



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 21.12.2005
COM(2005) 634 galīgā redakcija

2005/0283 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA
par „tīro” autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2005) 1588}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1) PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

- **Priekšlikuma pamatojums un mērķi**

Komisija 2000. gada Zaļajā grāmatā par energoapgādes drošumu (KOM(2000) 769 „Ceļā uz Eiropas stratēģiju drošai energoapgādei”) izcēlusi to, ka aizvien palielinās transporta sektors un ar to saistīts enerģijas patēriņa pieaugums, palielinās CO₂ emisijas un atkarība no naftas. Dokumentā gan uzsvērts, ka piegādātājiem ir jārikojas, gan norādīts, ka patērētāju pieprasījumam pēc alternatīvām degvielām un tehnoloģijām ir nozīmīga ietekme. Komisija apņēmas rīkoties, lai atbalstītu jaunas paaudzes transporta līdzekļu veidošanu.

Komisijas 2001. gada Baltajā grāmatā par Eiropas transporta politiku 2010. gadam (KOM(2001) 370 „Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt”) arī tika minēta nepieciešamība veikt tālākus pasākumus, lai risinātu transporta līdzekļu radīto emisiju problēmu, un dokumentā noteikts, ka Komisija atbalstītu “tīro” transporta līdzekļu tirgus izveidi.

Zaļajā grāmatā par energoefektivitāti (KOM(2005) 265 „Energoefektivitāte vai kā ar ierobežotiem resursiem panākt labāku rezultātu”) ir ierosināta konkrēta rīcība, piemēram, transporta līdzekļu valsts iepirkums, lai iegādātos, transporta līdzekļus, kas rada mazāku piesārņojumu un kas ir energoefektīvāki, tā veidojot šāda veida transporta līdzekļu tirgu.

Potenciālais transporta līdzekļu radīto emisiju samazinājums ir ievērojams. Tomēr pašreiz šīs tehnoloģijas joprojām ir dārgākas nekā tās, kuras izmanto parastajos transporta līdzekļos.

Runājot par transporta līdzekļu sērijveida ražošanu Eiropā, ražotāji, lai arī vietējā vai pat valsts līmenī aicināti paaugstināt energoefektivitāti un samazināt piesārņotāju emisiju, diez vai izlaidīs īpašas transporta līdzekļu sērijas. Tādēļ vajadzīga rīcība Kopienas līmenī, lai veicinātu nepieciešamo investīciju rašanos energoefektīvāku un mazāk piesārņojošu transporta līdzekļu ražošanai.

Tā rezultātā radītais pieprasījuma pieaugums stimulētu transporta līdzekļu ražotājus projektēt transporta līdzekļus ar labākiem enerģijas patēriņa un [samazinātiem] emisijas rādītājiem. Tas tad savukārt radītu atgriezenisku pieprasījumu un pietiekami lielus noieta tirgus, un vajadzīgos apjomradītos ietaupījumus, lai paplašinātu rūpniecisko ražošanu līdz lielu sēriju izlaidei.

Šā priekšlikuma mērķis ir samazināt piesārņotāju emisiju transporta nozarē un sniegt ieguldījumu „tīro” transporta līdzekļu tirgus veidošanā. Tas jo īpaši attiecināms uz aglomerācijām un zonām, kur grūti izpildīt Gaisa kvalitātes direktīvas prasības (Direktīva 1996/62/EK par gaisa kvalitāti un Direktīva 1999/30/EK par piesārņotāju robežvērtībām apkārtējā gaisā).

ES tiesību akti transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t jau nosaka stingrākas darbības prasības ekoloģiskās efektivitātes ziņā, bet pašreiz tās piemēro pēc izvēles,

piemēram, nodokļu atlaidēm. Ar šo priekšlikumu tiek sperts nākamais solis, attiecinot esošo jēdzienu „uzlabots, videi mazāk kaitīgs transporta līdzeklis” (EEV) uz lieljaudas transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t, atbilstoši Direktīvai 2005/55/EK (OV L 275/1, 20.10.2005.), lai tās prasības būtu obligātas daļai autoparka. Valsts iestādēm prasīts iedalīt minimālo kvotu no ikgadējās lieljaudas transporta līdzekļiem paredzētās (iegādei vai līzingam) summas tādu transporta līdzekļu iegādei, kas atbilst uzlabotu, videi mazāk kaitīgu transporta līdzekļu darbības standartam.

Direktīvā ierosinātais pienākums iepirkt „tīros” transporta līdzekļus sākumposmā attiecas tikai uz transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t, lai piešķiršanas kritērijus, kas attiecas uz vidi, varētu viegli ieviest transporta līdzekļu iepirkuma procedūrā un sagatavot valsts iestādes un ražotājus tam, ka tālākos posmos šo pienākumu varēs attiecināt arī uz citām transporta līdzekļu kategorijām. No šīs likumdošanas iniciatīvas ietekmes novērtējuma izriet, ka pozitīvu iespaidu uz Eiropas rūpniecības konkurētspēju, kas dod ekonomisko labumu un vislabāko izmaksu un ieguvumu attiecību, var panākt, iestrādājot iepirkuma procedūrā šādu mērķtiecīgu pienākumu. Šajā transporta līdzekļu kategorijā ietilpst autobusi un vairums specializētas izmantošanas transporta līdzekļu, piemēram, atkritumu savākšanas transporta līdzekļi.

Pienākuma iegādāties „tīros” transporta līdzekļus paplašināšanu, attiecinot to arī uz automašīnām pasažieru pārvadāšanai un vieglajām automašīnām, ņemot vērā ietekmes novērtējumu, varētu apsvērt vēlāk, kad tām būs izstrādāti videi mazāk kaitīgu transporta līdzekļu darbības rādītāji.

Sagaidāms, ka šīs direktīvas piemērošanas rezultātā ilgtermiņā būs vērojami vispārēji uzlabojumi autoparka ekoloģiskās efektivitātes ziņā, pateicoties apjomradītiem ietaupījumiem, zemākām izmaksām un plašākai videi mazāk kaitīgu transporta līdzekļu tehnoloģiju izmantošanai.

