra didelis. Tačiau šiuo metu tokios technologijos vis dar yra brangesnės už tas, kurios naudojamos tradicinėse transporto priemonėse.

Vargu ar Europos transporto priemonių masinės gamybos pramonės gamintojai ims gaminti specialių transporto priemonių serijas, reaguodami į vietos arba nacionalines paskatas gerinti energijos efektyvumą arba mažinti išmetamuosius teršalus. Todėl būtina Bendrijos lygiu imtis veiksmų skatinant investicijas, kurių reikia labiau energiją taupančių ir mažiau taršių transporto priemonių gamybai.

Taip padidėtų paklausa ir paskatintų transporto priemonių gamintojus kurti mažiau energijos vartojančias ir teršalų išmetančias transporto priemones. Tai gali padėti pakeisti paklausos tendencijas ir sukurti pakankamai didelę rinką ir masto ekonomiją, reikalingas plečiant pramoninės gamybos apimtis.

Šio pasiūlymo tikslas – mažinti išmetamuosius teršalus transporto sektoriuje ir prisidėti prie ekologiškų transporto priemonių rinkos sukūrimo. Tai ypač svarbu aglomeracijose ir zonose, kuriose patiriami sunku laikytis Oro kokybės direktyvos reikalavimų (Direktyva 1996/62/EB dėl oro kokybės ir Direktyva 1999/30/EB dėl teršalų ribinių verčių aplinkos ore).

ES teisės aktuose jau yra nustatytas savanoriškai taikomas aplinkos požiūriu patobulintos eksploatacijos standartas daugiau kaip 3,5 t sveriančioms transporto priemonėms, pvz., mokesčių lengvatos. Šiuo pasiūlymu žengiamas kitas žingsnis ir jau egzistuojančią sąvoką „nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulinta transporto priemonė“ (toliau – EEV) yra taikoma sunkiosioms transporto priemonėms, kurių svoris viršija 3,5 t, kaip apibrėžta

Direktyvoje 2005/55/EB (OL L 275/1, 2005.10.20), siekiant automobilių parko dalyje ją įgyvendinti privaloma tvarka. Valstybės įstaigos iš savo kasmetinių sunkiųjų transporto priemonių viešųjų pirkimų (pirkimas arba nuoma) privalo minimalią kvotą skirti transporto priemonėms, atitinkančioms nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintos transporto priemonės eksploatacijos standartą.

Šioje direktyvoje siūlomas įpareigojimas viešuosiuose pirkimuose pirkti ekologiškas transporto priemones, pirminiame etape taikomas tik transporto priemonėms, kurios sveria daugiau kaip 3,5 t, siekiant užtikrinti sklandų aplinkos kriterijų įvedimą į viešųjų pirkimų procesą, ir paruošti valstybės įstaigas bei pramonę galimam šių kriterijų taikymui kitoms transporto priemonių kategorijoms vėlesniame etape. Atliktame išsamiaame šio teisinio pasiūlymo poveikio įvertinime matyti, kad taikant tokį tikslinį viešųjų pirkimų įpareigojimą galima tikėtis teigiamo poveikio Europos pramonės konkurencingumui, bendros ekonominės naudos ir geriausių išlaidų ir naudos santykio rezultatų. Šiai kategorijai priklauso autobusai ir dauguma aptarnaujančio transporto priemonių, pvz., šiukšlių rinkimo sunkvežimiai.

Ekologiškų transporto priemonių viešųjų pirkimų įpareigojimo taikymas lengviesiems automobiliams ir mažos keliamosios galios transporto priemonėms galės būti svarstomas tolesniame etape remiantis išsamiu poveikio įvertinimu, kai ir šioms kategorijoms bus sukurti aplinkos požiūriu tobulesnės eksploatacijos standartai.

Tikimasi, kad šia direktyva, pasitelkiant masto ekonomiją, nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintos transporto priemonės technologijų mažesnes kainas ir platesnį diegimą, ilgalaikėje perspektyvoje bus bendrai pagerintas viso transporto parko aplinkosaugos veiksmingumas.

- **Bendras kontekstas**

Europos Vadovų Taryba keletą kartų įsipareigojo šioje srityje imtis priemonių. 1999 m. Helsinkio Europos Vadovų Tarybos susitikime buvo sutarta dėl aplinkos apsaugos ir tvaraus vystymosi integravimo į transporto politiką (Tarybos dokumentas 11717/99). Tarp sričių, kuriose reikia neatidėliotinai imtis priemonių, Taryba paminėjo šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamuosius teršalus iš transporto bei kitų transporto kenksmingų veiksnių. 2001 m. Geteborgo Europos Vadovų Tarybos susitikime buvo dar kartą patvirtinta Bendrijos tvaraus vystymosi, ypač kai tai yra susiję su aktyvesnėmis priemonėmis transporto sektoriuje, strategijos svarba.

2005 m. vasario 9 d. Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui – ES tvaraus vystymosi strategijos peržiūra: pirmoji apžvalga ir ateities gairės (KOM(2005) 37) – dar kartą buvo patvirtinta aktyvesnės transporto politikos svarba. Šiame komunikate teigiama, kad transporto pagausėjimas daro poveikį kelioms sritims, pvz., transporto grūstims, oro teršalų sukeliama sveikatos problemoms ir padidėjusiam CO₂ išmetimui, kuris savo ruožtu neigiamai veikia ES užsibrėžtus tikslus dėl klimato kaitos. Komunikate kalbama apie ekologiškesnių transporto priemonių kūrimą, eismo valdymą miesto vietovėse ir skatinami viešieji pirkimai, kaip priemonė, kuri skatintų ekologines inovacijas, ir atvirai rekomenduojama pereiti prie ekologiškų autobusų.

