

KÖZBESZERZÉSI IRÁNYTÚ

Zöld értékelési szempontok a fenntartható közbeszerzések megvalósítása érdekében II. Rész - Életciklusköltség-számítás Green award criteria for the implementation of sustainable public procurement – II. Part – calculation of lifecycle costs

Dr. Paksi Gábor, ügyvéd, környezetvédelmi szakjogász, PROVARIS Varga&Partners partner

DOI: 10.37371/KEP.2020.8.1

Címszavak: közbeszerzés, értékelési szempont, zöld közbeszerzés, fenntarthatóság, életciklus

Absztrakt

A jövő a fenntartható közbeszerzések irányába mutat. Ez a szakcikk zöld értékelési szempontok közbeszerzési kérdéseivel foglalkozik, a jogi keretrendszer és az ide vonatkozó jogesetek bemutatásával. A szerző kitér hazai példákra, a szakcikk második részében életciklusköltség-számítási módszerrel, különösen jármű beszerzések területén.

Abstract

The future points in the direction of sustainable public procurement. This article deals with public procurement issues of green award criteria, with a presentation of the legal framework and the relevant case law. The author discusses domestic examples in the second part of the article using the life cycle costing method, especially in the field of vehicle procurement.

Életciklus-szemlélet

Az életciklus-szemlélet olyan összehasonlító megközelítési mód, amely a megelőzés, valamint a hulladékgazdálkodás során az elővigyázatosságra és a fenntarthatóságra vonatkozó általános környezetvédelmi elvekre, a műszaki megvalósíthatóságra, továbbá az erőforrások védelmére és a gazdasági életképességre vonatkozó szempontokra figyelemmel, az általános környezeti és gazdasági hasznok, költségek, valamint az emberi, egészségügyi és társadalmi hatások felmérésére irányul.¹

A Kbt. alkalmazásában az életciklus egy termék használatának, szolgáltatás nyújtásának vagy egy építési beruházás fennállásának összes egymást követő, illetve egymással kapcsolatban álló szakasza - ideértve

az elvégzendő kutatást és fejlesztést, a gyártást, a kereskedelmet és annak feltételeit, a szállítást, a felhasználást és a karbantartást is - a nyersanyag beszerzésétől, illetve az erőforrások megteremtésétől az eltávolításig, ártalmatlanításig, az adott területek eredeti állapotának helyreállításáig, illetve a szolgáltatás vagy a használat végéig.²

A körforgásos gazdaságból kiindulva egyre inkább elterjed azonban a termék anyag életciklusának bezárása, vagyis a "Bölcsőtől sírig" tervezés helyett (ahol a termék elhasználódása után annak alkotóelemei megsemmisítésre kerülnek) a „Bölcsőtől bölcsőig” (angol rövidítése: C2C a Cradle to Cradle kifejezésből) tervezés

¹ A hulladékról szóló 2012. évi CLXXXV. törvény (továbbiakban: Ht.) 2. § (1) bekezdés 9. pont.

² Kbt. 3. § 7. pont.

kialakítása.³ A magyar szabályozásban is megjelenik a fogyasztási láncban szereplő anyagok termelési-fogyasztási körforgásban tartása.⁴ A hulladékképződés megelőzése, a képződő hulladék mennyiségének és veszélyességének csökkentése érdekében előnyben kell részesíteni az anyag- és energiatakarékos, hulladékszegény technológiák alkalmazását és az anyag termelési-fogyasztási körfolyamatban tartását.⁵

A világgazdaságban jelenleg az úgynevezett lineáris gazdasági modell az uralkodó, amely szerint a technikai és biológiai alkotóelemek a természetből kivételre kerülnek, átalakításra, majd felhasználás után pedig hulladékként kezelésre, melynek jelentős részét nem forgatják vissza a folyamatba. Ezzel szemben a körforgásos gazdasági modellben az anyagcsere-folyamatok zárt körben történnek, a hulladék szinte százszázalékosan hasznosul, a biológiai, illetve technológiai alkotórészek minőségi veszteség nélkül visszakerülnek a körfolyamatokba.

Ha az ajánlatkérő az áru, szolgáltatás vagy építési beruházás értékeléskor figyelembe vett költségét életciklusköltség-számítási módszer alkalmazásával határozza meg, ezt a tényt az eljárást megindító felhívásban fel kell tüntetnie, valamint a közbeszerzési dokumentumokban fel kell tüntetnie, hogy az ajánlattevőknek milyen adatokat kell megadniuk, és az ajánlatkérő milyen módszert fog alkalmazni az életciklusköltségeknek az említett adatok alapján történő meghatározásához.⁶

Az életciklusköltségek meghatározásakor egy áru, szolgáltatás vagy építési beruházás életciklusa során felmerült alábbi költségek egészét vagy egy részét kell

az ajánlatkérő által jelentőségüknek megfelelően meghatározott mértékben figyelembe venni. Egyrészt az ajánlatkérő vagy más felhasználók által viselt költségek, különösen a megszerzéshez kapcsolódó költségek, a használat költségei, különösen az energia és más erőforrások felhasználása, a fenntartási költségek, az életciklus végéhez kapcsolódó költségek (különösen az elszállítási és újrahasznosítási költségek). Másrészt az adott áruhoz, szolgáltatáshoz vagy építési beruházáshoz annak életciklusa során kapcsolódó környezeti externáliáknak betudható költségek, ha ezek pénzben kifejezett értéke meghatározható és ellenőrizhető. Az ilyen költségek magukban foglalhatják az üvegházhatású gázok és más szennyező anyagok kibocsátásának költségeit, valamint a klímaváltozás hatásainak csökkentésével kapcsolatos egyéb kiadásokat.⁷

A környezeti externáliáknak betudható költségek meghatározására alkalmazott módszernek a következő feltételek mindegyikét teljesítenie kell. Egyrészt objektívan ellenőrizhető, a Kbt. szerinti alapelvek⁸ érvényesülését biztosító kritériumokon alapul, amelyek nem hoznak indokolatlanul kedvező vagy kedvezőtlen helyzetbe egyes gazdasági szereplőket. Másrészt a módszer előre meghatározott, minden érdekelt számára hozzáférhető, és nem csak kifejezetten egy adott közbeszerzési eljáráshoz alkalmazható. Harmadrészt a szükséges adatokat a tevékenységüket az általában elvárható gondossággal végző gazdasági szereplők ésszerű erőfeszítéssel rendelkezésre tudják bocsátani.⁹

Az életciklusköltségek fogalma tehát magában foglalja az építési beruházások, az áruk vagy a szolgáltatások életciklusa során felmerülő összes költséget. Ebbe beletartoznak a belső költségek – például az elvégzendő

³ <https://bit.ly/2EPzdVr> : Erre példa a Nike gyár Considered cipője. Ezen cipőben a talpat technológiai tápanyagként, a felső részt pedig biológiai táplálékként tekinthetjük, melyeket a készítő gyár újrahasznosít, méghozzá oly módon, hogy a cipőt nem áruként, hanem szolgáltatásként adja el. Ez azt jelenti, hogy a vásárló egy cipő árának csak a töredékét fizeti ki, és kötelezi magát, hogy a cipő elhasználódása után (elkopás, tönkremenetel, megunt modell) azt visszaszolgáltatja a kereskedőnek, ő pedig a gyárnak. A felső rész, mint biológia tápanyag komposztálható (vagyis akár az erdőben is eldobható, ott lebomlik, és tápanyagot szolgáltat a fáknek és egyéb növényeknek), a talp, mint technológiai tápanyag pedig visszakerül a gyárba, hogy újabb cipők gyártásának legyen az alapanyaga. Ezen modell szerint a felhasználó tehát valójában a cipő használatbavételéért fizet, az értékes anyagok pedig vagy a gyárba, vagy a természetbe kerülnek vissza, kiiktatva többek között a személtlerakók és hulladékmegsemmisítők járulékos költségeit.

⁴ Ht. Preambulum.

⁵ Ht. 5. § (1) bekezdés a) és b) pont.

⁶ Kbt. 78. § (1) bekezdés.

⁷ Kbt. 78. § (2) bekezdés.

⁸ Kbt. 2. § (1)-(3) és (5) bekezdése.

⁹ Kbt. 78. § (3) bekezdés.

kutatási, valamint a fejlesztési, termelési, szállítási, használati, karbantartási és az életciklus végi eltávolítási, illetve ártalmatlanítási költségek –, de ideszámíthatók a környezeti externáliáknak – például a termék előállításához felhasznált nyersanyagok kitermelése során keletkező vagy maga a termék vagy előállítása által okozott szennyezésnek – betudható költségek is, amennyiben azok pénzben kifejezhetők és monitoring alá vonhatók. Azokat a módszereket, amelyekkel az ajánlatkérő szervek meghatározhatják a környezeti externáliáknak betudható költségeket, objektív és megkülönböztetéstől mentes módon, előre kell kialakítani, és minden érdekelt számára hozzáférhetővé kell tenni.¹⁰

Az elvesztett ökoszisztéma szolgáltatásokat¹¹ is figyelembe kell venni az externáliák között, ha megfelelnek a feltételeknek, különösen amennyiben azok pénzben kifejezhetők és monitoring alá vonhatók.

A Közbeszerzési Hatóság az életciklusköltség-számítási módszertanokról útmutatót¹² adott ki, amelyben ismerteti azt is, ha uniós jogszabály alapján kötelezően alkalmazandó közös módszertan áll rendelkezésre. A Kbt. felhatalmazása alapján kiadott jogszabály meghatározhat egyes beszerzési tárgyak tekintetében kötelezően alkalmazandó életciklusköltség-számítási módszertanokat.¹³

Externália vagy más néven külső gazdasági hatásnak nevezzük, ha egy gazdasági tevékenységnek olyan nem szándékolt hatásai vannak, melyek ellentételezés nélkül befolyásolnak az adott tevékenységben nem érintett gazdasági szereplőket. Ezek a hatások lehetnek pozitívak vagy negatívak, megkülönböztethetünk társadalmi, gazdasági és környezeti externáliákat.¹⁴

A Kbt. azonban nem tartalmazza a környezeti externália fogalmát, így nem tartalmazza azt sem, hogy csak a negatív vagy a pozitív externáliát kell vizsgálnunk.

Pigou A. C. angol közgazda 1920-ban az *Economics of Welfare - A jólét gazdaságtana* című munkájában tett különbséget a magán és társadalmi költségek között, ezzel megalapozta a külső gazdasági hatások, az externáliák elméletét. Az externáliák káros gazdasági hatásainak kiküszöbölésére az adózást javasolta (Pigou féle adózás).¹⁵

Az externália szót Samuelson P. A. amerikai közgazdász honosította meg az 1950-es évek végén. Samuelson szerint külső gazdasági, vagyis túlcsoportulási hatás következik be, amikor a termelés vagy a fogyasztás járulékos költségeket vagy előnyöket okoz másoknak, mégpedig úgy, hogy azokat okozóik nem fizetik meg. A külső gazdasági hatás a gazdaság egyik szereplőjének a magatartása által másik szereplő jólétében előidézett olyan hatás, amely nem jelenik meg a piaci tranzakciókban. Mishan definíciója szerint az externália – külső hatás – egy személy vagy vállalat törvényes tevékenységének véletlen mellékhatása egy másik személy vagy vállalat profitjára, illetve jóléti szintjére.¹⁶

Az életciklusköltség-számítás során az árubeszerzés, szolgáltatás, építési beruházás teljes költségét mérjük, nemcsak a megszerzés költségét, hanem a használat, fenntartás, véghasználat, valamint az externális költségeket is. Ebből kifolyólag adott esetben magasabb beszerzési értékű, ugyanakkor alacsonyabb költségen fenntartható, használatú beszerzési tárgyak rendelkezhetőek meg.

Az életciklus-értékelésnek nemzetközi szinten szabványosított eljárásrendje is elérhető.¹⁷

¹⁰ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2014. február 26-i 2014/24/EU IRÁNYELVE a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, OJ L 94, 28.3.2014, p. 65–242, <https://bit.ly/37rYJdn>, (96) preambulumban bekezdése.

¹¹ Lásd a legújabb törekvéseket: *The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB)*, <http://www.teebweb.org/>, Az ökoszisztémák és a biológiai sokféleség gazdaságossága (TEEB) egy globális kezdeményezés, amely a természet értékeinek láthatóvá tételére összpontosít. Fő célja a biológiai sokféleség és az ökoszisztéma-szolgáltatások értékeinek általános érvényesítése minden szinten.

¹² A Közbeszerzési Hatóság útmutatója az életciklusköltség-számítási módszertanokról, K.É. 2017. évi 35. szám, 2017. március 10., <https://bit.ly/31dBQaV>.

¹³ Kbt. 78. § (4) bekezdés.

¹⁴ A Közbeszerzési Hatóság útmutatója az életciklusköltség-számítási módszertanokról, K.É. 2017. évi 35. szám, 2017. március 10., <https://bit.ly/31dBQaV>, 36. oldal.

¹⁵ SZLÁVIK János, *Fenntartható gazdálkodás*, Budapest, Complex, 2013., ISBN: 9789632953458, 175. oldal.

¹⁶ SZLÁVIK János, *Fenntartható gazdálkodás*, Budapest, Complex, 2013., ISBN: 9789632953458, 176. oldal.

¹⁷ <https://www.iso.org/standard/38498.html>, <https://bit.ly/33oiRxc>

Az életciklusköltség-számítás ugyanakkor Magyarországon nem terjedt el. Ennek több oka is lehet, egyrészt alkalmazási-technikai nehézségek, amely fakadhat abból is, hogy komplex szakmai, műszaki-gazdasági-jogi tudást igényel.

Az externális költség számítása fentiekben ismertetett kritériumok alapján rendkívül nehéz. Módszertanok, minták, sablonok segíteni tudják az elterjedését, például tiszta járművek esetében a jogszabály konkrét képletet ad.

Másrészt az európai uniós támogatásból megvalósuló projektek esetében a projekt lezárását követő használati, fenntartási, és életciklus végi időszak nem számolható el, emiatt annak költségeit korlátozottan lehet figyelembe venni a közbeszerzés során.

Több életciklusköltség (Life Cycle Costing, továbbiakban: LCC) számítás is van, a rendelkezésre álló LCC eszközök listája sem teljes.¹⁸

Az életciklus-költség számítás figyelembe veszi a teljes élettartam költséget, a beszerzéstől az elemzett periódus végéig. Hosszútávon ezzel a módszerrel nagyobb megtakarítás realizálható, így alkalmazásával valóban a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat választható ki. Az így kiválasztott árubeszerzések, szolgáltatások, vagy építési beruházások általában a környezetre is kevésbé károsak, mint az esetleg olcsóbb, de gyengébb minőségű és emiatt rövidebb élettartamú (magasabb energia fogyasztású, jelentősebb energiaigényű) hasonló beszerzési tárgyak.

Az életciklusköltség (LCC), mint értékelési szempont alkalmazása a következő esetekben ajánlott a Közbeszerzési Hatóság útmutatója szerint:

- rövidebb élettartamú eszköz, mely élettartama végén jelentős költségtételt jelent (pl.: elektronikai, veszélyes hulladék, terület-helyreállítási kötelezettség stb.),
- kifejezetten hosszú élettartamú eszköz, rendszer, létesítmény, mely folyamatos és alapvető szolgáltatást nyújt, üzemelési, fenntartási költsége hosszú időn keresztül jelentkezik, és üzembe helyezése után, költséghatékonysága hosszú

időn keresztül érdemben már nem javítható (pl.: infrastruktúra),

- komplex rendszer, létesítmény, mely nagy arányban tartalmaz az élettartam szempontjából jelentősen eltérő rendszer elemeket, tartozékokat, alkatrészeket (pl.: szennyvíztisztító telep és annak gépészeti berendezései), melyeknek cseréje, pótlása jelentős költséget jelentenek a komplex eszköz használata során,
- intenzív technológiai fejlődés, fejlesztés alatt álló termékek, eszközök (pl.: számítástechnikai berendezések), melyek egymást követő generációinak költséghatékonysága jelentősen eltérhet,
- rendszeresen visszatérő beszerzések, ha az ajánlatkérő a beszerzés tárgyáról, használatáról és annak piacáról részletes ismeretekkel, tapasztalatokkal rendelkezik,
- a beszerzés tárgya naturáliákban (km, m³ stb.) kifejezett normatív célkitűzés(ek) teljesítése, de a megvalósítás módjára vonatkozóan a felhívás nem tartalmaz részletes elvárásokat (pl.: FIDIC sárga könyves építési beruházás, tervezés-építés típusú megbízások), tehát az adott cél jelentősen eltérő költséghatékonyságú műszaki változatokkal is elérhető,
- az életciklusköltség meghatározásához szükséges adatok rendelkezésre állnak, (pl. megvalósíthatósági tanulmányból) vagy ésszerű ráfordítások mellett elérhetőek, illetve előállíthatóak (pl.: jellemző költségtételekre, teljesítményekre, kibocsátásokra vonatkozó ágazati ajánlások, adatbázisok léteznek).¹⁹

Járművek - egy működő modell

1997. augusztus 27-én Helsinki városi tanácsa elhatározta, hogy fokozatosan a teljes városi autóbussz közlekedésre nyilvános pályázatot ír ki. A város közbeszerzési hivatala 1997. szeptember 1-jei levelében a városi autóbussz-hálózat üzemeltetésére vonatkozóan ajánlattételre tett közzé felhívást. E kiírás szerint a pályázat nyertese az a vállalkozás lesz, amely a város-

¹⁸ lásd GYŐRI Gabriella: *Életciklus költségek számítása – Jó gyakorlatok az Európai Unióban*, <https://bit.ly/39SBY3v> és a Közbeszerzési Hatóság honlapja: <https://bit.ly/3i24ySN>.

¹⁹ A Közbeszerzési Hatóság útmutatója az életciklusköltség-számítási módszertanokról, K.É. 2017. évi 35. szám, 2017. március 10., <https://bit.ly/31dBQaV>, 11. oldal.

nak valamennyi gazdasági szempontból a legkedvezőbb ajánlatot teszi.

Az elbírálás során három kritérium csoportot vesznek figyelembe, nevezetesen az üzemeltető által kért összeárat (a teljes üzemeltetési költséget), a járművek (autóbuszok) minőségét, és a vállalkozó minőségi és környezetvédelmi koncepcióját (a járműpark minőségi és környezeti szempontból történő kezelését).

Többletpont járt egyrészt az olyan autóbuszok használatáért, amelyek nitrogén-oxid kibocsátása 4 g/kWh-nál alacsonyabb (+2,5 pont buszonként) vagy 2 g/kWh-nál alacsonyabb (+3,5 pont buszonként), másrészt azokért, amelyek zajszintje 77 dB-nél alacsonyabb (+1 pont buszonként).

1998. február 12-én a gazdasági bizottságnak a HKL-Bussiliikenne (HKL)-re esett a választása, ugyanis ő érte el összesítve a legmagasabb pontszámot. Egy másik társaság, a Concordia Bus Finland Oy Ab (Concordia), a második helyre került és semmisségi eljárást kezdeményezett a Kilpailuneuvosto (versenytanács) előtt, amelynek során azzal érvelt, hogy a többletpontok odaítélése egy olyan járműparknak, amelynek nitrogén kibocsátása és zajszintje egy bizonyos határértéken belül marad, igazságtalan és diszkriminatív. Szerinte, a pontokat egy olyan autóbusztípus üzembe helyezéséért ítélték oda, melyet valójában csak a HKL tudott felajánlani.

A versenytanács elismerte az ajánlatkérőnek azt a jogát, hogy meghatározza, milyen autóparkot kíván üzemeltetni, és megállapította, minden pályázónak lehetősége lett volna földgázzal üzemeltett autóbuszokat beszerezni, így azt a következtetést vont le, nem bizonyították, hogy ez a kritérium diszkriminatív lett volna a Concordiával szemben.

A Concordia jogorvoslatért fordult a Korkein hallinto-oikeus-hoz (legfelsőbb közigazgatási bíróság), melyben a versenytanács határozatának semmissé nyilvánítását kérte. A felhívott bíróság úgy döntött, felfüggeszti az eljárást és több előzetes döntéshozatal keretében kérdést intézett a Bírósághoz.

A kérdések közül a legfontosabb arra kereste a választ, vajon a közösségi jogot abban az értelemben kell-e értel-

mezni, hogy a városi autóbusz-közlekedési szolgálat üzemeltetésére pályázatot kiíró önkormányzat az ajánlatok összehasonlításánál figyelembe veheti-e az üzemeltetők környezetvédelmi és minőségi koncepcióját?

Ebben az összefüggésben, a Bíróság úgy ítélte meg, ha a megbízó úgy dönt, hogy a gazdaságilag a legkedvezőbb ajánlatot tevőnek adja a megbízást, figyelembe veheti a környezetvédelmi kritériumokat, amennyiben e kritériumok

- összefüggenek a megbízás tárgyával, e szempontok a közbeszerzési szerződés tárgyához kapcsolódnak,
- nem biztosítanak a megbízónak korlátlan döntési szabadságot,
- kifejezetten szerepelnek a teljesítményjegyzékben vagy a pályázati kiírásban, dokumentációban vagy a hirdetményben
- megfelelnek a közösségi jog összes alapelveinek, köztük a hátrányos megkülönböztetés tilalmának.

A Bíróság ezen felül úgy ítélte meg, hogy az egyenlő bánásmód elve nem mond ellent a környezetvédelemmel kapcsolatos kritériumok figyelembevételének csupán azért, mert az elfogadott ajánlattevő közlekedési vállalat egyike azon kevés vállalatoknak, melyek képesek e kritériumoknak megfelelő járműparkot ajánlani. A városi autóbusz hálózat üzemeltetéséről nyilvános pályázatot kiíró önkormányzat jogosult arra, hogy ökológiai megfontolásokat vegyen figyelembe a felajánlott járműparkra vonatkozóan, lehetősége van a környezet megóvásával kapcsolatos szempontok figyelembevételére - mint amilyen az autóbuszok nitrogénoxid-kibocsátásának szintje vagy zajszintje.²⁰

A 2001. június 15-16-i göteborgi Európai Tanács az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását és a közlekedés által okozott szennyezést jelölte meg a fenntartható fejlődés legfőbb akadályai között.²¹

A tiszta és energiahatékony közúti járművekre vonatkozóan irányelv került elfogadásra, amely hozzájárul a szállítási ágazat energiahatékonyágának fokozására és

²⁰ Európai Bíróság 2002. szeptember 17-én C-513/99 sz. ügyében hozott ítélet (Concordia Bus Finland Oy Ab v. Helsingin kaupunki és HKL-Bussiliikenne) Európai esetjogi azonosító: ECLI:EU:C:2002:495, <https://bit.ly/3dYIbMJ>.

²¹ <https://bit.ly/30m4w2j>; 29. pont, 6. o.

károsanyag-kibocsátásának csökkentésére irányuló európai célkitűzésekhez.²²

Az irányelv előírja az ajánlatkérő szervek, az ajánlatkérők és egyes piaci szereplők számára, hogy a közúti járművek beszerzésekor vegyék figyelembe a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és környezeti hatásokat, beleértve az energiafelhasználást, valamint a szén-dioxid- és bizonyos szennyezőanyag-kibocsátást azzal a céllal, hogy ez ösztönözze és előmozdítsa a tiszta és energiahatékony járművek piacát és javítsa a szállítási ágazatnak a Közösség környezetvédelmi, éghajlat- és energiapolitikájához való hozzájárulását.²³

Az energetikai és környezeti hatások a következők: energiafogyasztás, szén-dioxid-kibocsátás (CO₂), nitrogén-oxidok (NO_x), nemmetán szénhidrogének (NMHC) és szilárd részecskék (PM) kibocsátása.

Az irányelv olyan számítási módszert írt elő, amely lehetővé teszi az energiafelhasználásból és a szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátásból eredő üzemeltetési költségek pénzben történő kifejezését a jármű teljes élettartamára vonatkozóan.

A járművek teljes élettartamára megállapított energiafelhasználásból eredő üzemeltetési költséget a következő módszer szerint kell kiszámítani: a jármű kilométerenkénti üzemanyag-fogyasztását a kilométerenkénti energiafelhasználás mértékegységeiben kell számolni; minden energia-mértékegységnek csak egyféle pénztérték felelhet meg; a járművek teljes élettartamára megállapított energiafelhasználás üzemeltetési költségét úgy kell kiszámítani, hogy a megtett távolságot meg kell szorozni az energiafelhasználással, majd az energia-mértékegység pénztértékével.

A szén-dioxid-kibocsátás üzemeltetési költségét úgy kell kiszámítani, hogy a megtett távolságot meg kell szorozni a kilométerenkénti szén-dioxid-kibocsátás kilogrammban kifejezett értékével, majd a kilogrammonkénti költséggel.

A szennyezőanyag-kibocsátás üzemeltetési költségét a NO_x-, az NMHC- és a részecske-kibocsátásra (PM) vonatkozó költségek összeadásával kell kiszámítani.

Az irányelv tehát meghatározza a járművek élettartamára megállapított – energia-felhasználásból, széndioxid- és szennyezőanyag-kibocsátásból eredő – üzemeltetési költségek számítási módszerét. A pénzben számszerűsítő megközelítés internalizálja a közlekedés externális költségeit, ami az uniós politika hosszú távú céljai közé tartozik. Ezzel előnybe hozza a nagyobb energiahatékonyágú és tisztább járműveket, és felgyorsítja ezek piaci térhódítását, mind a hagyományos belső égésű motorok, mind az alternatív üzemanyagokat használó járművek esetében.²⁴

Az irányelv nem akadályozza az ajánlatkérőket és az ajánlatkérő szerveket abban, hogy a tömegközlekedési szolgáltatásokra használt járművek beszerzésekor a mindenkori legfrissebb európai szabványt (Euro Norm) – annak akár kötelezővé válását megelőzően – előnyben részesítsék. Nem akadályozza továbbá az ajánlatkérő szerveket és az ajánlatkérőket abban, hogy az alternatív üzemanyagokat – például a hidrogént, a cseppfolyósított propán-bután gázt (LPG), a sűrített földgázt (CNG) és a bioüzemanyagokat – részesítsék előnyben, feltéve, hogy figyelembe veszik a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és a környezeti hatásokat.²⁵

A járművekből származó szennyezőanyag-kibocsátások csökkentése érdekében az EU 1992-ben bevezette az úgynevezett EURO szabványokat. Ezek a szabványok jelenleg az új személygépkocsik, illetve könnyű és nehéz haszongépjárművek megengedett kibocsátási szintjeit egyaránt szabályozzák, és a szabványok bevezetése fokozatosan történik, azok egyre szigorúbbá válnak. A személygépkocsikra és a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan az EURO 1–6 szintet határozták meg. Ezeket a szinteket végül az EURO 5 és az EURO 6 kategóriára vonatkozó kibocsátásokat meg-

²² AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009. április 23-i 2009/33/EK IRÁNYELVE a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, HL L 120., 2009.5.15., 5–12. o.; <https://bit.ly/318YMIo>.

²³ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009. április 23-i 2009/33/EK IRÁNYELVE a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, HL L 120., 2009.5.15., 5–12. o.; <https://bit.ly/318YMIo>.

²⁴ A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv alkalmazásáról /* COM/2013/0214 final */, <https://bit.ly/33ld9G>.

²⁵ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009. április 23-i 2009/33/EK IRÁNYELVE a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, HL L 120., 2009.5.15., 5–12. o.; <https://bit.ly/318YMIo>.

határozó 715/2007/EK rendelet hatályon kívül helyezte és újraszabályozta őket. Az EURO 6 szabványban foglalt határértéket 2014-től kell alkalmazni.²⁶

Az irányelvi kötelezettségnek Magyarország a környezetkímélő és energiahatékony közúti járművek beszerzésének előmozdításáról szóló 48/2011. (III. 30.) Korm. rendelet megalkotásával tett eleget.

Noha a járművek szén-dioxid-kibocsátását szabályozó uniós rendeletek által serkentett energiahatékonyági fejlesztések továbbra is a legkézenfekvőbb megoldást jelentik rövid és középtávon, a kőolaj helyettesítésére képes alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok nélkülözhetetlenek a közlekedésnek az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégia kiemelt célkitűzéseként megnevezett fokozatos szén-dioxid-mentesítéséhez, hogy elérhessük az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című dokumentumban (a közlekedésről szóló 2011. évi fehér könyv) a közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozóan 2050-re előírányzott 60 %-os csökkentési célt.²⁷

Járműbeszerzések hazai példája

Ügyvédi tevékenységem során közbeszerzési tanácsadóként vettem részt az alábbi projektben, amely nyilvánosan elérhető. A konkrét ügy 2018/S 076-168864 számon jelent meg az Európai Unió Hivatalos Lapjában (TED-Adatbank), a közbeszerzés tárgya: „Adásvételi szerződés keretében a „Komplex hulladékgazdálkodási rendszer fejlesztése Pécs város területén, különös tekintettel az elkülönített hulladékgyűjtési, szállítási és előkezelő rendszerre” elnevezésű KEHOP-3.2.1-15-2017-00021 azonosítószámú projekt megvalósulásához szükséges gyűjtő- és szállítójárművek beszerzése.”

A közbeszerzési eljárásban az alábbi értékelési szempontok kerültek kiírásra.

A gépjárművek üzemeltetése közbeni energetikai és környezeti hatások az alapszintesség vonatkozásában

Alszempontok a következők:

- 2.1. gépjárművek fajlagos üzemanyag fogyasztása (energiafelhasználása) (g/kWh)
- 2.2. gépjárművek fajlagos szén-dioxid kibocsátása (g/kWh)
- 2.3. gépjárművek fajlagos nitrogén-oxid (NOx) kibocsátása (g/kWh) - EURO VI norma elváráson felüli többlet megajánlás
- 2.4. gépjárművek fajlagos THC kibocsátása (g/kWh) - EURO VI norma elváráson felüli többlet megajánlás
- 2.5. gépjárművek fajlagos részecske kibocsátása (g/kWh) - EURO VI norma elváráson felüli többlet megajánlás

Ajánlatkérő előírta, hogy a 2. értékelési részszerpontra tett megajánlás alátámasztásaként szakmai ajánlat keretében ajánlattevők csatolják a független akkreditált laboratórium által végzett mérések jegyzőkönyvének másolatát, motortípusonként, melyből a megajánlás szerinti adatok hitelesen visszaellenőrizhetőek.

Az Ajánlattevő a jelen értékelési szemponthoz kiadásra kerülő táblázatban a megajánlását képező jármű motor típusa szerinti WHSC és WHTC szerinti adatok átlagának alapul vételével számított összesített értékeket kell, hogy feltüntesse.

A műszaki leírás körében általános jelleggel és általános követelményként meghatározásra került, hogy az EURO VI (EURO 6) előírásoknak megfelelő megajánlás az, ami elfogadható. Az ennek meg nem felelő típus megajánlások az ajánlat érvénytelenségét vonták maguk után.

Az Euro VI²⁸ kibocsátási szabványokat az 595/2009 /

²⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről; OJ L 171, 29.6.2007, p. 1-16. <https://bit.ly/2DxnSZa> .

²⁷ A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája /* COM/2013/017 final */, <https://bit.ly/31cUnEl> .

²⁸ https://www.dieselnet.com/standards/eu/hd.php#stds_

EK rendelet²⁹ vezette be. Amennyiben az ajánlattevő az EURO VI-os normától kedvezőbb megajánlást nem tett, úgy az nem eredményezte az ajánlat érvénytelenségét, azonban az 0-s megajánlásnak minősült, így ajánlattevő, az adott értékelési alszempontra 0 pontot kapott.

Ajánlattevőknek a megajánlásuk alátámasztásaként csatolandó táblázatban a WHSC³⁰ mérési eredmények tekintetében a DF-el³¹ kalkulált teszt eredmény, a WHTC³² mérési eredmények tekintetében pedig a DF tényezővel korrigált végső teszt eredmény alapul vételével kellett megajánlásukat feltüntetni. Az EURO VI előírásoknak való fentiek szerinti megfelelést Ajánlatkérő a szakmai ajánlat keretében másolatban csatolandó független akkreditált laboratórium által végzett mérések jegyzőkönyvének adataiból ellenőrizte.

Ajánlatkérő felhívta a figyelmet, hogy amennyiben valamely adat megfelelőségével kapcsolatban kételye merül fel, úgy hitelt érdemlő alátámasztó dokumentum benyújtását kérheti ajánlattevő részéről (ennek körében: gyártói igazolást, típusbizonyítványt vagy más egyéb, ezen igazolási módokkal egyenértékűnek tekintendő egyéb alátámasztást).

Az üzemeltetés közbeni energetikai és környezeti hatások figyelembevételének ki kell terjednie nemmetán szénhidrogének (NMHC) kibocsátására is.³³ A rendelet megalkotása óta azonban alapvető változások léptek fel.

A kipufogógázokban többféle elégetlen szénhidrogén komponens van. Ennek az az oka, hogy az üzemanyagok is nagyon sokféle szénhidrogénből állnak, illetve kis mennyiségben motorolaj is kerül az égéstérbe, mely szintén többféle eltérő szénhidrogént tartalmaz. Mivel a teljesen tökéletes égés gyakorlatilag nem megvalósítható, ezért kis mennyiségben ezek a szénhidrogének megjelennek a kipufogógázokban. Az NMHC emissziós érték, melynek mérését az EURO V kibocsátási normáig írták elő, csak a nem metán szénhidrogének mennyiségét értékeli, tehát az elégetlen szénhidrogéneknek csak egy részét veszi figyelembe. Az EURO VI norma bevezetésével szigorításra kerültek az előírások, ugyanis már a teljes szénhidrogén (THC) kibocsátást kell értékelni, amely magában foglalja az NMHC mennyiséget is. Lényegében az NMHC részhalmaza THC-nek, így tulajdonképpen a THC részeként kerül figyelembevételre.

Jelenleg az NMHC kibocsátás technikailag nem értékelhető, mivel az EURO VI minősítést a WHSC és WHTC tesztek írja elő, ezért egyetlen gyártónál sem érhető el az NMHC adatok. Így az NMHC adatok megadásának az előírásával gyakorlatilag az összes lehetséges ajánlattevő érvényes ajánlattételének a lehetősége kérdőjeleződne meg. Az adott ügyben a nemmetán szénhidrogén (NMHC) kibocsátás a THC kibo-

²⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről, OJ L 171, 29.6.2007, p. 1-16, <https://bit.ly/3fmoC0x>.

³⁰ A jármű dízel motorok EURO VI minősítéséhez többek között két különféle tesztciklust hajtanak végre. Ezeket a minősítő vizsgálatokat minden esetben független, akkreditált laboratóriumok végzik. Ezek a minősítések nem járművekre, hanem motor típusokra vonatkoznak.

WHSC (World Harmonized Stationary Cycle) – világ harmonizált statikus teszt ciklus: ennél a mérési eljárásnál próbapadra szerelt motoron, üzemleleg állapotban indítják a vizsgálatot és meghatározott terhelési állapotokban (Load, %), meghatározott fordulatszám (Speed, %), meghatározott ideig (Mode Length, secundum) történő járatás közben mérik a motor által kibocsátott káros anyag komponensek mennyiségét. Ezen mennyiségeket korrigálják egy súlyszámmal (Weighting Factor, mértékegység nélkül), amely a valós körülmények közötti üzemelés terhelés eloszlását hivatottak modellezni. Az így korrigált értékeket összeadják. Ez az érték az adott komponens mérési értéke.

³¹ DF (Deterioration Factor) – romlási faktor: ezzel az előre meghatározott tényezővel kerül figyelembevételre az a körülmény, hogy a tesztek során új motorokat vizsgálnak labor körülmények között, míg valós üzemben a motorok emissziója az élettartamuk során egyre nő. Ezért a WHSC és WHTC tesztek eredményei a mérési jegyzőkönyvekben a DF értékekkel korrigálva is megjelennek.

³² WHTC (World Harmonized Transient Cycle) – világ harmonizált változó körülmények közötti (dinamikus) teszt ciklus: a WHSC teszthez hasonlóan itt is kiszerelt motort vizsgálnak próbapadon, de ebben az esetben hidegindítás is a teszt részét képezi és nem statikus üzemiállapotok kerülnek beállításra a méréshez, hanem egy folyamatosan változó fordulatszámú (Speed, %) és terhelésű (Torque, %) teszt ciklusról beszélünk.

³³ 48/2011. (III.30.) Korm. rendelet 3. § (2) bekezdés c) pontja szerint.

csátása (g/kWh) megajánlás körében került figyelembevételre.

A jármű beszerzésekre vonatkozó fenti kormányrendeletben levő értékek 2007. évi adatok, elavultak, és az energetikai, környezeti hatásokat mérik, nem a teljes életciklust.

A tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló irányelv módosítását elfogadták, amelyet 2021. augusztusáig kell átültetniük a tagállamoknak.³⁴

GPP problémák és javaslatok

A zöld közbeszerzési eljárásban rejlő lehetőségeket a mai napig nem aknáztuk ki teljes mértékben. A szélesebb körű alkalmazást akadályozó főbb tényezőket az alábbiakban foglalta össze az Európai Bizottság:

- Az egyes termékekkel vagy szolgáltatásokkal kapcsolatban nincs érvényben elegendő környezetvédelmi követelmény, illetve még ha léteznek is ilyenek, nem áll rendelkezésre elegendő mechanizmus (például adatbázisok) a népszerűsítésükhöz.
- Nem áll rendelkezésre elegendő információ az egyes termékek teljes életciklusra vetített költségeiről, illetve a környezetbarát termékek vagy szolgáltatások relatív költségeiről.
- A környezetbarát termékek és szolgáltatások előnyei nem tudatosulnak igazán.
- Bizonytalanság uralkodik a tenderkiírásban jogilag alkalmazható környezetvédelmi követelményekkel kapcsolatban.
- Hiányzik a politikai támogatás, és ezért korlátozottak az erőforrások a GPP végrehajtásához vagy előmozdításához (a képzésen feltétlenül javítani kellene).
- Nincs mód az irányadó gyakorlat és az információk koordinált megosztására a régiók és a helyi hatóságok között.³⁵

Az EMAS környezeti menedzsment rendszert jobban ismerik az ajánlatkérők, de alkalmassági követelményként való kiírását uniós támogatású projektben gyakorlatilag nem engedik az ellenőrző szervek. Az ököcímkeket az ajánlatkérők és a közbeszerzési tanácsadók többsége nem ismeri, ritkán alkalmazzák. Összetettebb környezetvédelmi szempontot tartalmazó kiírást az ajánlatkérők nem vállalnak, egyrészt annak munkadíjigénye, bonyolultsága, másrészt támadhatósága miatt. Valódi életciklusköltség számítás magyar közbeszerzési eljárásban még nem került kiírásra. Kivételt képeznek ez alól a jármű beszerzések, tekintettel arra is, hogy a 48/2011. (III. 30.) Korm. rendelet kötelezően írja elő a zöld szempontok alkalmazását. Ugyanakkor a jármű beszerzésekre vonatkozó fenti kormányrendeletben levő értékek 2007-es adatok, elavultak, és az energetikai, környezeti hatásokat mérik, nem a teljes életciklusköltséget.

Az Európai Bizottság GPP kritériumait az ajánlatkérők és a közbeszerzési tanácsadók többsége nem ismeri, de ha ismerik is, nem alkalmazzák, főként annak bonyolultsága miatt. Költői kérdés az is, hogy milyen környezeti hatást vált ki, ha egy több milliárdos építési beruházásban kétoldalas nyomtatást, újrahasznosított papír használatot írnak elő.

A magyar jogszabályi környezet 2012. évtől kezdődően teszi lehetővé a zöld és szociális szempontokat tartalmazó eljárások adatainak gyűjtését. Ugyanakkor erre csak a nemzeti eljárásrendben van lehetőség, miután a hirdetményminták sajátosságai miatt az uniós értékhatárokat elérő vagy meghaladó értékű eljárásokról nem állnak rendelkezésre ilyen jellegű adatok. Az adatok gyűjtését, feldolgozását és közzétételét a Közbeszerzési Hatóság végzi.³⁶

Ezen felül sajnos nincs arra vonatkozó számítás, hogy a közbeszerzéseken kiírt projektekben mekkora a tényleges környezetre gyakorolt hatás, mekkora a környezetterhelés csökkentése, az energia megtakarítás.

A 7. Környezetvédelmi Akcióprogram 2. sz. kiemelt célkitűzése az erőforrás-hatékony, zöld és versenyképes uniós gazdaság kialakítása. Az egyes termékkatego-

³⁴ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1161 irányelve (2019. június 20.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról; <https://bit.ly/3ftW8lr>

³⁵ Európai Bizottság: A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának - Környezetvédelmi szemléletű közbeszerzés, COM (2008) 400, <https://bit.ly/30FkHYy>, 1.4. pont.

³⁶ <https://bit.ly/2DezEYM>.

riákba tartozó termékek kötelező zöld közbeszerzésén túlmenően a tagállamok többsége önkéntes cselekvési terveket is elfogadott, és sok tagállam célértékeket is meghatározott bizonyos termékcsoportokra.³⁷ Komoly lehetőségek vannak még azonban arra, hogy a különböző szintű közigazgatási szervek a beszerzési döntéseik révén tovább csökkentsék környezeti hatásukat. A tagállamoknak és a régióknak további lépéseket kell tenniük azon cél eléréséhez, hogy közbeszerzéseiknek legalább 50 %-ára a zöld közbeszerzés kritériumait alkalmazzák. A Bizottság megfontolja annak lehetőségét, hogy ágazatspecifikus jogalkotás útján további termék kategóriák zöld közbeszerzésére vonatkozó kötelező előírásokra, valamint a tagállamok előrelépéseinek a megfelelő tagállami adatok alapján történő rendszeres monitoringjára tegyen javaslatot, figyelembe véve azt is, hogy az adminisztratív terhek minimalizálása szükséges. Zöld vásárlók önkéntes hálózatait is ki kell alakítani.³⁸

A legfontosabb feladatnak a közös stratégia és közös célok megalkotását tartom. Ennek keretében álláspontom szerint az egyik meghatározó lépés, hogy a közbeszerzésekben az önkéntes vállalatokról át kell térni a zöld közbeszerzési feltételek kötelező előírásaira. El kell készíteni a nemzeti akciótervet a zöld közbeszerzésről, tekintettel arra, hogy ma Magyarország, mint tagállam nem rendelkezik nemzeti zöld közbeszerzési cselekvési tervvel, ellentétben másik 23 tagállammal. A nemzeti cselekvési terveknek tartalmazniuk kell a meglévő helyzet és a következő három év ambiciózus célkitűzéseinek értékelését, és meg kell határozniuk, hogy milyen intézkedéseket fog tenni a magyar tagállam a zöldebb közbeszerzések eléréséhez.³⁹

A jogalkotás területén meg kell hozni a szükséges rendeletet, ami tartalmazza az egyes beszerzési tárgyak tekintetében az alkalmazandó értékelési szempontrendszerre és módszerre vonatkozó részletes szabályokat, a szociális, különösen foglalkoztatási és környezetvédel-

mi, fenntarthatósági, energiahatékonysági szempontoknak a közbeszerzésben történő érvényesítése kötelező eseteit és módját, ideértve a fenntartott közbeszerzés kötelező alkalmazása előírását is.⁴⁰ Rögzíteni szükséges jogszabályi szinten, hogy minden közbeszerzésben kötelező zöld szempontot alkalmazni.

Szükséges tananyagokat kidolgozni, e körben kutatni az Európai Bíróság joggyakorlatát, az Európai Bizottság zöld közbeszerzéssel kapcsolatos kidolgozott GPP kritériumait. Jelen állapotban az Európai Bíróság ítéleteinek egy része csak angol nyelven áll rendelkezésre, emiatt szükséges az ítéletek közvetlen elérhetőségét biztosítani széles körben. Emellett útmutatókat, iratmintákat, mintaprojekteket kell megalkotni és a közbeszerzésekben résztvevők rendelkezésére bocsátani. Szükséges kidolgozni életciklus-számítási módszertanokat.

A tudásanyag megalkotását, összegyűjtését követően, illetve párhuzamosan haladéktalanul el kell kezdeni a közbeszerzési eljárásokban érintett ajánlatkérők, ajánlattevők, közbeszerzési tanácsadók, gazdasági szereplők oktatását, képzését, konferenciák tartását. Véleményem szerint minden szakembernek, aki közbeszerzési eljárásban vesz részt, kötelezően részt kell vennie ezeken az oktatásokon, képzéseken, erőteljes szemléletformálást kell végrehajtani. A közbeszerzésen induló gazdasági szereplők számára adott esetben állami támogatásból finanszírozni szükséges az EMAS rendszer bevezetését, s ezáltal kötelezően elő lehessen írni minden eljárásban. Üzleti alapra kell helyezni a zöld szempontok érvényesülését, meg kell erősíteni a zöld iparág fejlődését. Előtérbe kell, hogy kerüljön a gazdasági célú környezetvédelem. Ki kell alakítani, hogy a zöld közbeszerzés egy üzleti lehetőség legyen a gazdasági szereplők számára.

³⁷ AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 106/2008/EK RENDELETE (2008. január 15.) az irodai berendezésekre vonatkozó közösségi energiahatékonysági címkézési programról, OJ L 39, 13.2.2008, p. 1-7, <https://bit.ly/33tuxyq>, AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009. április 23-i 2009/33/EK IRÁNYELVE a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, HL L 120., 2009.5.15., 5-12. o.; <https://bit.ly/318YMlo>.

³⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 1386/2013/EU határozata (2013. november 20.) 7. KÖRNYEZETVÉDELMI AKCIÓPROGRAM, „Jólét bolygónk felélése nélkül” című, a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról EGT-vonatkozású szöveg, HL L 354., 2013.12.28., 171-200. o.; <https://bit.ly/3fqj5O>, 38. és 43. pont.

³⁹ <https://bit.ly/2Pn6F7G>.

⁴⁰ Kbt. 198. § (1) bekezdés 10. pont.

Zárszó

2050-ben jólétben, bolygónk ökológiai korlátait tiszteletben tartva élünk. Jólétünk és egészséges környezetünk egy olyan innovatív és körkörös gazdaságból származik, amelyben semmi nem megy veszendőbe, és amelyben a természeti erőforrásokkal való gazdálkodás fenntartható módon folyik, a biodiverzitást pedig társadalmunk ellenálló képességét fokozva védjük, értékeljük és helyreállítjuk. Karbonszegény növekedésünk már régóta független erőforrás-felhasználásunktól, és megszabja a biztonságos és fenntartható globális társadalom ütemét.⁴¹

Az Európa 2020 stratégiában hangsúlyt kap az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés, mert ennek révén orvosolhatók az európai gazdaság strukturális hiányosságai, növelhető a versenyképesség és a termelékenység, illetve lefektethetők a fenntartható szociális piacgazdaság alapjai.⁴²

Célkitűzés, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelem és fenntartható energiagazdálkodás keretében az üvegházhatású gázok kibocsátása 20%-kal csökkenjen az 1990-es szinthez képest, a megújuló energiaforrások aránya 20%-ra nőjön, 20%-kal javuljon az energiahatékonyság.

Az Európa 2020 Stratégia elsősorban egy gazdasági növekedési program, és a zöld közbeszerzés ennek egyik motorja lehet az új irányelvek alkotói szerint. A körforgásos gazdaság segíti az éghajlatváltozás elleni küzdelmet és a környezetvédelmet, miközben előmozdítja a munkahelyteremtést, a gazdasági növekedést, a beruházásokat és a társadalmi méltányosságot is.

Eközben Magyarország 2018. április 15. napjától bevezette az Elektronikus Közbeszerzési Rendszert.⁴³ A Közbeszerzési Hatóság programot hirdetett a jövő generációkért felelős közbeszerzési gyakorlat elterjesztéséért, 2018. a fenntartható közbeszerzések éve lett.⁴⁴

A zöld szempontok alkalmazását mind az irányelvek, mind a Bizottság zöld közbeszerzésről szóló kézikönyve⁴⁵ támogatja.

A jövő a fenntartható közbeszerzések világába mutat. Felelősséget viselünk utódainkért, ezért anyagi, szellemi és természeti erőforrásaink gondos használatával védelmezzük az utánunk jövő nemzedékek életfeltételeit.⁴⁶

⁴¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1386/2013/EU határozata (2013. november 20.) 7. KÖRNYEZETVÉDELMI AKCIÓPROGRAM, „Jólét bolygónk felélése nélkül” című, a 2020-ig tartó időszakra szóló általános uniós környezetvédelmi cselekvési programról EGT-vonatkozású szöveg, HL L 354., 2013.12.28., 171 – 200. o., . <https://bit.ly/3fqiS5O>

⁴² <http://bit.ly/2KhstPT> .

⁴³ Az elektronikus közbeszerzés részletes szabályairól szóló 424/2017. (XII. 19.) Korm. rendelet.

⁴⁴ <https://fenntarthato.kozbeszerzes.hu/>

⁴⁵ EURÓPAI BIZOTTSÁG: Zöld közbeszerzés Kézikönyv a környezetbarát közbeszerzésről (3. kiadás, Luxembourg: az Európai Unió Kiadóhivatala, 2016, ISBN: 978-92-79-56849-7, <https://bit.ly/3i3YNEq>).

⁴⁶ Magyarország Alaptörvénye (2011. április 25.) NEMZETI HITVALLÁS.