- **Vispārējais konteksts**

Eiropadome vairākkārt apņēmusies veikt pasākumus šajā jomā. Jo īpaši Helsinku Eiropadome 1999. gadā vienojās par stratēģiju attiecībā uz vides un ilgtspējīgas attīstības apsvērumu integrēšanu transporta politikā (Padomes dokuments 11717/99). Padome noteica, ka jomas, kur rīcība vajadzīga vissteidzamāk, ir: pieaugošās transporta līdzekļu radītās siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas problēma un citi transporta līdzekļu radīti traucējumi. Gēteborgas Eiropadome 2001. gadā atkārtoti apstiprināja, ka Kopienas stratēģija ilgtspējīgai attīstībai ir svarīga, jo īpaši attiecībā uz savlaicīgu pasākumu radīšanu transporta sektorā.

Komisijas 2005. gada 9. februāra paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Eiropas Savienības ilgtspējīgas attīstības stratēģijas pārskatīšanu (KOM(2005) 37) atkārtoti apliecināja savlaicīgas transporta politikas svarīgumu. Paziņojumā teikts, ka transporta attīstība ietekmē vairākas jomas, piemēram, satiksmes blīvumu, veselības sarežģījumus, ko izraisa piesārņojums gaisā, un palielinātu CO₂ emisiju daudzumu, kas savukārt ietekmē ES izvirzītos mērķus sakarā ar klimata pārmaiņām. Paziņojumā veikta atsauce uz tīrāku transporta līdzekļu izstrādi un satiksmes pārvaldību pilsētu teritorijās, pausts atbalsts valsts iepirkumam kā līdzeklim, lai veicinātu ekoloģiskus jauninājumus, un tajā skaidri ieteikts pāriet uz „tīro” autobusu izmantošanu.

Eiropas Parlaments arī mudinājis spert tālākus soļus šajās jomās. Ziņojumā par Kopienas rīcības plānu, lai uzlabotu energoefektivitāti Eiropas Kopienā (A5-0054/2001), ir teikts, ka ES līmenī vērojams rīcības trūkums, lai risinātu transporta un enerģijas izmantošanas jautājumu. Tajā teikts: „Pieredze liecina, ka ar mērķtiecīgām valsts iepirkuma programmām var ievērojami samazināt tāda energoefektīva aprīkojuma cenu, kas vēl nav komerciāli dzīvotspējīgs, tā padarot to ar tradicionālajām tehnoloģijām konkurētspējīgu”. Komisija arī tika aicināta izpētīt attiecīgās tehnoloģiju jomas, kurās liela mēroga iepirkuma iniciatīvu izmantošana varētu ievērojami paaugstināt efektivitāti.

Ar šo priekšlikumu atbild uz Padomes un Parlamenta vēlmi popularizēt tīrus un energoefektīvus transporta līdzekļus, kā arī uz dalībvalstu un ieinteresēto aprindu rekomendācijām par tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, ar to arī tieši reaģē uz 2005. gada 22.–23. marta Eiropadomes prioritātēm Lisabonas stratēģijas kontekstā.

- **Spēkā esošie noteikumi šā priekšlikuma darbības jomā**

ES tiesību aktos transporta līdzekļu emisiju reglamentēja ar tā sauktajiem „Euro” standartiem, no gada gadā paredzot aizvien stingrākas robežvērtības. Jaunākais ieviestais standarts ir *Euro 4*, kas kopš 2005. gada janvāra attiecas uz vieglajiem automobiļiem un citiem mazjaudas transporta līdzekļiem. gadā ir gaidāms jauns priekšlikums par *Euro 5* standartu vieglajiem automobiļiem un citiem mazjaudas transporta līdzekļiem. Lieljaudas transporta līdzekļiem kopš 2005. gada oktobra ir spēkā *Euro 4* standarts, un 2008. gadā stāsies spēkā *Euro 5* standarts.

Šie pasākumi ir ievērojami ietekmējuši transporta radītā piesārņojuma līmeni. Dažādu reglamentēto piesārņotāju emisija kopš 1995. gada ir samazinājusies vidēji par 20 līdz 50 %. Līdz 2020. gadam ir gaidāma to turpmāka samazināšanās līdz līmenim, kas atbilst 25 līdz 50 % no 2000. gada līmeņa (CAFE (*Clean Air For Europe* jeb „Tīrs gaiss Eiropai”) modelis, 2005. gads).

Tomēr daudzās vietās apkārtējā gaisa kvalitāte vēl arvien neatbilst ES direktīvās noteiktajām prasībām. Problēmas rada piesārņotājdaļiņu robežvērtības, kas tika ieviestas no 2005. gada janvāra, un tas pats nākotnē sagaidāms attiecībā uz slāpekļa oksīdu pēc tam, kad no 2010. gada janvāra tiks samazinātas tā robežvērtības. Lai samazinātu emisiju, pilsētās jau ir ieviesti ierobežojumi transporta līdzekļu brīvai kustībai.

ES tiesību aktos ar Direktīvu 2005/55/EK ir dota „uzlabota, videi mazāk kaitīga transporta līdzekļa” definīcija lieljaudas transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t, nosakot zemākas piesārņotāju emisijas robežvērtības, nekā līdz šim paredzētas *Euro 5* standartā. Obligāta uzlaboto, videi mazāk kaitīgo transporta līdzekļu ieviešana varētu palīdzēt valsts iestādēm izpildīt no Gaisa kvalitātes direktīvas izrietošās saistības.

- **Atbilstība citām politikām un Eiropas Savienības mērķiem**

Ierosinājums papildina ES pasākumus par minimālajiem piesārņotāju emisijas standartiem, par CO₂ emisijas samazinājumu, pamatojoties uz brīvprātīgiem nolīgumiem, marķējumu un fiskāliem pasākumiem, kā arī veicināšanas pasākumus

biodegvielas ieviešanai tirgū.

Šī direktīva saskan ar Komisijas jauno pieeju transporta līdzekļiem piemērot nodevu maksājumus. Patiešām 2003. gada 27. oktobra Direktīvā 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai, jau ir atļauts noteiktos apstākļos noteikt diferencētas akcīzes nodokļa likmes alternatīviem degvielas veidiem, tādiem kā biodegviela, dabasgāze un sašķidrināta naftas gāze. Komisija arī ir nesen ierosinājusi direktīvu (KOM(2005) 261, 2005. gada 5. jūlijs), kurā tiek prasīts, lai vieglajiem automobiļiem uzliktie nodokļi vismaz daļēji būtu atkarīgi no CO₂ emisijas, tādējādi veicinot „tīrāku” un energoefektīvāku transporta līdzekļu iegādi. Direktīvas preambulas 3. apsvērumā arī ir iekļauts aicinājums dalībvalstīm piemērot koordinētus fiskālos stimulus vieglajiem automobiļiem, kas atbilst stingrākām prasībām par piesārņotāju emisijas robežvērtībām, nekā to paredz Euro 4, kā arī mudinājums veicināt to, ka tirgū tiek laisti nākotnes prasībām (Euro 5) atbilstoši automobiļi.