Europos Parlamentas taip pat skatino imtis tolesnių veiksmų šiose srityse. Pranešime dėl Bendrijos veiksmų plano gerinti energijos vartojimo efektyvumą Europos Bendrijoje (A5-0054/2001) teigiama, kad buvo imtasi nepakankamai veiksmų ES lygiu sprendžiant transporto

energijos naudojimo klausimus. Pranešime teigiama, kad „patirtis rodo, jog gerai suplanuotos viešųjų pirkimų programos gali gerokai sumažinti kol kas komerciškai neperspektyvios efektyviai energiją naudojančios įrangos kainą ir taip pasiekti, kad ji galėtų konkuruoti su tradicinėmis technologijomis“. Jame Komisija taip pat yra kviečiama iširti atitinkamas technologijų sritis, kuriose plataus masto viešųjų pirkimų iniciatyvos galėtų būti pačios veiksmingiausios.

Šis pasiūlymas atliepia į Tarybos ir Parlamento siekį remti ekologiškas ir energiją taupančias transporto priemonės, ir valstybių narių bei suinteresuotųjų šalių rekomendacijas laikytis technologijų atžvilgiu neutralaus požiūrio ir yra tiesiogiai susijęs su 2005 m. kovo 22–23 d. Europos Vadovų Tarybos Lisabonos strategija nustatytais prioritetais.

- **Pasiūlymo srityje taikomos nuostatos**

ES teisės aktais buvo reglamentuojamas transporto priemonių teršalų išmetimas taikant „Euro“ standartus, kuriuose nustatytos ribinės vertės ilgainiui griežtėjo. Naujausi įgyvendinami standartai – tai nuo 2005 m. sausio mėn. taikomi *Euro 4* standartai lengviesiems automobiliams ir mažos keliamosios galios transporto priemonėms. 2006 m. bus pateiktas pasiūlymas dėl *Euro 5* standarto lengviesiems automobiliams ir mažos keliamosios galios transporto priemonėms. Nuo 2005 m. spalio mėn. sunkiosioms transporto priemonėms galioja *Euro 4* standartai, 2008 m. įsigalios *Euro 5* standartai.

Transporto priemonių taršos lygius reguliuojančių priemonių poveikis buvo reikšmingas. Nuo 1995 m. įvairių teršalų taršos kiekiai sumažėjo vidutiniškai 20–50 %. Tikimasi ir toliau mažinti taršą ir iki 2020 m. jos kiekius sumažinti 25–50 % lyginant su 2000 m. lygiu (2005 m. CAFE (Švarus oras Europoje) prognozės).

Tačiau daugelyje vietų aplinkos oro kokybė vis dar neatitinka ES direktyvomis nustatytų teisinių reikalavimų. Nuo 2005 m. sausio mėn. įsigaliojusios kietųjų dalelių ribinės vertės kelia problemų, to paties galima tikėtis ir nitrido oksido atveju, kai nuo 2010 m. bus sumažintos jų ribinės vertės. Miestuose jau taikomi laisvo transporto priemonių judėjimo apribojimai siekiant sumažinti taršos kiekius.

ES teisės aktuose, Direktyvoje 2005/55/EB, pateikiama sunkiosioms transporto priemonėms, kurių svoris viršija 3,5 t, taikoma „nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintos transporto priemonės“ (EEV) apibrėžtis ir nustatomos mažesnės nei iki tol išmetamųjų teršalų *Euro 5* standartams numatytos ribinės vertės. Privalomas nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintų transporto priemonių įdiegimas gali padėti valstybės įstaigoms vykdyti Oro kokybės direktyvos įpareigojimus.

- **Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Šis pasiūlymas papildo jau egzistuojančias ES priemones dėl išmetamųjų teršalų minimalių standartų, CO₂ dujų išmetamo kiekio mažinimo savanoriškais susitarimais, ženkliniu ir mokestinėmis priemonėmis, ir dėl paramos biokuro įvedimui į rinką.

Ši direktyva atitinka naująjį Komisijos požiūrį, taikomą transporto priemonių apmokestinimo srityje. Iš tikrųjų, 2003 m. spalio 27 d. Tarybos direktyva 2003/96/EB, pakeičianti Bendrijos energetikos produktų ir elektros energijos mokesčių struktūrą, jau dabar laikantis tam tikrų sąlygų leidžiama diferencijuoti akcizo mokestį už tokias alternatyvias degalų rūšis, kaip biokuras, gamtinės dujos ir suskystintos naftos dujos (LPG). Be to, Komisija neseniai pateikė

direktyvos pasiūlymą (2005 m. liepos 5 d. KOM(2005) 261), kuriame siūloma, kad lengvųjų automobilių apmokestinimas bent jau iš dalies būtų grindžiamas išmetamųjų CO₂ dujų kiekiu, siekiant skatinti mažiau taršių ir labiau energiją taupančių transporto priemonių įsigijimą. Minėto pasiūlymo „kadangi.“ dalies (3) punkte valstybės narės skatinamos taikyti suderintą fiskalinę skatinamąją priemonę lengviesiems automobiliams, atitinkantiems griežtesnius teršalų išmetimo apribojimus nei *Euro 4* išmetamųjų teršalų ribinės vertės ir siekiant paspartinti lengvųjų automobilių, atitinkančių būsimus reikalavimus (*Euro 5*), pateikimą į rinką.

Bendrijos mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros pagrindų programų ir struktūrinių fondų finansinė parama bei paskatinimas Komisijos politikos dokumentais dėl alternatyvaus kuro buvo skirti tradicinėms transporto priemonėms tobulinti ir šioms alternatyvioms transporto priemonių technologijoms plėtoti:

- a) Transporto priemonės, naudojančios biokurą (aukšto oktano mišinius paprastose transporto priemonėse arba aukšto oktano mišinius specialiosios paskirties transporto priemonėse).
- b) Gamtines dujas naudojančios transporto priemonės, varomos metano, pagrindinio gamtinių dujų komponento, deginimui pritaikytu varikliu.
- c) Transporto priemonės, varomos vidinio degimo varikliu, naudojančiu suskystintas naftos dujas (LPG), sudarytas iš lengvųjų angliavandenilių, daugiausia propano ir butano, mišinio.
- d) Transporto priemonės, varomos elektros varikliu, naudojančių pakraunamoje baterijoje sukauptą energiją.
- e) Hibridinės transporto priemonės, naudojančios dviejų tipų variklius – vidaus degimo variklį ir elektros variklį – leidžiančius susigražinti stabdant prarastą energiją ją kaupiant baterijose.
- f) Vandeniū ir (arba) kuro elementu varomos transporto priemonės, naudojančios vandenilį kaip energijos nešiklį (kaip kurą vidaus degimo variklyje arba cheminėje reakcijoje, gaminančioje šilumą ir elektrą kuro elemente).

Naudoti daugiau transporto priemonių biokuro – tai irgi vienas iš Biomasės veiksmų plano, kurį Komisija neseniai priėmė (KOM(2005)628 galutinis) ir kuris turi būti papildytas 2006 m. pradžioje komunikatu dėl biokuro, uždavinių. Norint padidinti biokuro naudojimą, kurio tikisi ES (siektinas tikslas – kad iki 2010 m. biokuras sudarytų 5,75 % rinkos dalies), reikia patvarios sistemos, kuri apimtų ir didesnę vartotojų dalyvavimą rinkoje. Didelis plačiam biokuro spektrui tinkamų transporto priemonių skaičius būtų papildoma parama biokuro rinkos plėtrai.

Šia iniciatyva įvestas įpareigojimas valstybės įstaigoms rengti ekologiškų transporto priemonių viešuosius pirkimus prisidės prie bendro į rinką pateikiamų transporto priemonių eksploatacijos pagerėjimo – taip gamintojai bus skatinami investuoti į ekologiškesnių technologijų kūrimą.

2) Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis ir poveikio vertinimas

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Konsultacijų metodai, pagrindiniai analizuoti sektoriai ir bendras respondentų aprašymas

Dėl galimų priemonių skatinti ekologiškų transporto priemonių kūrimą ir įsiskverbimą į rinką Komisija konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis ir valstybėmis narėmis. Buvo atliktas skirtingų – technologijos arba eksploatacijos standartais grindžiamų – požiūrių įvertinimas.

Konsultuojamasi buvo remiantis atliktu dviejų skirtingų su šia iniciatyva susijusių požiūrių tyrimu, talkinant Komisijos vidaus tarpžinybinei grupei. Į technologijas orientuotas požiūris buvo grindžiamas specialių technologijų pasirinkimu. Technologijų atžvilgiu neutralus požiūris buvo grindžiamas išlaidų už degalų vartojimą ir išmetamuosius teršalus įtraukimu į transporto priemonės pirkimo kainą. Du kartus buvo surengti klausymai kartu su suinteresuotosiomis šalimis ir nacionaliniais ekspertais. Išsamesnė informacija buvo surinkta per anketas, padalintas ir įvertintas remiantis ekspertizės tyrimais.

Siekiant keisti informacija su kai kuriomis suinteresuotomis šalimis taip pat buvo užmegzti dvišaliai ryšiai.

Komisijos ir pramonės CARS 21 grupės aukšto lygio grupei buvo pateikta su ekologiškų transporto priemonių rėmimu susijusi teisinių veiksmų iniciatyva.

Atsakymų santrauka ir kaip į juos buvo atsižvelgta

Komisijos ir pramonės CARS 21 aukšto lygio grupė parėmė Komisijos iniciatyvą pateikti pasiūlymą dėl skatinimo naudoti ekologiškas ir energiją taupančias transporto priemones su sąlyga, kad bus pasirinktas technologijų atžvilgiu neutralus ir eksploatacija paremtas požiūris.

Visais konsultavimosi etapais buvo remiamas pasiūlymas įpareigoti valstybės įstaigas rengti viešuosius pirkimus, rekomenduojant laikytis technologijų atžvilgiu neutralaus požiūrio.

Buvo remiamas dėmesio sutelkimas į rinkos dalį – bandomasis priemonės įvedimas, kuris turėtų padėti išmėginti metodus ir technologinius reikalavimus.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Aptariamos mokslo ir (arba) tiriamųjų duomenų sritys

Atlikus tyrimus ir taikant išlaidų ir naudos santykio analizę buvo pateikti tokios iniciatyvos poveikio kokybinės ir kiekybinės analizės rezultatai ir surinkti duomenys siekiant įvertinti bendruosius šios iniciatyvos pagrindus.

Naudoti metodai

Du požiūrius dėl teisinių veiksmų nepriklausomai įvertino du konsultantai: COWI ir PriceWaterhouseCoopers. Į technologijas orientuotas požiūris buvo grindžiamas

ekologiškų ir energiją taupančių specialių technologijų pasirinkimu. Technologijų atžvilgiu neutralus požiūris buvo grindžiamas išlaidų už degalų vartojimą ir išmetamuosius teršalus įtraukimu į transporto priemonės pirkimo kainą.

Pagrindinės organizacijos ir (arba) ekspertai, su kuriais konsultuotasi

Konsultuojamasi buvo su Europos automobilių gamintojų asociacija (ACEA), Europos suskystintų naftos dujų (LPG) asociacija (AEGPL), Europos automobilių detalių tiekėjų asociacija (CLEPA), naftos įmonių Europos aplinkos, sveikatos ir saugos naftos perdirbimo ir paskirstymo sektoriuje asociacija (CONCAWE), CIVITAS atstovaujantys miestai (Stokholmas, Bremenas, Roterdamas), DEUTSCHER STÄDTETAG, Europos emulsinių degalų gamintojų asociacija (EEFMA), Europos gamtines dujas naudojančių transporto priemonių asociacija (ENGVA), Europos automobilių mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros taryba (EUCAR), Europos transporto ir aplinkos federacija (T&E), Tarptautinė viešojo transporto sąjunga (UITP), ir Europos pramonės asociacija (UNICE).

Su nacionaliniais visų valstybių narių ekspertais buvo konsultuojamasi per Jungtinę transporto ir aplinkos ekspertų grupę.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Potencialiai rimtų pavojų su negrįžtamomis pasekmėmis nebuvo paminėta.

Pagrindinės išvados buvo tokios: ši direktyva gali teigiamai paveikti ekologiškų transporto priemonių rinką ir aplinką; tam tikroms transporto priemonių kategorijoms tokios iniciatyvos poveikis buvo optimalus, ir ji gali padėti pramonei kurti ekologiškesnes technologijas. Technologijų atžvilgiu neutralus požiūris buvo rekomenduojamas siekiant sudaryti sąlygas pramonei lanksčiai prisitaikyti prie technikos ir ekonomikos pažangos.

Priemonės, kuriomis siekiama supažindinti visuomenę su ekspertų patarimais

Protokolai buvo padalinti visoms dalyvaujančioms organizacijoms.

• **Poveikio vertinimas**

Pagrindinės svarstomos politikos pasirinkimo galimybės: savanoriški susitarimai, informacijos sklaida ir reglamentuojantys veiksmai. Jei politika nekeičiama, pateikiamas etalonas, su kuriuo buvo lyginami kiti politikos veikslių planai.

o *Savanoriškų susitarimų* atveju numanomas rezultatų neapibrėžtumas ir sunkumai vertinant pastangų pasiekti tikslą raidą ir įgyvendinimą. Nepaisant to, jie skatina gamintojus daryti pažangą. Apskritai, savanoriška iniciatyva apimtų tik dalį valstybės įstaigų ir tai reikštų, kad jos poveikis bendrai rinkai būtų mažesnis nei bendro įpareigojimo atveju. Kita problema gali būti ta, kad viešųjų pirkimų iniciatyvos reikalavimus atitinkančias transporto priemones gamintojai gali pateikti ne visoje ES. Kadangi šios politikos tikslas yra skatinti ekologiškų kelių transporto priemonių rinką, neatrodo, kad būtų veiksminga sudaryti naują savanorišką susitarimą su automobilių gamybos pramonės atstovais. Savanoriškos sistemos

atveju reikėtų sustiprinti informavimo ir įtikinėjimo kampaniją siekiant orientuoti pirkimo sprendimus.

o *Informacijos sklaida* apie aplinkos kriterijų naudojimą transporto priemonių viešųjų pirkimų metu: vykdant šią pasirinktą politiką nebūtų keliami jokie tiesioginiai reikalavimai. Tačiau turi būti organizuojamas informacijos ir žinių sklaidimas, o ES gali teikti informaciją valstybėms narėms. Jei informacija bus prieinamesnė, valstybės įstaigoms atsiras daugiau galimybių atsižvelgti į aplinkos kriterijus pasirašant sutartis ir įsigyjant transporto priemones. Galimybė naudotis informacija apie technines charakteristikas ir papildomas finansines išlaidas padės priimti sprendimą įsigyjant transporto priemones. Tai galėtų padėti įveikti žinių trūkumo kliūtis ir paskatinti ekologiškų transporto priemonių viešuosius pirkimus valstybiniame sektoriuje.

o Aiškus reikalavimas, kad kelių transporto priemonių viešųjų pirkimų metu būtų atsižvelgiama į energijos suvartojimą ir teršalų išmetimą.

Buvo analizuojami skirtingi teisinės iniciatyvos skatinti naudoti ekologiškas transporto priemones požiūriai: technologijų atžvilgiu neutralus požiūris, grindžiamas išlaidų už energiją ir teršalus įtraukimu į viešųjų pirkimų sprendimus; į technologijas orientuotas požiūris, grindžiamas pasirinktomis technologijomis; technologijų atžvilgiu neutralus požiūris, grindžiamas esamu išmetamųjų teršalų standartu;

Poveikio vertinimo rezultatai parodė, kad galima tikėtis teigiamo poveikio aplinkai ir Europos pramonės konkurencingumui. Taikant tikslinį įpareigojimą rengti daugiau kaip 3,5 t sveriančių transporto priemonių, kurioms priklauso autobusai ir dauguma aptarnaujančio transporto priemonių, pvz., šiukšlių rinkimo sunkvežimiai, viešuosius pirkimus galima tikėtis bendros ekonominės naudos ir geriausių išlaidų ir naudos santykio rezultatų.

Ekologiškų transporto priemonių viešųjų pirkimų 25 % kvota būtų geras kompromisas tarp didelio poveikio oro kokybės gerinimui ir ekologiškų transporto priemonių rinkos plėtrai tikslų bei ekologiškų transporto priemonių prieinamų papildomų investicinių sąnaudų ir masinės rinkos atsiradimo. Valstybės įstaigoms vis dar reikia suteikti lankstumo viešiesiems pirkimams pagal specialius reikalavimus, kurių dar neatitinka jokios EEV transporto priemonės.

25 % kvota sunkiųjų transporto priemonių rinkoje (1/3 viešųjų pirkimų dalis) sudaro maždaug 10 % visos rinkos. Tai sudarytų beveik minimumą masinės gamybos serijoms reikalingo kiekio, pakankamo, kad būtų pasiekta masto ekonomija. Aplinkos požiūriu geresnių transporto priemonių viešieji pirkimai neturėtų viršyti to, ko reikia, kad sąnaudos būtų sumažintos siekiant optimizuoti valstybės pinigų panaudojimą, apsiribojant parama, kurios reikia norint šias technologijas padaryti tiek ekonomiškai perspektyvias, kad jos konkurenciniu pagrindu būtų įtrauktos į platesnę privačią rinką. Tuomet toks įsisavinimas platesnėje rinkoje duos ir žymiai didesnės naudos aplinkai.

Vien tik sunkiųjų transporto priemonių sektorius, turintis didelę viešųjų pirkimų galią rinkoje, suteikia veiksmingo poveikio rinkai galimybę, nors sudaro gana mažą

užsakymų dalį. Todėl pirminiame etape ekologiškų transporto priemonių viešųjų pirkimų įpareigojimas turėtų būti taikoma tik šiam sektoriui remiantis išsamiu poveikio įvertinimu. Kvotos didinimas ir taikymas kitiems transporto priemonių sektoriams galės būti svarstomas tolesniame etape, remiantis šia iniciatyva pasiekta technine ir ekonomine plėtra.

Komisija atliko poveikio vertinimą, pateiktą darbo programoje, kurios ataskaitą galima rasti dokumente SEC(2005) 1588.

3) Teisiniai pasiūlymo aspektai

- **Siūlomų veiksmų santrauka**

Valstybės įstaigos iš savo kasmetinių sunkiųjų transporto priemonių viešųjų pirkimų (pirkimas arba nuoma) privalo minimalią kvotą skirti transporto priemonėms, atitinkančioms nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintos transporto priemonės (EEV) eksploatacijos standartą.

Šioje direktyvoje siūlomas įpareigojimas viešuosiuose pirkimuose pirkti ekologiškas transporto priemones, pirminiame etape taikomas tik transporto priemonėms, kurios sveria daugiau kaip 3,5 t, siekiant užtikrinti sklandų aplinkos kriterijų įtraukimą į viešųjų pirkimų procesą, ir paruošti valstybės įstaigas bei pramonę galimam šių kriterijų taikymui kitoms transporto priemonių kategorijoms.

- **Teisinis pagrindas**

Europos bendrijos steigimo sutarties 175 straipsnio 1 dalis.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas tik tada, jeigu pasiūlymas nepriklauso išimtinai Bendrijos kompetencijai.

Kai kur vietos lygiu jau yra taikoma aplinką tausojančius viešuosius pirkimus ir labiau energiją taupančias ir ekologiškesnes transporto priemones remianti politika. Kažin ar reaguodami į vietos arba nacionalines paskatas Europos transporto priemonių masinės gamybos pramonės gamintojai ims gaminti specialių transporto priemonių serijas. Privalomi ES lygiu vykdomų aplinką tausojančių viešųjų pirkimų tikslai galėtų suteikti rinkai rimtų garantijų dėl ekologiškų transporto priemonių ateities ir tokiu būdu tapti realia paskata transporto priemonių gamintojams. Tai galėtų padėti žymiai sustiprinti transporto priemonių gamybos ekonomiką ten, kur turi būti pasiekta kritinė masė, leidžianti sumažinti sąnaudas tiek, kad ši ekonomika taptų konkurencinga. Be to, tokie ES lygiu vykdomi veiksmai ES automobilių pramonei padėtų palaikyti konkurencingumą, kaip pabrėžiama Komisijos 2004 m. konkurencingumo ataskaitoje.

Nacionaliniu lygiu taikomi veiksmai tik sudarytų pavojų suskaldyti vidaus rinką ir paskatintų skirtingų transporto priemonių minimalių serijų kūrimą, kaip atsaką į skirtingus nacionalinius ir regioninius reikalavimus. Tai sąlygotų dideles sąnaudas ir trukdytų masto ekonomijai. Visuomenės išlaidos būtų pernelyg didelės, o pramonės konkurencingumas netektų palankių sąlygų.

Kryptingi viešieji pirkimai Europos lygiu atveria pakankamai didelę ekologiškų transporto priemonių rinką. Šios priemonės imtis būtų logiška po to, kai Bendrija finansavo ekologiškų transporto priemonių bandomuosius parkus. Ją remia mokslinių tyrimų ir plėtros pagrindų programos ir struktūriniai fondai. Bendrijos finansavimas, pvz., struktūriniai ir sanglaudos fondai galėtų būti panaudoti ekologiškų transporto priemonių technologijų plėtrai skatinti, ekologiško viešojo transporto plėtrai miesto vietovėse, ir alternatyvaus transporto priemonių kuro platinimo tinklams sukurti.

2007–2013 m. laikotarpio Bendrijos sanglaudos politikos strateginių gairių projekte teigiama, kad šios investicijos į ekologišką transportą galėtų remtis tinkamu eismo valdymu, ypatingą dėmesį skiriant nacionaliniuose ir Bendrijos standartuose apibrėžtai saugai. Nacionalinėse ar regioninėse strategijose galėtų būti atsižvelgiama į būtinybę užtikrinti harmoningą (ir ekologišką) transporto rūšių paskirstymą, tenkinantį tiek ekonominius, tiek aplinkosaugos poreikius.

Vieningai ekologiškas transporto priemones įsigyjančios valstybės įstaigos suteiktų stimulą transporto priemonių gamintojams ir suteiktų šių trijų kategorijų transporto priemonių rinkos egzistavimo garantijų, kaip teigiama žaliojoje knygoje apie energijos efektyvumą. Šia direktyva pirmajame etape įvedama 25 % minimali ekologiškų transporto priemonių viešųjų pirkimų kvota transporto priemonių kategorijoms, kurių viešieji pirkimai sudaro žymią rinkos dalį. Kai bus įgyta rinkos patirties, viešųjų pirkimų įpareigojimą galima bus taikyti visoms transporto priemonių kategorijoms.

Automobilių pramonės produkcija skirta visai labai integruotai ES rinkai. Todėl ekologiškų transporto priemonių rinkų plėtros paramą reikėtų derinti ES lygiu siekiant pramonei suteikti ekonominiu požiūriu veiksmingą struktūrą. Oro kokybės apribojimai yra nustatyti ES teisės aktais. Todėl išmetamųjų teršalų kiekio mažinimą reikėtų paremti visoje Sąjungoje taikomais veiksmais.

Visi valstybės įstaigų viešieji pirkimai siekia maždaug 16 % ES BVP. Apskaičiuota, kad ES-25 valstybės įstaigos kasmet per viešuosius pirkimus įsigyja apie 110 000 lengvųjų automobilių, 110 000 mažos keliamosios galios transporto priemonių, 35 000 sunkvežimių ir 17 000 autobusų. Atitinkamos rinkos dalys: automobilių – šiek tiek mažiau nei 1 %, furgonų ir sunkvežimių – maždaug 6 %, autobusų – maždaug viena trečioji.

Tik ES lygiu taikant suderintus kriterijus akumuliuojant viešuosius pirkimus gali būti pasiektas reikšmingas poveikis transporto priemonių rinkai.

Valstybės narės, veikdamos atskirai, negali tinkamai skatinti ekologiškų transporto priemonių naudojimo, nes tam reikia imtis veiksnių visos Bendrijos lygiu siekiant, kad tokių transporto priemonių poreikis būtų pakankamai didelis, jog jų kūrimas Europos pramonei būtų ekonomiškai efektyvus.

Todėl pasiūlymas atitinka subsidarumo principą.

- **Proporciumo principas**

Šia iniciatyva valstybės įstaigoms įvedamas labiau privalomas nei savanoriškas viešųjų pirkimų veiksmų planas siekiant ekologiškų transporto priemonių rinkos postūmio. Šia direktyva nustatomas tik vienas ekologiškų transporto priemonių kvotos skaičius vienai transporto priemonių kategorijai.

Valstybės narės laikosi įsipareigojimo priimti įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie įgyvendina šią direktyvą.

Kvota buvo nustatyta tik daliai viešųjų pirkimų (25 %) siekiant optimizuoti sąnaudų ir rinkos poveikius, užtikrinti sklandų įvedimą ir išlaikyti lanksčias pagal specialius reikalavimus valstybės įstaigoms taikomų viešųjų pirkimų ribas.

- **Priemonių pasirinkimas**

Siūlomos priemonės: direktyva.

Kitos priemonės būtų netinkamos dėl šios(-ių) priežasties(-čių).

Siekiant sukurti būtinas skatinamąsias priemones, gamintojus skatinančias kurti ekologiškas transporto priemones platesnei rinkai, labai svarbu numatyti įpareigojančias priemones.

Valstybės institucijoms taikomas įpareigojimas nuo metinių kelių transporto priemonių viešųjų pirkimų tam tikrą kvotą skirti ekologiškoms transporto priemonėms gali turėti esminį poveikį oro kokybei ir suteikti reikalingą paramą inovacinių technologijų patekimui į platesnę rinką. Nepriklausomiems ūkio subjektams, kurie iš valstybės institucijų yra gavę nuolaidą ar leidimą teikti transporto paslaugas, taikomi panašūs įpareigojimai siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją.

Privalomas nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintų transporto priemonių įdiegimas gali padėti valstybės įstaigoms vykdyti Oro kokybės direktyvos reikalavimus.

4) **Poveikis biudžetui**

Pasiūlymas neturi poveikio Bendrijos biudžetui.

5) **Papildoma informacija**

- **Persvarstymo, keitimo, laikino galiojimo sąlyga**

Pasiūlyme numatyta persvarstymo išlyga.

- **Koreliacijos lentelė**

Valstybės narės turi Komisijai pateikti direktyvą perkeliančių nacionalinių nuostatų tekstus bei tų nuostatų ir šios direktyvos koreliacinę lentelę.

- **Išsamus pasiūlymo paaiškinimas**

1 straipsnyje nustatomas direktyvos tikslas.

2 straipsnyje apibrėžiamos valstybės įstaigos ir ekologiškų transporto priemonių sąvokos šios direktyvos kontekste.

3 straipsnyje nustatomas įpareigojimas valstybėms narėms užtikrinti, kad valstybės įstaigos ir nepriklausomi ūkio subjektai, kurie iš valstybės įstaigos yra gavę nuolaidą ar leidimą teikti transporto paslaugas, ekologiškoms transporto priemonėms skiria 25 % kvotą nuo visų jų metinių transporto priemonių, kurių svoris viršija 3,5 t, pirkimų arba nuomos.

4 straipsnyje nustatoma, kad priimant 2 straipsnio b punkte pateiktą ekologiškų transporto priemonių apibrėžtį ir 3 straipsnyje nustatytą kvotą reikia atsižvelgti į technologijų plėtrą. Komisijai padės reguliavimo komitetas.

5 straipsnis susijęs su reguliavimo komiteto įkūrimu ir jo veikimo taisyklėmis.

6 straipsnyje valstybės narės įpareigojamos pateikti ataskaitą apie viešąjį pirkimą ir ekologiškų transporto priemonių atsargas, o Komisija įpareigojama šią informaciją kaupti ir skelbti, taip pat įvertinti šios direktyvos įgyvendinimą bei valstybių narių veiksmus skatinant pirkti ir nuomotis aplinkai nekenksmingas transporto priemones, kurių svoris mažesnis kaip 3,5 t bei siūlyti galimus tolimesnius veiksmus, įskaitant šios direktyvos taikymą kitoms transporto priemonių kategorijoms.

7, 8 ir 9 straipsniuose pateikiamos įprastinės nuostatos, susijusios su šios direktyvos įsigaliojimu ir perkėlimu į nacionalinę teisę.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**dėl skatinimo naudoti ekologiškas kelių transporto priemones**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 175 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą¹,

atsižvelgdama į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,

atsižvelgdama į Regionų komiteto nuomonę³,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁴,

kadangi:

- (1) ES Sutarties 174 straipsnio 1 dalyje minimiems gamtos ištekliams, kurie turi būti taupiai ir racionaliai naudojami, priskiriama nafta, kuri užima pirmąją vietą tarp Europoje suvartojamos energijos išteklių, bet taip pat yra ir pagrindinis išmetamųjų teršalų šaltinis.
- (2) 2001 m. birželio 15–16 d. Geteborgo Europos Vadovų Tarybai pateiktame Komisijos komunikate „Tvaresnė Europa geresniam pasauliui: Europos Sąjungos tvaraus vystymosi strategija“⁵ buvo nurodyta, kad transporto srityje šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetami kiekiai ir teršalai yra tarp pagrindinių tvaraus vystymosi kliūčių.
- (3) Komisijos Žaliojoje knygoje „Europos energijos tiekimo saugumo strategijos link“⁶ buvo atkreipiamas dėmesys į didžiulį energijos taupymo potencialą transporto sektoriuje ir būtinybę šioje srityje imtis neatidėliotinų veiksmų. Jame buvo skatinama labiau diegti veiksmingesnes ir mažiau taršias technologijas.
- (4) Komisijos Baltojoje knygoje „Europos transporto politika 2010 m.: laikas nuspręsti“ pagrindinė atsakomybė dėl nuolatinio su transportu susijusio išmetamųjų CO₂ dujų kiekio didėjimo priskiriama kelių transportui. Baltojoje knygoje daroma išvada, kad

¹ OL C , , p. .

² OL C , , p. .

³ OL C , , p. .

⁴ OL C , , p. .

⁵ KOM(2001) 264.

⁶ KOM(2000) 769.

iki šiol priimtos priemonės mažinti variklinių transporto priemonių išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir Europos energetinį priklausomumą.

- (5) 2002 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos Sprendime Nr. 1600/2002/EB, nustatančiame šeštąją Bendrijos aplinkosaugos veiksmų programą⁷, pripažįstama, kad reikia specialių priemonių gerinti energijos vartojimo efektyvumą ir energijos taupymą, su klimato kaita susijusius tikslus integruoti į transporto ir energetikos politikos kryptis, bei specialių priemonių transporto sektoriuje energijos vartojimo ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo problemoms spręsti.
- (6) Komisijos žaliojoje knygoje apie energijos vartojimo efektyvumą arba kaip mažesnėmis sąnaudomis sutaupyti daugiau energijos⁸ siūlomos specialios priemonės, kaip gerinti transporto energijos vartojimo efektyvumą, ir kaip konkretūs veiksmai siūlomi mažiau teršiančių ir labiau energiją taupančių transporto priemonių viešieji pirkimai siekiant sukurti tokių transporto priemonių rinką.
- (7) Bendrija pagal Kioto protokolą įsipareigojo nuo 1990 m. iki 2008–2012 m. CO₂ dujų išmetamą kiekį sumažinti 8 %. Energijos efektyvumui ir atsinaujinantiems energijos šaltiniams skirtos priemonės yra svarbios Kioto protokolo, kaip numatyta Komisijos komunikate Tarybai ir Europos Parlamentui dėl ES strategijų bei priemonių, skirtų mažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamus kiekius: Europos klimato kaitos programos (ECCP) link⁹.
- (8) Eksploatacijos standartus reikėtų panaudoti ekologiškų transporto priemonių rėmimui. Nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintos transporto priemonės (EEV) standartas daugiau kaip 3,5 t sveriančioms transporto priemonėms buvo apibrėžtas 2005 m. rugsėjo 28 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2005/55/EB dėl valstybių narių įstatymų, reglamentuojančių priemones, kurių būtina imtis mažinant transporto priemonėse naudojamų uždegimo suspaudimu variklių išmetamuosius dujinius bei kietųjų dalelių teršalus ir transporto priemonėse naudojamų kibirkštinio uždegimo variklių, kaip kurą vartojančių gamtines dujas ir suskystintas naftos dujas, išmetamuosius dujinius teršalus, suderinimo¹⁰. Pastaruoju metu šis standartas yra pats tinkamiausias, kad būtų panaudotas ekologiškos transporto priemonės apibrėžčiai šioje direktyvoje. Tačiau turėtų būti suteikta galimybė iš dalies pakeisti šią apibrėžtį atsižvelgiant į naujausią technikos pažangą.
- (9) Mažai degalų naudojančios arba alternatyvius degalus, įskaitant biokurą, gamtines dujas, suskystintas naftos dujas arba vandenilį ir skirtingas technologijas, įskaitant elektrines arba hibridines vidaus degimo ir elektrinės traukos sistemas, naudojančios transporto priemonės gali prisidėti prie išmetamų teršalų ir taršos sumažinimo.
- (10) Privalomi ekologiškų transporto priemonių viešieji pirkimai turėtų padėti mažinti teršalų kiekį ir energijos suvartojimą bei palankiai veikti šių transporto priemonių technologijų pateikimą į rinką.

⁷ OL L 242, 2002.9.10, p. 1.

⁸ KOM(2005) 265.

⁹ KOM(2000) 88.

¹⁰ OL L 44, 2000.2.16, p. 1.

- (11) Ši direktyva nekliaudo valstybėms narėms skatinti ir lengvesnės kaip 3,5 t kategorijos aplinkos atžvilgiu patobulintos eksploatacijos transporto priemonių viešuosius pirkimus, pirmenybę teikiant naujausiems išmetamųjų teršalų *Euro* standartams, nustatytiems pagal Direktyvą 70/220/EB, ir, lengvųjų automobilių kategorijoje, transporto priemonėms, kurių CO₂ dujų išmetamas kiekis yra mažesnis kaip 120 g/km, atsižvelgiant į visas transporto priemonių technologijas, įskaitant tas, kurios naudoja benzina ir dyzeliną bei alternatyvius degalus ir technologijas, pvz., biokurą, gamtines dujas, suskystintas naftos dujas, vandenilį, ir elektrines arba hibridines vidaus degimo ir elektrinės traukos sistemas.
- (12) Įpareigojimą įsigyti arba nuomotis transporto priemones reikėtų taikyti panašiu būdu visiems viešojo transporto paslaugų teikėjams.
- (13) Ekologiškų transporto priemonių pirkimo kaina yra didesnė nei tradicinių, nes šio tipo transporto priemonių rinka dar nėra išvystyta. Sukūrus minimalią paklausą, tokios transporto priemonės turėtų užtikrinti teigiamą gamintojų atsaką, kad į rinką būtų pateikiamos našesnės ir efektyvesnės technologijos. Paklausai didėjant, dėl masto ekonomijos turėtų mažėti kainos.
- (14) Dėl didesnių ekologiško transporto kainų neturėtų smukti viešojo transporto paslaugų kokybė. Finansinė parama iš nacionalinių ir Bendrijos fondų gali kompensuoti per viešuosius pirkimus patirtas didesnes išlaidas. Bendros ekonominės naudos visuomenei tikimasi sulaukti mažinant neigiamą poveikį aplinkai ir sveikatai.
- (15) Šiai direktyvai įgyvendinti reikalingos priemonės priimamos remiantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹¹.
- (16) Kadangi valstybės narės, veikdamos atskirai, negali tinkamai pasiekti tikslo skatinti ekologiškas transporto priemones, nes tam reikia imtis veiksmų visos Bendrijos lygiu siekiant, kad transporto priemonių poreikis būtų pakankamai didelis, jog jų kūrimas Europos pramonei būtų ekonomiškai efektyvus, Bendrija gali priimti priemones, remdamasi Sutarties 5 straipsnyje išdėstytu subsidiarumo principu. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą ši direktyva nenumato nieko, kas nėra būtina siekiant šių tikslų.

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis
Objektas

Šioje direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės imtųsi atitinkamų veiksmų užtikrinti, kad valstybės įstaigos įsigytų tam tikrą ekologiškų automobilių kvotą.

¹¹ OL L 184, 1999.7.17, p. 23.

2 straipsnis *Apibrėžtys*

Šioje direktyvoje vartojamos šios sąvokos:

- a) „Valstybės įstaigos“ – tai valstybės, regiono arba vietos valdžios institucijos, viešosios teisės reguliuojamos įstaigos, iš vienos ar kelių tokių institucijų arba vienos ar kelių tokių įstaigų sudarytos ir viešosios teisės reguliuojamos asociacijos, ir viešosios įmonės.

„Viešosios teisės reguliuojama įstaiga“ – tai bet kokia įstaiga:

- įsteigta konkrečiu tikslu – tenkinti bendro intereso poreikius, neturinti pramoninio arba komercinio pobūdžio,
- turinti juridinio asmens statusą, ir
- didžiąją dalimi finansuojama valstybės, regioninės ar vietos valdžios institucijų arba kitų viešosios teisės reguliuojamų įstaigų; arba kontroliuojama šių įstaigų; arba turinti administracinę, vadovaujančią arba priežiūrą vykdančią valdybą, kurios daugiau kaip pusę narių skiria valstybės, regioninės ar vietos valdžios institucijos arba kitos viešosios teisės reguliuojamos įstaigos.

„Viešoji įmonė“ – tai bet kokia įmonė, kuriai valstybės įstaigos gali tiesiogiai arba netiesiogiai daryti dominuojančią įtaką dėl jų nuosavybės, jų finansinio dalyvavimo toje įmonėje arba tai įmonei taikomų taisyklių. Laikoma, kad valstybės valdžios institucijos daro dominuojančią įtaką, jeigu tos institucijos tiesiogiai arba netiesiogiai įmonėje:

- valdo didžiąją įmonės pasirašytojo kapitalo dalį arba
- kontroliuoja įmonės išleistų akcijų suteikiamų balsų daugumą, arba
- gali skirti daugiau kaip pusę įmonės administracijos, valdymo ar priežiūros institucijos narių.

- b) „Ekologiška transporto priemonė“ – tai nauja kelių transporto priemonė, atitinkanti 1 straipsnio c punkte apibrėžtus „EEV“ (nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintos transporto priemonės) reikalavimus, kurios ribinės vertė nurodytos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/55/EB I priedo 6.2.1 punkto dabartiniame variante.

3 straipsnis *Skatinimas naudoti ekologiškas transporto priemones*

Valstybės narės užtikrina, kad kelių transporto priemonių, kurių didžiausia techniškai leistina pakrauto automobilio masė yra didesnė kaip 3,5 t ir kurias tais metais perka arba nuomojasi valstybės įstaigos ir ūkio subjektai, gavę iš valstybės įstaigos nuolaidą ar leidimą teikti transporto paslaugas (toliau – ūkio subjektai), 25 % kvota yra ekologiškos transporto priemonės, kaip apibrėžta 2 straipsnyje.

4 straipsnis
Derinimas su technikos pažanga

1. 2 straipsnio b punkte pateikta ekologiškos transporto priemonės apibrėžtis gali būti derinama su technikos pažanga 6 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.
2. 3 straipsnyje nustatyta ekologiškų transporto priemonių kvota gali būti didinama atsižvelgiant į technikos pažangą ir transporto priemonių rinkos plėtrą 5 straipsnio 2 dalyje nurodyta tvarka.

5 straipsnis
Komitetas

1. Komisijai padeda komitetas.
2. Kai nurodoma ši pastraipa, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra ... *[negali būti ilgesnis kaip trys mėnesiai]*

3. Komitetas tvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

6 straipsnis
Ataskaitos pateikimas ir patikslinimas

1. Kiekvienais metais nuo 7 straipsnio 1 dalyje nurodytos dienos, valstybės narės kaupia atitinkamų kalendorinių metų statistiką apie valstybės įstaigų ar ūkio subjektų pirktų arba išsinuomotų nekenksmingumo aplinkai požiūriu patobulintų transporto priemonių skaičius ir santykinę dalį.

Kasmet valstybė narė Komisijai pateikia tokią informaciją ne vėliau kaip rugsėjo 30 d.

2. Remdamasi ta informacija, Komisija paruošia metinę ataskaitą apie šioje direktyvoje nustatytų reikalavimų laikymąsi.

Ne vėliau kaip po trejų metų nuo 7 straipsnio 1 dalyje nurodytos datos, Komisija paruošia ataskaitą apie šios direktyvos taikymą ir apie veiksmus, kurių ėmėsi atskiros valstybės narės dėl sveriančių mažiau kaip 3,5 t ekologiškų transporto priemonių viešųjų pirkimų. Ataskaitoje įvertinamas šios direktyvos poveikis, valstybių narių ataskaitos ir tolimesnių veiksmų poreikis, ir pateikiami atitinkami pasiūlymai, ypač dėl ekologiškų transporto priemonių viešųjų pirkimų įpareigojimo taikymo praplėtimo lengviesiems automobiliams ir mažos keliamosios galios transporto priemonėms, kurios sveria mažiau kaip 3,5 t.

7 straipsnis
Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo 8 straipsnyje nurodytos datos, įgyvendina šią direktyvą. Valstybės narės nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų tekstus bei tų teisės aktų ir šios direktyvos koreliacijos lentelę.

Valstybės narės, priimdamos šias nuostatas, 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 pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų tekstus.

8 straipsnis
Įsigaliojimas

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

9 straipsnis
Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas