

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė. Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/ES dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones

(COM(2017) 653 final – 2017/0291 (COD))

(2018/C 262/10)

Pranešėjas: **Ulrich SAMM**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2017 11 30 Europos Sąjungos Taryba, 2017 12 4
Reglamentavimo pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 192 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2018 4 5
Priimta plenarinėje sesijoje	2018 4 19
Plenarinė sesija Nr.	534
Balsavimo rezultatai	206/0/2
(už / prieš / susilaikė)	

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. EESRK pritaria Netaršių transporto priemonių direktyvos – kuri yra „Netaršaus judumo dokumentų rinkinio“ dalis – loginiam pagrindimui, nors ji turės tik nedidelį poveikį, palyginti su bendromis pastangomis, kurios reikalingos norint pasiekti ES klimato tikslus, visų pirma mažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, kadangi direktyva skirta tik **viešajam pirkimui**. Direktyva siekiama propaguoti tam tikrų kategorijų transporto priemones (kurių per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis yra nulinis), kurios yra švariausios (ne vien tik švarios) technologijos, nustatant būtinuosius viešojo pirkimo tikslus tokioms transporto priemonėms.

1.2. EESRK kritiškai vertina aiškumo trūkumą šioje direktyvoje ir ypač **padriką informacijos išdėstymą** pateikiant skirtingas apibrėžtis bei sudėtingus „netaršių transporto priemonių“ skaičiavimo metodus dviem skirtingiems laikotarpiams, kurių metu išmetamųjų teršalų kiekio ribinės verčių apibrėžtys greičiausiai vėl pasikeis. Dėl šio sudėtingumo kils nemažų **neaiškumų** suinteresuotiesiems subjektams.

1.3. EESRK abejoja, ar, atsižvelgiant į su išmetamųjų teršalų kiekio ribinėmis vertėmis susijusius neaiškumus, iki 2025 m. numatytas **pereinamasis laikotarpis** iš tikrųjų padės sumažinti technologinį atotrūkį iki to laiko, kai transporto priemonės, kurių per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis yra nulinis, taps plačiai prieinamos, ir mano, kad labiau tikėtina, kad tai nepatiks viešųjų pirkimų sprendimus priimantiems asmenims. Dėl to, gali būti labai delsiama arba netgi skubama rengti viešąjį pirkimą, tačiau perkant senas technologijas, kurios vėliau blokuotų galimas investicijas į naujas nulines taršos technologijas.

1.4. **Sunkiųjų transporto priemonių** srityje neaiškumų yra daugiausia. Nėra numatyta išmetamųjų teršalų normų, kurias būtų galima taikyti pereinamuoju laikotarpiu, o nulinio per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio technologija yra ne tokia brandi kaip lengvųjų transporto priemonių. Pirmuoju pereinamojo laikotarpio etapu gamtinių dujų, papildytų biometanu, naudojimas yra priimtinas, tačiau taikant sumažintą svertinį daugiklį; tačiau tolesniam etapui nenumatoma jokių ribų ar apibrėžčių bei nepateikiama jokios informacijos, kaip apskaičiuoti naujas išmetamųjų teršalų kiekio ribines vertes. Atsižvelgdamas į šiuos faktus, EESRK daro išvadą, kad sunkiasvorėms transporto priemonėms skirta direktyvos dalis yra **pernelyg ankstyva** ir rekomenduoja atskirti šią dalį nuo dabartinio pasiūlymo ir aptarti ją vėlesniame etape.

1.5. EESRK palankiai vertina bendrą **technologijų atžvilgiu neutralų** požiūrį, atvirą naujiems pokyčiams, kurių galime tikėtis atsižvelgiant į nuolat dedamas dideles ES remiamas mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros pastangas. Vis dėlto EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad šio požiūrio direktyvoje nėra visapusiškai laikomasi. Greta baterinių elektrinių transporto priemonių, didelį potencialą skatinant netaršų judumą turi ir kitos varymo sistemų technologijos. EESRK apgailestauja, kad direktyvoje tai nėra pakankamai pripažįstama, kaip, pavyzdžiui, vien iš neiškastinių žaliavų gaminami degalai arba galbūt ateityje sintetiniai degalai iš atliekų arba CO₂, gaminami naudojant perteklinę elektros energiją.

1.6. Atsižvelgdamas į vykstančius šiuolaikinės transporto technologijos pokyčius, EESRK rekomenduoja ateityje taikyti **lankstesnį požiūrį**, o ne, pavyzdžiui, nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio ribines vertes ir viešųjų pirkimų tikslus. Pavyzdžiui, būtinųjų tikslų laikotarpio vidurio peržiūra, regis, yra mažiausia, ką reikia padaryti tam, kad vertes būtų galima pakoreguoti vėliau.

1.7. Didelė viešojo pirkimo dalis yra susijusi su **vietos viešojo transporto** organizacijomis, kurias valdo miestai ir savivaldybės, o jų finansinės galimybės yra gana ribotos. EESRK norėtų išreikšti didelį susirūpinimą dėl šio požiūrio **proporcingumo**, nes jis visiškai neatspindi viešosioms institucijoms tenkančios papildomos finansinės naštos ir neatliekamas pasiūlymo palyginimas su kitomis pramonės politikos priemonėmis. Todėl nėra akivaizdu, kad papildoma našta viešųjų pirkimų srityje, visų pirma miestams ir savivaldybėms, yra veiksmingiausias būdas paskatinti pramonės veiklą ir rinkos pokyčius.

1.8. EESRK pabrėžia, kad bet kokios papildomos išlaidos gali iš esmės padidinti **naštą piliečiams** – tai gali būti didesnės bilietų kainos, didesni vietos mokesčiai arba net sumažinta viešojo transporto paslaugų pasiūla. Be to, didesni miestų ir savivaldybių jau įdėtas pastangas gerinti oro kokybę, be kita ko, didinant naudojimąsi viešuoju transportu, reikėtų pripažinti, o ne stabdyti taikant naujas viešojo pirkimo taisykles, kuriomis nustatomi būtinieji tikslai valstybių narių lygmeniu, tačiau kurias yra sunku įgyvendinti ir kontroliuoti savivaldybių lygmeniu, atsižvelgiant į didelę jose veikiančių mažų ir didelių viešojo transporto organizacijų įvairovę.

1.9. Kadangi Komisijos pasiūlymas taikomas ir subrangai, EESRK susirūpinimą kelia galimos pasiūlymo pasekmės **mažosioms ir vidutinėms įmonėms**; reikia pažymėti, kad daug mažų vietos autobusų bendrovių, būdamas vietinio viešojo transporto įmonių subrangovėmis, prisideda prie transporto paslaugų teikimo didelėse miesto teritorijose; šios bendrovės gali neturėti šioje direktyvoje reikalaujamų transporto priemonių ir gali nebebūti laikomos subrangovėmis.

1.10. EESRK daro išvadą, kad pagrindinė viešojo transporto modernizavimo ir netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo kliūtis yra **finansinės paramos stoka**, ir ragina Komisiją iš naujo persvarstyti dabartinį pasiūlymą, atkreipiant dėmesį į finansavimą, visų pirma atsižvelgiant į esamas priemones. Skiriant konkrečią finansinę paramą reikia atsižvelgti į šalių, miestų ir regionų įvairovę, susijusią su ekonomine galia ir miestuose gyvenančių gyventojų skaičiumi, kartu siekiant svarbiausio tikslo – suderinti netaršių transporto priemonių viešąjį pirkimą visose valstybėse narėse.

1.11. EESRK pažymi, kad greta būtinybės turėti daugiau netaršių viešojo transporto priemonių labai svarbu įtikinti daugiau piliečių naudotis šiuo transportu, iš esmės didinant jo patrauklumą (jungtys, patogumas), užuot dėmesį telkus į žemas bilietų kainas.

2. Įžanga

2.1. ES įsipareigojusi sukurti **nuo iškastinio kuro nepriklausomą energetikos sistemą**, kaip nurodyta dokumentų rinkinyje „**Švari energija visiems europiečiams**“, kuriuo, laikantis ES 21-osios Klimato kaitos konferencijos įsipareigojimų, siekiama paspartinti, transformuoti ir konsoliduoti ES ekonomikos perėjimą prie švarios energijos, bet kartu toliau siekti svarbių ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo tikslų.

2.2. ES jau daug nuveikė siekdama šių tikslų. Nuo 1990 m. iki 2016 m. **išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis** ES sumažintas 23 %, o per tą patį laikotarpį ekonomika išaugo 53 %. Tokios sėkmės pasiekta daugelyje sektorių, išskyrus **transporto** sektorių, kuriame išmetama apie 24 % Europos šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio (2015 m. duomenimis) ir kuriame Europos ekonomikai atsigauant išmetamųjų teršalų kiekis netgi išaugo. Be to, dėl būtinybės mažinti oro taršą miestuose dar labiau didėja netaršaus transporto poreikis.

2.3. Todėl EESRK pritarė **Europos mažataršio judumo strategijai**⁽¹⁾,⁽²⁾ taip pat jos tikslams ir metodams, kurie atitinka 2011 m. **ES transporto politikos baltąją knygą**⁽³⁾. Be to, į 2016 m. lapkričio mėn. dokumentų rinkinį „**Švari energija visiems europiečiams**“ ir strategiją „**Europa kelyje**“ (2017 m.) įtraukti veiksmai, kuriais siekiama spartinti netaršių transporto priemonių diegimą, kuriam pritaria EESRK⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ OL C 173, 2017 5 31, p. 55.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁴⁾ OL C 246, 2017 7 28, p. 64.

⁽⁵⁾ OL C 81, 2018 3 2, p. 195.

2.4. Naujusias **Netaršaus judumo dokumentų rinkinys** ⁽⁶⁾ dabar apima konkrečias teises iniciatyvas, pavyzdžiui, **Netaršių transporto priemonių direktyvą** (aptariamą šioje nuomonėje), naujus CO₂ standartus transporto priemonėms, veiksmų planą, skirtą alternatyviųjų degalų infrastruktūrai visoje Europoje įrengti, Mišriojo krovinių vežimo direktyvos persvarstymą, Keleivių vežimo tolumo susisiekimo ir miesto autobusais reglamentą ir baterijų iniciatyvą, kuri yra svarbi strategija įgyvendinant ES integruotą pramonės politiką.

2.5. Tarp daugelio priemonių, kuriomis siekiama sumažinti transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro, netaršių transporto priemonių **viešasis pirkimas**, kaip svarbi paklausos paskata, gali atlikti svarbų vaidmenį. Viešasis pirkimas gali paskatinti rinkos pokyčius, pavyzdžiui, miesto autobusų rinkos segmente. Viešojo pirkimo metu išigyjant netaršias transporto priemones viešojo transporto parkui taip pat galėtų būti paskatintas netaršių transporto priemonių išsigijimas privačiam naudojimui.

3. Dabartinės (senosios) direktyvos trūkumai

3.1. Siekdama skatinti netaršių transporto priemonių viešąjį pirkimą, 2009 m. Komisija paskelbė **Direktyvą 2009/33/ES** dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones, kurią palankiai įvertino EESRK ⁽⁷⁾, ⁽⁸⁾.

3.2. Tačiau Europos viešojo sektoriaus institucijos pagal Netaršių transporto priemonių direktyvą nupirko gana nedaug mažataršių, netaršių ir kitų alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių. Pavyzdžiui, 2009–2015 m. vidutiniškai tik 1,7 % visų naujų autobusų buvo baterinės elektrinės, elektrinės su kuro elementais, į lizdą jungiamos hibridinės arba gamtinėmis dujomis varomos transporto priemonės.

3.3. Kai kurios valstybės narės, atskiri regionai ar miestai jau įgyvendina platus užmojo viešojo pirkimo programas, kuriose nustatyti būtinausi netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo reikalavimai mažataršėms, netaršioms ir kitoms alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms. Tačiau to nepakanka sukurti pakankamai paskatų ir rinkos impulsų visoje Sąjungoje.

3.4. 2015 m. atliktas *ex-post* vertinimas parodė didelius direktyvos trūkumus. Direktyva menkai tepaveikė netaršių transporto priemonių paplitimą rinkoje visoje ES, nes ji neskatino netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo. Nustatyti pagrindiniai trūkumai yra šie:

- Direktyvoje nėra aiškiai apibrėžtos „netaršios transporto priemonės“.
- Direktyva netaikoma jokiai kitai praktikai, išskyrus tiesioginį viešojo sektoriaus institucijų vykdomą pirkimą ir netaikoma, kai transporto priemonės išsinuomojamos, išigyjamos išperkamosios nuomos būdu arba perkamos išsimokėtinai, ji netaikoma ir transporto paslaugų sutartims, išskyrus viešojo keleivinio transporto paslaugų sutartis.
- Viešojo sektoriaus institucijos retai naudojo direktyvoje aprašytą piniginės vertės nustatymo metodiką, nes ji yra pernelyg sudėtinga.

3.5. Atliekant poveikio vertinimą, 2016 m. ir 2017 m. konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis dėl įvairių pasiūlytų galimybių direktyvai patobulinti. Taigi, buvo pasiūlytas pakeitimų rinkinys, kuriuo siūloma nustatyti netaršių transporto priemonių apibrėžtį, nustatyti būtinuosius lengvųjų ir sunkiųjų transporto priemonių viešojo pirkimo tikslus. Tokių suderintų, ES lygmeniu taikomų kriterijų dar nenustatyta.

4. Pasiūlymai dėl persvarstytos direktyvos

4.1. Persvarstymu užtikrinama, kad naujoje direktyvoje būtų nustatyta netaršių transporto priemonių apibrėžtis ir ji būtų taikoma visai atitinkamai pirkimo praktikai, pasitelkiant supaprastintas ir veiksmingas procedūras. Svarbūs nauji elementai yra:

- netaršių transporto priemonių apibrėžtis, lengvųjų transporto priemonių atveju grindžiama tuo, kad per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis yra nulinis, o sunkiųjų transporto priemonių apibrėžtis yra grindžiama alternatyviaisiais degalais,

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁷⁾ OL C 51, 2011 2 17, p. 37.

⁽⁸⁾ OL C 424, 2014 11 26, p. 58.

- pereinamasis laikotarpis iki 2025 m., kurio metu mažataršės transporto priemonės, taip pat laikomos netaršiomis transporto priemonėmis, tačiau tik taikant 0,5 svertinį daugiklį,
- nuostata, numatanti galimybę priimti deleguotąjį aktą pagal šią direktyvą siekiant sunkiosioms transporto priemonėms pritaikyti tą patį principą kaip ir lengvosios transporto priemonės, kai ateityje ES lygmeniu bus priimti teisės aktai dėl tokių transporto priemonių išmetamų teršalų lygio,
- taikymo srities išplėtimas, kad direktyva būtų taikoma ir kitoms nei viešasis pirkimas įsigijimo formoms, būtent transporto priemonių išperkamajam nuomai, viešojo automobilių kelių transporto, nereguliaraus keleivinio transporto ir miesto bei tolimojo susisiekimo autobusų nuomos su vairuotoju viešųjų paslaugų pirkimo sutartims,
- valstybių narių lygmeniu nustatomi viešajam pirkimui taikomi būtinieji tikslai, suskirstyti pagal valstybes nares ir transporto priemonių segmentų kategorijas,
- atsisakoma išorinio poveikio pinigines vertės nustatymo metodikos,
- nustatoma pranešimų sistema, pagal kurią valstybės narės turės kas trejus metus teikti šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitas; pirmoji tarpinė ataskaita turės būti pateikta 2023 m., o išsami 2025 m. tikslo įgyvendinimo ataskaita – 2026 m.

5. Konkrečios pastabos

5.1. EESRK pritaria Netaršių transporto priemonių direktyvos loginiam pagrindimui, nors ji turės tik nedidelį poveikį, palyginti su bendromis pastangomis, kurių reikia norint pasiekti ES klimato tikslus, kadangi ši direktyva skirta tik viešajam pirkimui, o ne transporto priemonių įsigijimui privačiais ar komerciniais tikslais. Tačiau direktyva gali atlikti svarbų vaidmenį, nes viešosios investicijos gali tapti pavyzdžiu ir padėti plėtoti infrastruktūrą, kuria galėtų naudotis ir privatus sektorius, tokiu būdu taip pat skatinant privačias investicijas. Viešosios investicijos į netaršias transporto priemones taip pat daro tiesioginį poveikį gerinant oro kokybę piliečiams, ypač miestų centruose (pavyzdžiui, aplink autobusų stotis).

5.2. EESRK kritiškai vertina **aiškumo trūkumą** šioje direktyvoje⁽⁹⁾, visų pirma, padriką informacijos išdėstymą, naudojant skirtingas apibrėžtis, ir sudėtingus „netaršioms transporto priemonėms“ taikomus apskaičiavimo metodus dviem skirtingiems laikotarpiams (iki 2025 m. ir 2025–2030 m.), kurių metu išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių apibrėžtis greičiausiai vėl pasikeis. Dėl šio sudėtingumo kils nemažų neaiškumų suinteresuotiesiems subjektams.

5.3. Vienintelė nesudėtinga direktyvos taisyklė yra transporto priemonių, kurių **per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis yra nulinis**, apibrėžtis ir skaičiavimas. Tai daugiausia taikoma 100 % elektrinėms transporto priemonėms; tačiau tai leidžia nukrypti nuo šio principo ir „netaršiomis“ laikyti dujomis varomas sunkiasvores transporto priemones, jei šios dujos yra 100 % biometanas. Visos kitos taisyklės yra daug sudėtingesnės, pavyzdžiui, tam tikrų transporto priemonių skaičiavimas tik kaip pusė transporto priemonės ir degalų rūšių įvairovė, priklausomai nuo transporto kategorijos ir išmetamųjų teršalų normų, kurios artimiausiu metu gali būti pakeistos.

5.4. **Pereinamuoju laikotarpiu** (iki 2025 m.) **lengvosios transporto priemonės**, kurių per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis yra mažesnis nei tam tikros ribinės vertės taip pat laikomos „netaršiomis transporto priemonėmis“; tačiau tuomet joms taikomas 0,5 svertinis daugiklis. Ribinės vertės yra 40 g CO₂/km furgonams ir 25 g CO₂/km keleiviniams mikroautobusams – šiuo metu tai galima pasiekti tik į lizdą jungiamų hibridinių transporto priemonių atveju. Šios ribinės vertės bus keičiamos iš karto pradėjus taikyti naująją pasaulinę suderintą lengvųjų transporto priemonių bandymų procedūrą (WLTP), o tai įvyks gerokai prieš 2025 m. Todėl šis pereinamasis laikotarpis suskaidomas į dvi dalis. Remiantis šioje direktyvoje pateikiama informacija tokių pokyčių padariniai suinteresuotiesiems subjektams yra nenuspėjami. EESRK abejoja, ar, atsižvelgiant į šiuos neaiškumus, iki 2025 m. numatytas pereinamasis laikotarpis iš tikrųjų padės sumažinti technologinį atotrūkį iki to laiko, kai transporto priemonės, kurių per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekis yra nulinis, taps plačiai prieinamomis, ir mano, kad labiau tikėtina, kad tai nepatiks viešųjų pirkimų sprendimus priimančioms asmenims. Dėl to, gali būti labai delsiama arba netgi skubama rengti viešąjį pirkimą, tačiau perkant senas technologijas, kurios vėliau blokuotų galimas investicijas į naujas, nulines taršos technologijas.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final 1 priedas.

5.5. **Sunkiųjų transporto priemonių** srityje neaiškumų yra dar daugiau. Nėra numatyta išmetamųjų teršalų normų, kurias būtų galima taikyti pereinamuoju laikotarpiu, o nulinio per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio technologija yra ne tokia brandi kaip lengvųjų transporto priemonių. Pirmojo pereinamojo laikotarpio etapo metu gamtinių dujų, papildytų biometanu, naudojimas yra priimtinas, tačiau taikant sumažintą svertinį daugiklį; tačiau tolesniam etapui nenumatoma jokių ribinių verčių ar apibrėžčių. Komisija ketina diegti šias ribines vertes priimdama deleguotąjį aktą po to, kai jos bus apibrėžtos, tačiau nepateikiama jokios informacijos apie šių naujų išmetamųjų teršalų kiekio ribinių verčių nustatymo kriterijus. Atsižvelgdamas į šiuos faktus, EESRK daro išvadą, kad sunkiasvorėms transporto priemonėms skirta direktyvos dalis yra **pernelyg ankstyva** ir rekomenduoja atskirti šią dalį nuo dabartinio pasiūlymo ir aptarti ją vėlesniu etapu.

5.6. EESRK palankiai vertina bendrą **technologijų atžvilgiu neutralų**, naujiems pokyčiams atvirą požiūrį, kurio galime tikėtis atsižvelgiant į nuolat dedamas dideles mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros pastangas, kurias remia ES. Vis dėlto EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad šio požiūrio direktyvoje nėra visapusiškai laikomasi, nes, pavyzdžiui, neįtraukiami vien iš neiškastinių žaliavų gaminami skystieji degalai.

5.7. Baterinių **elektrinių transporto priemonių** naudojimas šiuo metu yra labai skatinamas daugelyje pasaulio šalių, prie to prisideda ir vis didesnis automobilių gamintojų skaičius. Tačiau elektra varomų transporto priemonių patekimo į rinką skatinimas priklauso nuo daugelio veiksnių, kuriems automobilių gamybos pramonė turi ribotą poveikį, pavyzdžiui, baterijų kaina, baterijų perdirbimas, baterijų įkrovimo infrastruktūra, degalų kainos ir viešojo sektoriaus viešieji pirkimai, kurie skatinami šia direktyva.

5.8. Greta baterinių elektrinių transporto priemonių, didelį potencialą skatinant netaršų judumą turi ir kitos varymo sistemų technologijos. EESRK apgailestauja, kad direktyvoje tai nėra pakankamai pripažįstama. Pavyzdžiui, **vien iš neiškastinių žaliavų gaminami degalai** (kaip antai, biodyzelinas HVO100, kuris plačiai naudojamas Švedijoje ir kitose šalyse) arba galbūt ateityje **sintetiniai degalai** iš atliekų arba CO₂, gaminami naudojant perteklinę elektros energiją, kurios yra vis daugiau, atsižvelgiant į didėjančias energijos gamybos iš nepastovių atsinaujinančiosios energijos išteklių apimtis.

5.9. Atsižvelgdamas į vykstančius šiuolaikinės transporto technologijos pokyčius, EESRK rekomenduoja ateityje taikyti **lankstesnį požiūrį**, o ne, pavyzdžiui, nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio ribines vertes ir viešųjų pirkimų tikslus. Pavyzdžiui, būtinųjų tikslų laikotarpio vidurio peržiūra, regis, yra mažiausia, ką reikia padaryti tam, kad vertės būtų galima pakoreguoti vėlesniu etapu.

6. Klimato apsauga ar pramonės politika

6.1. Akivaizdu, kad pagrindinis šios direktyvos – nepaisant jos pavadinimo – tikslas nėra netaršios transporto priemonės, klimato apsauga ar oro kokybės gerinimas; ji veikia skirta viešajam pirkimui ir pramonės politikai, siekiant propaguoti tam tikrų kategorijų transporto priemones, kurios yra švariausios (ne vien tik švarios) įperkamos technologijos. Ši neatitinkimą atskleidžia išsamesnė įvairių šioje direktyvoje apibrėžtų „netaršių transporto priemonių“ ir alternatyviųjų degalų rūšių analizė. Tam tikrų rūšių degalai gali padėti gerinti oro kokybę miestuose, bet yra nepalankūs klimatui, pavyzdžiui, kai elektros energija arba vandenilis baterinėms elektrinėms transporto priemonėms yra gaminami anglimi kūrenamose elektrinėse. Kita vertus, mažataršės transporto priemonės, varomos iš biometano išgaunamomis gamtinėmis dujomis, nekenkia klimatui, tačiau gali didinti vietos oro taršą. Direktyvoje nurodytu laikotarpiu iki 2030 m. vien iš neiškastinių žaliavų gaminamiems biodegalams – nors į šią direktyvą jie ir neįtraukti – teks esminis vaidmuo siekiant ES kovos su klimato kaita tikslų. Be to, taikant nulinio per išmetimo vamzdį išmetamų teršalų kiekio požiūrį nevisiškai atsižvelgiama į transporto priemonės visu jos eksploatavimo laikotarpiu paliekamą anglies pėdsaką.

6.2. Direktyvoje didžiausias dėmesys skiriamas **pramonės politikai**, pasitelkiant netaršių transporto priemonių **viešąjį pirkimą** kaip paklausos paskatą siekiant paskatinti rinkos pokyčius, pavyzdžiui, miesto autobusų rinkos segmente. Komisija mano, kad viešojo pirkimo metu išsigyjant netaršias transporto priemones viešojo transporto parkui taip pat būtų skatinamas netaršių transporto priemonių išsigijimas privačiam naudojimui, nes vartotojams poveikį darys didėjantis piliečių pasitikėjimas technologijų branda ir patikimumu, ir, svarbiausia, geresnė viešoji įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūra (pažangusis įkrovimas) privatiems vartotojams, ypač nuosavo garažo neturintiems asmenims.

6.3. Vis dėlto EESRK norėtų išreikšti didelį susirūpinimą dėl **šio požiūrio proporcingumo**. Pasiūlyme teigiama, kad ji atitinka proporcingumo principą. Tačiau jis visiškai neatspindi viešojo sektoriaus institucijoms tenkančios **papildomos finansinės naštos** ir neatliekamas pasiūlymo palyginimas su kitomis galimomis pramonės politikos priemonėmis. Todėl nėra akivaizdu, kad papildoma našta viešųjų pirkimų srityje, visų pirma miestams ir savivaldybėms, yra veiksmingiausias

būdas paskatinti pramonės veiklą ir rinkos pokyčius. Didelį susirūpinimą išreiškė vietinio viešojo transporto organizacijos bei miestų ir savivaldybių atstovai. Pagrindiniai suinteresuotųjų subjektų iškelti klausimai yra šie:

- didelės investicijoms reikalingos papildomos lėšos, kurios gerokai viršija jų pajėgumus,
- daugelis miestų jau įdėjo nemažai pastangų netaršaus transporto srityje, tačiau direktyvoje į šias pastangas neatsižvelgiama,
- direktyvoje neatsižvelgiama į modernius (euro VI) standartus atitinkančius dyzelinu varomus autobusus, nors 2011 m. jie buvo įdiegti kaip nauji standartai ⁽¹⁰⁾ ir gali ekonomiškai efektyviai sumažinti viešojo transporto išmetamų teršalų kiekį,
- po 2025 m. į lizdą jungiamos hibridinės transporto priemonės nebebus priimtinos,
- autobusų ir sunkvežimių elektros įkrovimo infrastruktūra labai skiriasi nuo skirtos lengvosioms transporto priemonėms, pavyzdžiui, privatiems automobiliams, todėl sinergija yra gana ribota,
- priešgaisrinės apsaugos tarnybos, policijos, greitosios pagalbos tarnybos transporto priemonėms turi būti taikomos išimtys,
- kai kuriose savivaldybėse viešojo pirkimo metu įsigyjama gana nedaug transporto priemonių (mažiau nei 10), su kuriomis vargu ar įmanoma pasiekti būtinuosius tikslus,
- išvengiant pernelyg didelės administracinės naštos siūlomą reikalavimą teikti pranešimus galima įgyvendinti tik „netaršios transporto priemonės“ kategoriją įtraukus į oficialius transporto priemonių registrus.

6.4. Didelė dalis viešųjų pirkimų yra susiję su **vietos viešojo transporto** organizacijomis, kurios priklauso miestams ir savivaldybėms, o jų finansinės galimybės yra gana ribotos. Bet kokios su didesnėmis išlaidomis (ir rizika) susijusios papildomos investicijos į pažangiausias technologijas gali iš esmės padidinti našatą piliečiams – tai gali būti didesnės bilietų kainos, didesni vietos mokesčiai arba net sumažinta viešojo transporto paslaugų pasiūla. Be to, didelės miestų ir savivaldybių jau įdėtas pastangas gerinti oro kokybę, be kita ko, didinant naudojimąsi viešuoju transportu, reikėtų pripažinti, o ne stabdyti taikant naujas viešojo pirkimo taisykles, kuriomis nustatomi būtinieji tikslai valstybių narių lygmeniu, tačiau kurias yra sunku įgyvendinti ir kontroliuoti savivaldybių lygmeniu, atsižvelgiant į didelę jose veikiančių mažų ir didelių viešojo transporto organizacijų įvairovę.

6.5. Kadangi Komisijos pasiūlymas taikomas ir subrangai, EESRK susirūpinimą kelia galimos pasiūlymo pasekmės **mažosioms ir vidutinėms įmonėms**; reikia pažymėti, kad daug mažų vietos autobusų bendrovių, būdamos vietinio viešojo transporto įmonių subrangovėmis, prisideda prie transporto paslaugų teikimo didelėse miesto teritorijose; šios bendrovės gali neturėti šioje direktyvoje reikalaujamų transporto priemonių ir gali nebebūti laikomos subrangovėmis.

6.6. EESRK daro išvadą, kad pagrindinė viešojo transporto modernizavimo ir netaršių transporto priemonių viešojo pirkimo kliūtis yra **finansinės paramos stoka**, ir ragina Komisiją iš naujo persvarstyti dabartinį pasiūlymą, atkreipiant dėmesį į finansavimą, visų pirma atsižvelgiant į esamas priemones, kaip antai strateginius ir struktūrinius fondus (ESIF, ESI fondus) ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) bei, svarbiausia, apibrėžti tinkamus būsimos daugiametės finansinės programos (DFP) prioritetus. Skiriant šią konkrečią finansinę paramą reikia atsižvelgti į šalių, miestų ir regionų įvairovę, susijusią su ekonomine galia ir miestuose gyvenančių gyventojų skaičiumi, kartu siekiant svarbiausio tikslo – suderinti netaršių transporto priemonių viešąjį pirkimą visose valstybėse narėse. EESRK taip pat pažymi, kad greta būtinybės turėti daugiau netaršių viešojo transporto priemonių labai svarbu įtikinti daugiau piliečių naudotis šiuo transportu, iš esmės didinant jo patrauklumą (jungtys, patogumas), užuot dėmesį telkus į žemas bilietų kainas.

2018 m. balandžio 19 d., Bruselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ Komisijos reglamentas (ES) Nr. 582/2011.