Jau ierasto tehnoloģiju uzlabošanai un turpmāk minēto alternatīvo transporta līdzekļu tehnoloģiju izstrādei ir sniegts Kopienas finansiāls atbalsts saskaņā ar pamatprogrammām pētniecības un tehnoloģijas attīstības jomā un no struktūrfondiem, un to nozīme ir uzsvērtā Komisijas politiskajos dokumentos par alternatīviem degvielas veidiem:

- a) transporta līdzekļi, kuros tiek izmantota biodegviela, – vai nu augsti koncentrētā veidā parastajos transporta līdzekļos, vai augsti koncentrētā veidā īpaši pielāgotos transporta līdzekļos;
- b) ar dabasgāzi darbināmi transporta līdzekļi, kuru dzinējs ir pārveidots galvenās dabasgāzes sastāvdaļas, metāna, izmantošanai;
- c) transporta līdzekļi, ko darbina iekšdedzes dzinējs, kurā izmanto sašķidrinātu naftas gāzi, kas sastāv no vieglajām ogļūdeņražu frakcijām, galvenokārt no propāna un butāna;
- d) transporta līdzekļi, ko darbina elektromotors ar uzlādējamās akumulatoru baterijās uzkrāto enerģiju;
- e) hibrīdie transporta līdzekļi ar divu veidu motoru – iekšdedzes dzinēju un elektromotoru, kas ļauj reģenerēt bremzēšanas enerģiju, akumulējot to baterijās;
- f) ūdeņraža/degvielas šūnu transporta līdzekļi, kuros ūdeņradi kā enerģijas nesēju izmanto vai nu kā iekšdedzes dzinēja degvielu, vai ķīmiskā reakcijā, radot siltumu un elektrību degvielas šūnā.

Aizvien plašāka biodegvielas izmantošana transporta līdzekļos būs arī viens no mērķiem Komisijas nesen pieņemtajā rīcības plānā par biomasu (KOM(2005) 628 galīgais), ko 2006. gada sākumā papildinās Paziņojums par biodegvielu. Biodegvielas patēriņa pieaugumam, ko vēlas panākt ES (ar mērķi līdz 2010. gadam palielināt tās tirgus daļu līdz 5,75 %), ir vajadzīgs stabils pamats, tostarp lielāks pieprasījums no patērētāju puses. Lielāks koncentrētai biodegvielai piemērotu transporta līdzekļu skaits

radīs papildu atbalstu biodegvielas tirgus paplašināšanai.

Ar šo iniciatīvu valsts iestādēm noteiktais pienākums iegādāties „tīros” transporta līdzekļus veicinās vispārēju darbības rādītāju uzlabojumu attiecībā uz tiem transporta līdzekļiem, kurus laiž tirgū, tā mudinot ražotājus investēt tīrāku tehnoloģiju radīšanā.

2) APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM APRINDĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

• Apspriešanās ar ieinteresētajām aprindām

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un respondentu vispārējais raksturojums

Komisija ir apspriedusies ar ieinteresētajām aprindām un dalībvalstīm par iespējamiem pasākumiem, lai veicinātu „tīro” transporta līdzekļu attīstību un to izplatīšanos tirgū. Ir veikts ietekmes novērtējums dažādām metodēm, kas pamatojas vai nu uz tehnoloģiju, vai darbības rādītājiem.

Ir veiktas apspriedes profesionalitātes pētījumu ietvaros, kas veikti par divām šīs likumdošanas iniciatīvas pieejām, un līdztekus darbojusies Komisijas iekšējā grupa, kurā ir dalībnieki no Komisijas dienestiem. Uz tehnoloģijām orientētā pieeja balstīta uz konkrētu tehnoloģiju izvēli. Tehnoloģiskā ziņā neitrāla pieeja ir balstīta uz degvielas patēriņa un piesārņojošu vielu emisiju radīto izmaksu integrēšanu transporta līdzekļa iegādes izmaksās. Ar ieinteresētajām pusēm un valstu ekspertiem ir notikušas divas apspriedes. Plašāka informācija tika gūta no izplatītajām aptaujas anketām un novērtēta profesionalitātes pētījumu ietvaros.

Tāpat ir veidoti divpusēji kontakti ar dažu ieinteresēto aprindu pārstāvjiem informācijas apmaiņas nolūkā.

Komisijas un nozares augsta līmeņa grupa CARS 21 arī ir iepazīstināta ar likumdošanas iniciatīvu „tīro” transporta līdzekļu izmantošanas veicināšanai.

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

CARS 21 Komisijas augsta līmeņa grupa un nozare atbalstīja Komisijas iniciatīvu iesniegt priekšlikumu par „tīru” un energoefektīvu transporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu, ja vien ir izmantota tehnoloģiju ziņā neitrāla un uz darbību vērsta pieeja.

Visos apspriešanās posmos tika izteikts atbalsts ierosinājumam par iepirkuma pienākuma noteikšanu valsts iestādēm līdz ar ieteikumu ievērot neitrālu pieeju attiecībā uz tehnoloģiju.

Tika atbalstīta koncentrēšanās uz tirgus daļu kā šā pasākuma izmēģinājums, kas ļautu pārbaudīt metodes un tehnoloģijas prasības.

• Ekspertu atzinuma pieprasīšana un izmantošana

Attiecīgās zinātnes un pieredzes jomas

Veiktie pētījumi ļāva veikt iniciatīvas ietekmes kvalitatīvu un kvantitatīvu analīzi, izmantojot izmaksu un ieguvumu attiecību analīzes metodi, apkopojot datus, lai

novērtēto vispārējo šās iniciatīvas satvaru.

Izmantotā metodoloģija

Divi konsultanti, COWI un PriceWaterhouseCoopers, neatkarīgi izvērtējuši divas pieejas tiesību akta pieņemšanai. Uz tehnoloģijām orientēta pieeja balstījās uz īpaši atlasītām, par tīrām un energoefektīvām uzskatītām, specifiskām tehnoloģijām. Tehnoloģiskā ziņā neitrālas pieejas kontekstā apsvēra degvielas patēriņa un piesārņojošu vielu emisiju radīto izmaksu integrēšanu transporta līdzekļa iegādes izmaksās.

Galvenās organizācijas/eksperti, ar kuriem notikušas konsultācijas

Konsultācijas notika ar Eiropas Automobiļu ražotāju asociāciju (*European Automobile Manufacturers Association (ACEA)*), Eiropas Sašķidrinātas naftas gāzes asociāciju (*European LPG Association (AEGPL)*), Eiropas Automobiļu sastāvdaļu piegādātāju asociāciju (*European Association of automobile component suppliers (CLEPA)*), naftas uzņēmumu Eiropas Asociāciju par vides, veselības un drošības jautājumiem naftas pārstrādē un izplatīšanā (*CONCAWE*), *CIVITAS* pilsētu (Stokholma, Brēmene, Roterdama) pārstāvjiem, *DEUTSCHER STÄDTETAG*, Eiropas Emulsijveida degvielas ražotāju asociāciju (*European Emulsion Fuel Manufacturer's Association (EEFMA)*), Eiropas Dabasgāzes transporta līdzekļu asociāciju (*European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA)*), Eiropas Automobiļu Pētniecības un attīstības padomi (*European Council for Automotive R&D (EUCAR)*), Eiropas Transporta un vides federāciju (*European Federation for Transport and Environment (T&E)*), Starptautisko sabiedriskā transporta savienību (*International Union of Public Transport (UITP)*) un Eiropas Nozaru asociāciju (*European Industry Association (UNICE)*).

Apspriedes ar visu dalībvalstu ekspertiem notika Apvienotajā transporta un vides ekspertu grupā.

Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

Netika minēts, ka ir potenciāli bīstami riski ar neatgriezeniskām sekām.

Svarīgākie secinājumi liecina, ka šī direktīva varētu pozitīvi ietekmēt „tīro” transporta līdzekļu tirgu un vidi, ka šādas iniciatīvas efekts ir optimāls dažām transporta līdzekļu kategorijām un ka ar to varētu atbalstīt nozari „tīrāku” tehnoloģiju izstrādāšanā. Tika rekomendēts izmantot tehnoloģiju ziņā neitrālu pieeju, lai nozare elastīgāk varētu pielāgoties tehniskajai un ekonomiskajai attīstībai.

Ekspertu ieteikumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Visām iesaistītajām organizācijām ir nosūtīti protokoli.

• Ietekmes novērtējums

Kā svarīgākie apsvērtie politikas varianti tika minēti brīvprātīgi nolīgumi, informācijas izplatīšana un reglamentējoša rīcība. Atsaucei kalpo situācija, kad nav konkrētas

politikas, un ar to salīdzina citus politikas scenārijus.

o *Brīvprātīgi nolīgumi* nozīmē nekonkrētību attiecībā uz rezultātiem un grūtības, novērtējot attīstību un darba īstenošanu mērķu sasniegšanai. Tomēr tie uzskatāmi par stimulu ražotājiem attīstīties. Kopumā brīvprātīgā iniciatīvā iesaistītos tikai daļa valsts iestāžu, un tas nozīmētu, ka patiesībā vispārējais tirgus būtu daudz mazāks nekā vispārēja [iepirkuma] pienākuma gadījumā. Vēl cita problēma varētu būt, ka transporta līdzekļus, kas atbilst ierosinājumam par iepirkumu, varbūt nepiedāvātu ražotāji visā ES. Tā kā politikas mērķis ir veicināt „tīro” autotransporta līdzekļu tirgu, šķiet, nebūtu efektīvi pieņemt jaunu brīvprātīgu nolīgumu ar automobiļu ražošanas nozari. Brīvprātīgās rīcības shēmas izmantošana nozīmētu, ka vajadzīga informatīva kampaņa un pārliecināšana ar mērķi izmainīt lēmumus par pirkšanu.

o *Informācijas izplatīšana* par vides kritēriju izmantošanu transporta līdzekļu iepirkšanas procesā: attiecībā uz šo politikas variantu nebūtu nekādu tiešu prasību. Tomēr informācijas un zināšanu izplatīšanai jānotiek organizēti, un ES var sniegt informāciju dalībvalstīm. Informācijas pieejamība valsts iestādēm atvieglos ar vidi saistītu kritēriju izmantošanu, lemjot par līgumu piešķiršanu un transporta līdzekļu iegādi. Informācijas pieejamība par tehniskajām prasībām un papildu finanšu izmaksām noderēs lēmumu pieņemšanā, iepērkot transporta līdzekļus. Tā varētu palīdzēt novērst zināšanu trūkuma radītos šķēršļus un palielināt valsts sektorā „tīro” transporta līdzekļu iepirkumu.

o *Konkrēta prasība*, ar kuru nosaka, ka, valsts iepirkumā iegādājoties autotransporta līdzekļus, jāņem vērā enerģijas patēriņš un piesārņojuma emisijas.

Ir analizētas atšķirīgas pieejas likumdošanas iniciatīvai, ar kuru veicinātu "tīro" autotransporta līdzekļu izmantošanu: tehnoloģiskā ziņā neitrāla pieeja, pamatojoties uz enerģijas un piesārņojuma izmaksu integrēšanu lēmumos par iepirkšanu; uz tehnoloģijām orientēta pieeja, pamatojoties uz izvēlētām tehnoloģijām; tehnoloģiskā ziņā neitrāla pieeja, pamatojoties uz esošajiem emisiju standartiem.

Ietekmes novērtējums liecina, ka sagaidāma labvēlīga ietekme uz vidi un Eiropas nozares konkurētspēju. Tīrais ekonomiskais labums un vislabākā izmaksu/ieguvuma attiecība panākama, mērķtiecīgi piemērojot iepirkuma prasību attiecībā uz transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t, kurā ietilpst autobusi un vairums specializētas izmantošanas transporta līdzekļu, piemēram, atkritumu savākšanas transporta līdzekļi.

25% kvota „tīro” transporta līdzekļu iepirkšanai varētu būt labs vidusceļš starp lielas ietekmes mērķi attiecībā uz gaisa kvalitātes uzlabojumiem un „tīro” transporta līdzekļu tirgus attīstīšanu, no vienas puses, un pieejamām papildu investīciju izmaksām un „tīro” transporta līdzekļu masveida pieejamību tirgū, no otras puses. Valsts iestādēm jāpiešķir „manevrēšanas iespējas” attiecībā uz iepirkumiem atbilstoši tām īpašajām prasībām, kuru dēļ EEV transporta līdzekļi vēl nav pieejami.

25% kvota lieljaudas transporta līdzekļu tirgū ar 1/3 valsts iepirkuma atbilst aptuveni 10% kopējā tirgus. Tas būtu nepieciešamais minimums pietiekami lielu sēriju masveida ražošanai, lai panāktu apjomradītus ietaupījumus. Ekoloģiski efektīvāku transporta līdzekļu iepirkšana arī nedrīkstētu pārsniegt to, kas nepieciešams, lai samazinātu izmaksas nolūkā optimizēt valsts līdzekļu izmantošanu un samazināt to līdz

atbalstam, kas nepieciešams, lai nodrošinātu šo tehnoloģiju dzīvotspēju tā, lai tās pārņemtu plašākā privātajā tirgū pēc konkurences principa. Šāda plašāka tirgus iesaistīšana nozīmētu arī lielāku guvumu vides rādītāju ziņā.

Lieljaudas autotransporta līdzekļu sektors vien ar lielu valsts iepirkuma tirgus ietekmi sniedz efektīvu tirgus izmantošanas iespēju par ar salīdzinoši nelielu pasūtījumu daļu. Tādēļ pienākums iepirkt „tīros” transporta līdzekļus sākumā jāattiecinā uz šo sektoru, iesākumā pamatojoties uz rūpīgu ietekmes novērtējumu. Vēlāk varētu apsvērt kvotas palielināšanu un citu transporta līdzekļu sektoru iekļaušanu, pamatojoties uz tehnisko un ekonomisko attīstību, kas veidojusies, pateicoties šai iniciatīvai.

Komisijas veiktais ietekmes novērtējums ir minēts darba programmā, kuras ziņojums pieejams ar atsauces numuru SEC(2005) 1588.

3) PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE FAKTORI

- **Ierosinātās rīcības kopsavilkums**

Valsts iestādēm prasīts iedalīt minimālo kvotu no ikgadējās lieljaudas transporta līdzekļiem (iegādei vai līzingam) paredzētās summas tādu transporta līdzekļu iegādei, kas atbilst uzlabotu, videi mazāk kaitīgu transporta līdzekļu darbības standartam.

Direktīvā ierosinātais pienākums iepirkt „tīros” transporta līdzekļus sākumposmā attiecas tikai uz transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t, lai piešķiršanas kritērijus, kas attiecas uz vidi, varētu viegli ieviest transporta līdzekļu iepirkuma procedūrā un sagatavot valsts iestādes un ražotājus tam, ka šo pienākumu varēs attiecināt arī uz citām transporta līdzekļu kategorijām.

- **Juridiskais pamats**

Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 175. panta 1. punkts.

- **Subsidiaritātes princips**

Subsidiaritātes principu piemēro, ciktāl priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē.

Dažviet vietējā līmenī jau ir pieņemta politika veicināt tā dēvētos „zaļos” valsts iepirkumus un energoefektīvākus un „tīrākus” transporta līdzekļus. Ciktāl tas attiecas uz Eiropas transporta līdzekļu masveida ražošanu, ražotāji diez vai radīs īpašas transporta līdzekļu sērijas, atbildot uz vietēja mēroga vai pat valsts mēroga ierosinājumiem. Obligāta prasība par „zaļo” valsts iepirkumu ES līmenī tirgum sniegtu ievērojamas garantijas par „tīro” transporta līdzekļu nākotni un tādējādi būtu faktiski stimulēti transporta līdzekļu ražotāji. Tas ļautu ievērojami uzlabot transporta līdzekļu ražošanas ekonomiskos jautājumus, jo ir jāsasniedz zināma kritiskā masa, lai konkurētspējīgā līmenī varētu samazināt izmaksas. Vēl jo vairāk, šāda rīcība ES līmenī atbalstītu ES automobiļu ražošanas nozares konkurētspēju, kā norādīts Komisijas 2004. gada ziņojumā par konkurētspēju.

Rīcība valsts līmenī tikai radītu risku, ka iekšējais tirgus tiktu sadrumstalots, un tas savukārt varētu izraisīt atšķirīgu transporta ministriju izstrādāšanu, tā reaģējot uz atšķirīgajām valsts un reģionālajām prasībām. Tas savukārt izmaksātu dārgāk un liktu šķēršļus apjomradītiem ietaupījumiem. Izmaksas valstij būtu nevajadzīgi augstas un nozare konkurētspējas ziņā zaudētu.

Mērķtiecīgs valsts iepirkums Eiropas līmenī nodrošina pietiekami lielu „tīro” transporta līdzekļu tirgu. Tas arī būtu loģisks turpinājums Kopienas finansējumam „tīro” transporta līdzekļu pilotparkiem, kas piešķirts atbilstīgi pamatprogrammām pētniecības un attīstības jomā un no struktūrfondiem. Kopienas finansējumu, piemēram, no struktūrfondiem un kohēzijas fondiem, varētu izmantot, lai veicinātu „tīro” transportlīdzekļu tehnoloģisko izstrādi, lai attīstītu „tīro” sabiedrisko transportu pilsētu teritorijās un lai radītu transportlīdzekļu alternatīvo degvielu izplatīšanas tīklu.

Kopienas stratēģijas pamatnostādnes kohēzijai laikposmam no 2007.–2013. gadam projekts nosaka, ka šādām investīcijām „tīrajos” transportlīdzekļos nepieciešama atbilstoša satiksmes pārvaldība, pievēršot īpašu uzmanību drošībai, atbilstīgi valstu un Kopienas standartiem. Valstu un reģionālajās stratēģijās varētu ņemt vērā nepieciešamību sasniegt līdzsvarotu (un tīru) transporta veidu sadalījumu gan ekonomisko gan ekoloģisko vajadzību apmierināšanai.

Valsts iestādes, iepērkot „tīrākus” transporta līdzekļus, radītu ievērojamu stimulu transporta līdzekļu ražotājiem un, kā tas noteikts Zaļajā grāmatā par energoefektivitāti, radītu pārliecību par šādu transporta līdzekļu noieta tirgus pastāvēšanu. Ar šo direktīvu pirmajā posmā tiek ieviesta 25 % minimālā iepirkuma kvota „tīro” transporta līdzekļu iegādei tajās transporta līdzekļu kategorijās, kurās valsts iepirkums veido ievērojamu tirgus daļu. Kad būs gūta tirgus pieredze, iepirkuma pienākumu varēs paplašināt, attiecinot to uz visām transporta līdzekļu kategorijām.

Autotransporta nozare strādā ļoti integrētam ES tirgum. Atbalsts „tīro” transporta līdzekļu tirgus attīstībai tādēļ būtu jāsaņem ES līmenī, lai nodrošinātu rentablu satvaru nozares rīcībai. ES tiesību akti nosaka gaisa kvalitātes ierobežojumus. Piesārņojošo emisiju samazinājums tādēļ ir atbalstāms, izmantojot rīcību visā Eiropas Savienībā.

Kopējais valsts iestāžu iepirkums ir aptuveni 16 % ES IKP. Lēš, ka valsts iestādes ES 25 valstīs ik gadus iegādājas aptuveni 110 000 vieglos automobiļus, 110 000 citus mazjaudas transporta līdzekļus, 35 000 kravas automobiļus un 17 000 autobusus. Attiecīgās tirgus daļas ir mazliet mazāk nekā 1 % vieglajiem automobiļiem, aptuveni 6 % furgoniem un kravas automobiļiem un aptuveni viena trešdaļa autobusiem.

Vērā ņemamu ietekmi uz transporta līdzekļu tirgu var panākt tikai uzkrājot valsts iepirkumus, izmantojot ES līmenī saskaņotus kritērijus.

„Tīro” transporta līdzekļu popularizēšanas mērķi dalībvalstīs nevar sasniegt pietiekami, tādēļ vajadzīga rīcība Kopienas līmenī, lai radītu nepieciešamo kritisko masu rentablai Eiropas nozares attīstībai.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

- **Proporcionalitātes princips**

Ar šo iniciatīvu valsts iestādēm ievieš drīzāk obligātu nekā brīvprātīgu rīcību valsts iepirkumu jomā, lai veidotu lielāku „tīro” transporta līdzekļu pieprasījumu. Ar direktīvu nosaka tikai vienu skaitli attiecībā uz „tīro” transporta līdzekļu kvotu vienā transporta līdzekļu kategorijā.

Dalībvalstīm ir pienākums pieņemt normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi šīs direktīvas prasību izpildei.

Kvota tikai daļai (25%) visa iepirkuma ir ieviesta tādēļ, lai optimizētu izmaksas un tirgus ietekmi, lai pāreja notiktu viegli un lai valsts iestādēm būtu atļautās rīcības brīvība, veicot iepirkumu saskaņā ar specifiskām prasībām.

- **Instrumentu izvēle**

Ierosinātie tiesību akti: direktīva

Citi tiesību akti nebūtu piemēroti šāda(-u) iemesla(-u) dēļ.

Lai ražotājiem radītu vajadzīgo motivāciju „tīro” transporta līdzekļu ražošanai plašākam tirgum, ir vajadzīga uz obligātiem pasākumiem balstīta pieeja.

Valsts iestādēm uzlikts pienākums ikgadējā autotransporta līdzekļu iepirkumā iedalīt noteiktu kvotu „tīro” transporta līdzekļu iegādei var ievērojami ietekmēt gaisa kvalitāti un sniegt vajadzīgo atbalstu novatorisku tehnoloģiju plašākai ieviešanai tirgū. Lai nodrošinātu godīgu konkurenci, tāds pats pienākums jāuzliek neatkarīgiem uzņēmējiem, kuri sniedz transporta pakalpojumus koncesijas ietvaros vai ar valsts iestādes atļauju.

Obligāta uzlaboto, videi mazāk kaitīgo transporta līdzekļu ieviešana varētu palīdzēt valsts iestādēm izpildīt no Gaisa kvalitātes direktīvas izrietošās saistības.

4) IETEKME UZ BUDŽETU

Šis priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5) PAPILDU INFORMĀCIJA

- **Pārbaudes/pārskatīšanas/darbības beigšanas klauzula**

Priekšlikumā ietverta pārskatīšanas klauzula.

- **Atbilstības tabula**

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai to valsts tiesību aktu noteikumi, ar kuriem transponē šo direktīvu, kā arī jāiesniedz minēto tiesību aktu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

- **Priekšlikuma sīks izskaidrojums**

pantā definēts direktīvas mērķis.

pantā definēta valsts iestāde un „tīrais” transporta līdzeklis šīs direktīvas izpratnē.

pantā dalībvalstīm tiek uzlikts pienākums nodrošināt, lai valsts iestādes un neatkarīgie uzņēmēji, kuri sniedz transporta pakalpojumus koncesijas ietvaros vai ar valsts iestādes atļauju, no gada kopējā transporta līdzekļu ar pilnu masu virs 3,5 t iepirkuma vai līzinga iedalītu 25 % kvotu „tīrajiem” transporta līdzekļiem.

Ar 4. pantu nosaka „tīro” transporta līdzekļu definīciju attiecībā uz 2. panta b) apakšpunktu un 3. pantā noteikto kvotu, kas jāpieņem, lai tiktu ņemta vērā tehnoloģiju attīstība. Komisijai palīdz regulatīvā komiteja.

pantā aplūkota regulatīvās komitejas izveidošana un tās darbības noteikumi.

Ar 6. pantu dalībvalstīm nosaka pienākumu ziņot par iepirkumiem un „tīro” transporta līdzekļu kopumu, savukārt Komisijai – apkopot un publicēt šādu informāciju un novērtēt direktīvas īstenošanu, kā arī dalībvalstu rīcību, lai veicinātu videi labvēlīgu transporta līdzekļu ar pilnu masu līdz 3,5 t iegādi un nomāšanu, ar to arī ierosina iespējamo tālāko rīcību, tai skaitā direktīvas noteikumu paplašināšanu, to attiecinot arī uz citām transporta līdzekļu kategorijām.

7., 8. un 9. pantā ir parastie noteikumi par direktīvas stāšanos spēkā un transponēšanu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par „tīro” autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁴,

tā kā:

- (1) Dabas resursi un to apdomīga un racionāla izmantošana, kā tas minēts EK Līguma 174. panta 1. punktā, ietver naftu, kas ieņem pirmo vietu Eiropas enerģijas patēriņā, bet vienlaikus ir ievērojams piesārņotāju emisijas avots.
- (2) Komisijas paziņojumā „Ilgtspējīga Eiropa labākai pasaulei: Eiropas Savienības ilgtspējīgas attīstības stratēģija”⁵, ko iesniedza Gēteborgas Eiropadomei 2001. gada 15. un 16. jūnijā, siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisija un transporta radītais piesārņojums tika minēti kā nopietni šķēršļi ilgtspējīgai attīstībai.
- (3) Komisijas Zaļajā grāmatā „Ceļā uz Eiropas stratēģiju drošai energoapgādei”⁶ tika uzsvērts transporta nozares ievērojamais potenciāls enerģijas taupīšanā un vajadzība steidzami veikt pasākumus šajā jomā. Tajā tika ierosināti pasākumi, lai veicinātu efektīvāku un mazāk piesārņojošu tehnoloģiju ieviešanu.
- (4) Komisijas Baltajā grāmatā „Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam - laiks izlemt” autotransports tiek minēts kā galvenais, kas izraisa aizvien pieaugošo CO₂ emisiju saistībā ar transportu. Baltajā grāmatā ir secināts, ka līdz šim veiktie pasākumi, lai samazinātu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju no autotransporta, ir izrādījušies neefektīvi.

¹ OV C , , lpp.

² OV C , , lpp.

³ OV C , , lpp.

⁴ OV C , , lpp.

⁵ KOM(2001) 264.

⁶ KOM(2000) 769.

- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 22. jūlija Lēmumā Nr. 1600/2002/EK, ar ko nosaka Sesto Kopienas vides rīcības programmu⁷, ir atzīta vajadzība pēc īpašiem pasākumiem energoefektivitātes uzlabošanai un enerģijas taupīšanai, ar klimata pārmaiņām saistīto mērķu integrācijai transporta un enerģētikas politikā, kā arī vajadzība pēc īpašiem pasākumiem transporta nozarē, lai risinātu jautājumus par enerģijas patēriņu un siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisiju.
- (6) Komisijas Zaļajā grāmatā „Energoefektivitāte vai kā ar ierobežotiem resursiem sasniegt labāku rezultātu”⁸ ir ierosināti īpaši pasākumi energoefektivitātes uzlabošanai transporta nozarē, kā konkrētu pasākumu minot mazāk piesārņojošu un energoefektīvāku transporta līdzekļu valsts iepirkumu ar mērķi attīstīt šāda veida transporta līdzekļu tirgu.
- (7) Kopiena saskaņā ar Kioto protokolu ir apņēmusies laikā no 1990. gada līdz 2008.–2012. gadam samazināt CO₂ emisiju par 8 %. Kā noteikts Komisijas paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam par ES politiku un pasākumiem siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas samazināšanai – Eiropas klimata pārmaiņu programma (EKPP)⁹ –, pasākumiem saistībā ar energoefektivitāti un atjaunojamās enerģijas avotiem ir svarīga loma rīcībā, kas jāveic, lai izpildītu Kioto protokola noteikumus.
- (8) Lai veicinātu „tīro” transporta līdzekļu izmantošanu, jābalstās uz to darbības rādītājiem. Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 28. septembra Direktīvā 2005/55/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai samazinātu gāzveida un daļiņveida piesārņotāju emisiju no kompresijaizdedzes motoriem, kuri paredzēti transporta līdzekļiem, un gāzveida piesārņotāju emisiju no dzirksteļizdedzes motoriem, ko darbina ar dabasgāzi vai sašķidrinātu naftas gāzi¹⁰ un kas paredzēti transporta līdzekļiem ar pilnu masu virs 3,5 t. Pašreiz šis standarts izskatās vispiemērotākais, lai šajā direktīvā definētu, kas ir "tīrais" transporta līdzeklis. Tomēr iespējams šo definīciju grozīt, lai ņemtu vērā jaunāko tehnoloģisko attīstību.
- (9) Izmantojot transporta līdzekļus ar zemu degvielas patēriņu vai tādus, kuros izmanto alternatīvo degvielu, tai skaitā biodegvielu, dabasgāzi, sašķidrinātu naftas gāzi, ūdeņradi, vai kuros izmanto atšķirīgas tehnoloģijas, tai skaitā elektrisko vai hibrīdo iekšdedzes/elektrisko dzinējsistēmu, varētu samazināt emisiju daudzumu un piesārņojumu.
- (10) Obligātam „tīro” transporta līdzekļu iepirkumam būtu jāsekmē piesārņojuma un enerģijas patēriņa samazināšanās un straujāka šo transporta līdzekļu tehnoloģiju ieviešana tirgū.
- (11) Direktīva dalībvalstīm neliedz veicināt to, lai transporta līdzekļi ar uzlabotiem vides efektivitātes rādītājiem tiktu iepirkti arī kategorijās ar pilnu masu zem 3,5 t, dodot priekšroku jaunākajiem piesārņotāju emisijas *Euro* standartiem saskaņā ar Direktīvu 70/220/EK un vieglo automobiļu kategorijā – transporta līdzekļiem, kuru

⁷ OV L 242, 10.9.2002., 1. lpp.

⁸ KOM(2005) 265.

⁹ KOM(2000) 88.

¹⁰ OV L 44, 16.2.2000., 1. lpp.

CO₂ emisija ir zemāka par 120 g/km, ņemot vērā visas transporta līdzekļu tehnoloģijas, ieskaitot tās, kurās izmanto benzīnu un dīzeļdegvielu, kā arī tās, kurās izmanto alternatīvas degvielas un tehnoloģijas, piemēram, biodegvielu, dabasgāzi, sašķidrinātu naftas gāzi, ūdeņradi, vai elektrisko vai hibrīdo iekšdedzes/elektrisko dzinējsistēmas.

- (12) Pienākumu par transporta līdzekļu iepirkumu vai līzingu tāpat jāpiemēro visiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem.
- (13) „Tīro” transporta līdzekļu iepirkuma cena ir augstāka nekā parasto transporta līdzekļu cena, jo šo transporta līdzekļu veidu tirgus vēl nav pietiekami attīstījies. Šo transporta līdzekļu minimāla pieprasījuma radīšanai vajadzētu nodrošināt ražotāju pozitīvu reakciju un produktīvāku un efektīvāku tehnoloģiju ieviešanu tirgū. Pieaugot pieprasījumam, apjomradīto ietaupījumu rezultātā izmaksām vajadzētu samazināties.
- (14) „Tīro” transporta līdzekļu augstākas izmaksas nedrīkst pasliktināt sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāti. Tāpēc augstākas iepirkuma izmaksas jākompensē ar finansiālu atbalstu no valstu un attiecīgajiem Kopienas fondiem. Ir sagaidāms, ka, samazinoties ietekmei uz vidi un veselību, izmaksu un ieguvumu rezultāts sabiedrībai kopumā būs pozitīvs.
- (15) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes 1999. gada 28. jūnija Lēmumu 1999/468/EK, ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību¹¹.
- (16) Mērķi veicināt „tīro” transporta līdzekļu izmantošanu nevar pietiekamā mērā sasniegt dalībvalstu spēkiem, tādēļ tam ir vajadzīga rīcība Kopienas līmenī, lai radītu izšķirošu transporta līdzekļu pieprasījumu, tādējādi veicinot rentablu risinājumu izstrādāšanu šajā nozarē Eiropā, un šādā nolūkā Kopiena var veikt pasākumus saskaņā ar EK Līguma 5. pantā izklāstīto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants
Priekšmets

Šajā direktīvā dalībvalstīm prasīts veikt vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka valsts iestādes iepērk noteiktu kvotu „tīro” transporta līdzekļu.

2. pants
Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas.

¹¹ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- a) „Valsts iestādes” ir valsts, reģionālās vai vietējās iestādes, publisko tiesību subjekti, vienas vai vairāku šādu iestāžu vai viena vai vairāku šādu publisko tiesību subjektu izveidotas asociācijas; valsts uzņēmumi.

„Publisko tiesību subjekts” ir jebkura organizācija:

- kas izveidota īpašam mērķim vispārējās interesēs un kas nav rūpnieciskas vai komerciālas dabas,
- kas ir juridiska persona un
- ko galvenokārt finansē valsts, reģionālās vai vietējās iestādes vai citi publisko tiesību subjekti, vai ko šie subjekti pārrauga; vai kuru vadībā, pārvaldē vai uzraudzības struktūrā vairāk nekā pusi locekļu ieceļ valsts, reģionālas vai vietējas iestādes vai citi publisko tiesību subjekti.

„Valsts uzņēmums” ir jebkurš uzņēmums, uz kuru valsts iestādēm tieši vai netieši var būt dominējoša ietekme, ko rada to īpašumtiesības uzņēmumā, to finansiāla līdzdalība uzņēmumā vai uzņēmumu reglamentējoši noteikumi. Uzskata, ka valsts iestādēm ir dominējoša ietekme, ja šīs iestādes tieši vai netieši:

- ir īpašnieces lielākajai daļai šā uzņēmuma parakstītā kapitāla vai
- kontrolē to balsu vairākumu, kas saistītas ar uzņēmuma emitētajām kapitāla daļām, vai
- var iecelt vairāk nekā pusi no uzņēmuma vadības, pārvaldes vai uzraudzības struktūru locekļiem.

- b) „Tīrais transporta līdzeklis” nozīmē jaunu auto transporta līdzekli, kas atbilst „uzlabota, videi mazāk kaitīga transporta līdzekļa” (EEV) standartam, kas definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2005/55/EK 1. panta c) apakšpunktā un skaitliski raksturots I pielikuma 6.2.1. sadaļā direktīvas pašreizējā versijā.

3. pants

„Tīro” transporta līdzekļu izmantošanas veicināšana

Dalībvalstis gādā, lai 25% kvota attiecībā uz autotransporta līdzekļiem ar tehniski pieļaujamo masu vairāk nekā 3,5 t, kurus konkrētajā gadā iepērk vai iznomā valsts iestādes un uzņēmēji, kuri sniedz transporta pakalpojumus koncesijas ietvaros vai ar valsts iestādes atļauju, turpmāk „uzņēmēji”, būtu „tīrie” transporta līdzekļi atbilstoši 2. panta definīcijai.

4. pants

Pielāgošana tehnoloģiju attīstībai

1. Šīs direktīvas 2. panta b) apakšpunktā minētā „tīrā” transporta līdzekļa definīcija ir jāpielāgo tehnoloģiju attīstībai saskaņā ar 6. panta 2. punktā izklāstīto procedūru.

2. pantā noteikto "tīro" transporta līdzekļu kvotu var palielināt, ņemot vērā tehnoloģiju attīstību un ņemot vērā transporta līdzekļu tirgū notiekošo attīstību, saskaņā ar 5. panta 2. punktā izklāstīto procedūru.

*5. pants
Komiteja*

1. Komisijai palīdz komiteja.
2. Ja izdara atsauci uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir.. [*nedrīkst pārsniegt trīs mēnešus*].

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

*6. pants
Ziņojumi un pārskatīšana*

1. Katru gadu, sākot no 7. panta 1. punktā minētās dienas, dalībvalstis par attiecīgo kalendāra gadu apkopo statistiku par valsts iestāžu vai uzņēmēju iepirkto vai līzingā ņemto uzlaboto, videi mazāk kaitīgo transporta līdzekļu skaitu un proporciju.

Katru gadu ne vēlāk kā 30. septembrī dalībvalstis šo informāciju nosūta Komisijai.

2. Pamatojoties uz šo informāciju, Komisija sagatavo gada ziņojumu par atbilstību šajā direktīvā izklāstītajām prasībām.

Ne vēlāk kā trīs gadus pēc 7. panta 1. punktā minētās dienas Komisija sagatavo ziņojumu par direktīvas piemērošanu un par dalībvalstu paveikto, cenšoties sasniegt nosprausto mērķi, iepērkot „tīros” transporta līdzekļus ar pilnu masu līdz 3,5 t. Ziņojumā jāizvērtē direktīvas ietekme, dalībvalstu ziņojumi un turpmāku pasākumu nepieciešamība, kā arī pēc vajadzības jāierosina priekšlikumi, jo īpaši par „tīro” transporta līdzekļu iepirkuma pienākuma paplašināšanu, attiecinot to uz vieglajiem automobiļiem un citiem mazjaudas automobiļiem, kuru pilna masa ir mazāka par 3,5 t.

*7. pants
Transponēšana*

1. Dalībvalstīs vēlākais 12 mēnešu laikā no 8. pantā minētās dienas stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmu Komisijai šo tiesību aktu tekstu un atbilstības tabulu starp šiem tiesību aktiem un šo direktīvu.

Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka to, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

8. pants
Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

9. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs