EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

EU se zavázala k vytvoření vytvořit udržitelného, konkurenceschopného, bezpečného a dekarbonizovaného energetického systému. Dosažení udržitelné dopravy je hlavním cílem společné dopravní politiky. Výrazně to figuruje také v politických prioritách Komise na období 2015–2019, a zejména v rámci energetické unie[1] a v rámci zaměstnanosti, růstu a investic. Projev o stavu Unie z roku 2017 popisuje novou strategii průmyslové politiky, jejímž záměrem je učinit z EU světovou špičku v dekarbonizaci[2].

Tyto politické priority zdůrazňuje Evropská strategie Komise pro nízkoemisní mobilitu přijatá v červenci 2016[3]. Potvrzuje, že je třeba urychlit dekarbonizaci odvětví dopravy a také rozhodně usilovat o další snižování emisí skleníkových plynů a emisí znečišťujících látek směrem k nule do poloviny století, aby mohly být splněny závazky EU z 21. konference smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCC), která se konala v Paříži v roce 2015.

Ve sdělení Komise „Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“[4] se uvádí, že zvyšující se výroba a přijímání čistých vozidel, infrastruktura pro alternativní paliva a moderní systémové služby využívající datovou ekonomiku v EU nabízí řadu výhod: Z bezpečných, atraktivních, inteligentních, bezproblémových a stále více automatizovaných dopravních řešení, jež poskytnou průmyslu nové zdroje růstu a konkurenceschopnosti, budou mít prospěch evropští občané.

Přibližně 95 % vozidel na evropských silnicích stále používá fosilní paliva. Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu jasně stanoví, že se v budoucnu bude muset výrazně zvýšit používání vozidel s nízkými nebo nulovými emisemi, aby byly závazky EU v oblasti snížení emisí splněny. Strategie ukazuje, jaký význam má v tomto smyslu zadávání veřejných zakázek. Uvádí se v ní, *že „Komise, aby podpořila poptávku, v současné době pracuje […] na pobídkách v pravidlech pro zadávání veřejných zakázek v souvislosti s revizí směrnice o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.“*[5]

Jak bylo oznámeno ve sdělení Komise „Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“[6], je tento návrh součástí druhého balíčku návrhů, který přispěje k úsilí Unie o dosažení nízkoemisní mobility. Tento balíček je představen ve sdělení Komise „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“. Zahrnuje kombinaci opatření zaměřených na dodávku a poptávku, jež mají přivést EU na cestu k nízkoemisní mobilitě a zároveň posílit konkurenceschopnost ekosystému mobility v EU[7].

---

1 COM(2015) 80 final.
2 https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en.
3 COM(2016) 501 final.
4 COM(2017) 283 final.
5 COM(2016) 501 final.
6 COM(2017) 283 final.
7 COM(2017) 675 final.

Horizontální právní předpisy EU v oblasti zadávání veřejných zakázek doplňuje směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, známá jako směrnice o čistých vozidlech (nebo jen směrnice)[8]. Protože stanoví povinnost zohledňovat při zadávání veřejných zakázek na nákup silničních vozidel energetické a ekologické dopady provozu těchto vozidel za dobu jejich životnosti, snaží se stimulovat trh s čistými, energeticky účinnými vozidly, přispívat ke snižování emisí CO_2 a látek znečišťujících ovzduší a zvyšovat energetickou účinnost.

Hodnocení ex-post provedené v roce 2015 ukázalo, že směrnice má závažné nedostatky. Veřejné orgány obvykle nezadávají veřejné zakázky dostatečně dobře, aby to pomohlo urychlit zavádění čistých vozidel na trh[9]. Byly zjištěny nedostatky ve struktuře směrnice, včetně nedostatečné působnosti a chybějící definice. Ustanovení o nákupu vozidel jsou buď nejasná (technické specifikace), nebo příliš složitá (peněžní vyjádření vnějších vlivů).

Obecným cílem této iniciativy je zvýšit zavádění čistých vozidel na trh, tzn. vozidel s nízkými a nulovými emisemi, při zadávání veřejných zakázek, a přispět tak ke snížení celkových emisí z dopravy a ke konkurenceschopnosti a růstu v odvětví dopravy. Zadávání veřejných zakázek je i nadále významné jako stimul na straně poptávky, včetně zakázek v oblasti těžkých nákladních vozidel, kde zatím neexistuje žádný legislativní požadavek na snižování emisí CO_2, přestože se takové předpisy již připravují. Pomáhají dále podporovat pohyb na trhu osobních a nákladních automobilů v členských státech, kde jsou čistá vozidla zaváděna velmi málo – v roce 2017 byl v 16 členských státech podíl nově registrovaných elektromobilů na bateriový pohon menší než 1 % a v 10 členských státech menší 0,5 %. A stimulují zavádění čistých vozidel v tržním segmentu těžkých nákladních vozidel.

Revize zajišťuje, aby směrnice zahrnovala všechny příslušné metody zadávání veřejných zakázek, aby poskytovala jednoznačné a dlouhodobé signály pro trh a aby byla její ustanovení jednodušší a účelná. Jejím cílem je zvýšit příspěvek odvětví dopravy ke snižování emisí CO_2 a látek znečišťujících ovzduší a ke konkurenceschopnosti a růstu. Podporuje také lepší harmonizaci politik v oblasti zadávání veřejných zakázek v členských státech, a tedy i jejich větší dopad na trh.

Revize rozšiřuje působnost směrnice. Stanoví definici čistých lehkých užitkových vozidel podle kombinované prahové hodnoty emisí CO_2 a látek znečišťujících ovzduší. Umožňuje také přijmout podle této směrnice akt v přenesené pravomoci, aby mohl být upraven stejný přístup pro těžká nákladní vozidla poté, co budou v budoucnu přijaty emisní standardy CO_2 na úrovni EU. Stanoví minimální cíle při zadávání veřejných zakázek na úrovni členských států podle definice a pro těžká nákladní vozidla na bázi alternativních paliv do přijetí aktu v přenesené pravomoci. Konečně, zavádí rámec podávání zpráv a monitorování a ruší metodiku pro peněžní vyjádření vnějších vlivů.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

[8] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L120, 15.5.2009, s. 5).

[9] V letech 2009–2015 mělo v průměru 4,7 % všech nově nakoupených osobních vozidel pro veřejné účely (neboli ~2,7 tisíc vozidel), 0,4 % všech nově nakoupených dodávek (neboli 0,02 tisíce vozidel), 0,07 % všech nakoupených nákladních automobilů (neboli 0,006 tisíce vozidel) a 1,7 % všech nově nakoupených autobusů (neboli 0,13 tisíce vozidel) podle směrnice o čistých vozidlech bateriový elektrický pohon, elektrický pohon s palivovými články, plug-in hybridní pohon (hybrid na připojení do zásuvky) nebo pohon na zemní plyn.

Legislativa EU stanoví minimální harmonizovaná pravidla pro zadávání veřejných zakázek ve směrnicích 2014/24/EU a 2014/25/EU. Tyto minimální limity jsou podmínkami pro použitelnost ustanovení podle směrnice o čistých vozidlech. Cíle této revize odpovídají Listině základních práv[10], zejména proto, že vůči jednotlivým veřejným zadavatelům, jiným zadavatelům a příslušným provozovatelům je uplatňován nediskriminační přístup. Jsou plně v souladu s hlavními cíli dalších legislativních i nelegislativních iniciativ směřujících ke snižování emisi skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší a k podpoře používání čistých vozidel s nízkými a nulovými emisemi. Cíle této iniciativy a navrhovaná opatření odpovídají navrhovanému nařízení o emisních standardech CO_2 po roce 2020[11]. Revize doplňuje tržní přístup založený na principu push-and-pull (odrazovat a povzbuzovat) u pák v oblasti této politiky na úrovni EU, neboť vytváří další stimul na straně poptávky po čistých vozidlech. Pomáhá tak naplňovat emisní standardy CO_2 pro osobní a nákladní automobily po roce 2020 i předpisy o kvalitě ovzduší, které v současné době platí v EU.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Směrnice vychází z článku 192 Smlouvy o fungování Evropské unie. Přijetím směrnice 2009/33/ES evropští společní normotvůrci podtrhli význam veřejných zakázek pro dosažení dlouhodobých cílů EU v oblasti životního prostředí, klimatu a energetiky, jakož i růstu a konkurenceschopnosti. Jde také o stejný právní základ jako u přijetí směrnic 2014/24/EU a 2014/25/EU.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Členské státy a EU sdílejí pravomoci v oblasti právních předpisů upravujících dopravu, životní prostředí a zadávání veřejných zakázek. Harmonizace pravidel pro zadávání veřejných zakázek mezi odvětvími na vnitřním trhu je však v kompetenci EU. Problémy spojené se směrnicí v jejím současném stavu by nemohly vyřešit členské státy samotné, protože jurisdikce členských států končí na jejich státních hranicích.

Posouzení dopadů ukazuje, že opatření v rámci této iniciativy omezují zásahy EU do vytváření společného rámce politiky s minimálními požadavky na pořizování čistých vozidel a zároveň dává členským státům flexibilitu při provádění, včetně volby technologie. Navrhovaná opatření nezasahují do pravomoci členských států organizovat zajišťování (veřejné) dopravy a neomezují možnost vybrat si nejvhodnější technologii.

Potenciální dopady změny klimatu velkého rozsahu opravňují k opatřením na všech úrovních státní správy; je to akceptovaný základ politiky na úrovni EU. Rovněž je akceptováno, že znečištění ovzduší, ačkoli jde většinou o místní problém měst, lze řešit účinněji, když mohou úřady využívat nejlepší dostupné čisté technologie, což usnadňuje existence společného trhu. Náklady na znečištění ovzduší odůvodňují spolupráci a opatření na všech úrovních státní správy.

- **Proporcionalita**

V souladu se zásadou proporcionality tento návrh nejde nad rámec toho, co je nezbytné pro dosažení stanovených cílů. Všechna opatření jsou považována za přiměřená z hlediska jejich dopadů. Doplňují další páky v oblasti této politiky, jako jsou emisní standardy CO_2 pro osobní a nákladní automobily, a podporují provádění právních předpisů EU o kvalitě ovzduší. Tato

[10] http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm
[11] COM(2017) 676 final.

iniciativa pomůže zajistit jasnější a lépe koordinovaný přístup. Neomezují ani možnost vybrat si nejvhodnější technologii. Spíše podporují potřebné urychlení k mobilitě s nízkými a nulovými emisemi formou minimálního podílu.

Úřady budou moci přijímat ve stanovených lhůtách všechna opatření potřebná pro usnadnění používání čistých vozidel, aby mohly být plněny evropské, vnitrostátní i místní cíle v oblasti této politiky. Umožňuje také flexibilní interakci mezi vnitrostátními, místními a regionálními veřejnými orgány v rámci celkových obecných minimálních cílů při zadávání veřejných zakázek stanovených na vnitrostátní úrovni. Územní posouzení dopadů návrhu ukázalo, že jeho účinky jsou převážně pozitivní a jsou relativně rovnoměrně rozloženy v celé EU.

- **Volba nástroje**

Protože tento návrh novelizuje již existující směrnici, je nejvhodnějším nástrojem pozměňující směrnice. Toto stanovisko podpořila většina stran, které se zúčastnily veřejné konzultace a které i přes nedostatky stávajících právních předpisů odmítli možnost zrušení směrnice a její změnu na nařízení. Uváděli, že nařízení neumožňuje potřebnou flexibilitu pro řešení regionálních a místních rozdílů.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* stávajících právních předpisů**

Hodnocení ex-post dospělo k závěru, že směrnice nestimuluje veřejné zakázky na čistá, energeticky účinná vozidla. Veřejné zakázky měly v celé EU jen malý vliv na zavádění čistých vozidel na trh, a tedy také jen velmi malý dopad na snižování emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší. Neměly ani viditelný dopad na konkurenceschopnost nebo růst daného odvětví.

Hodnocení uvádí tyto hlavní důvody omezeného dopadu směrnice:

- Omezený rozsah zakázek, jichž se směrnice týká: vzhledem k omezené působnosti se směrnice nevztahuje na jiné metody než přímý nákup veřejnými orgány. Neřeší například pronájem, leasing ani nákup na splátky. Dále nezahrnuje jiné smlouvy na dopravní služby než na veřejnou dopravu.
- Nejasná ustanovení o nákupu vozidel: směrnice nedefinuje jednoznačně čistá vozidla ani neobsahuje jednoznačná ustanovení o jejich nákupu.
- Složité ustanovení o používání metodiky peněžního vyjádření: v hodnocení bylo uvedeno, že veřejné orgány používají tuto metodiku jen zřídka, protože je příliš složitá.
- Nedostatečné sladění politik členských států v oblasti zadávání veřejných zakázek: v 15. bodě odůvodnění směrnice o čistých vozidlech se uvádí, že „nákup vozidel pro veřejné dopravní služby může mít významný vliv na trh, pokud jsou harmonizovaná kritéria uplatňována na úrovni Společenství“. Tato harmonizovaná kritéria zatím nejsou stanovena.

Hodnocení ex-post dospělo k závěru, že směrnice by měla být zachována. Veřejné zakázky mohou pomoci zvýšit zavádění čistých vozidel na trh a přispět k úsporám z rozsahu, což povede k nižším výrobním nákladům a nižším cenám. To by mohlo zase pomoci stimulovat soukromou poptávku po čistých vozidlech: větší viditelnost může zvýšit důvěru spotřebitelů. Zrušení by vyslalo špatný politický signál v souvislosti s přechodem EU na nízkoemisní dopravu. Pro veřejné zadavatele a jiné zadavatele by bylo obtížnější nákup odůvodnit -

horizontální právní předpisy o veřejných zakázkách nestanoví tyto specifické požadavky. V současné době nejsou k dispozici ani žádná alternativní opatření v oblasti této politiky, která by stimulovala trh čistších těžkých nákladních vozidel.

Hodnocení ex-post doporučuje několik změn směrnice, včetně rozšíření její působnosti a změny ustanovení o nákupu vozidel, aby směrnice obsahovala definici a požadavky na související opatření. Uvádí se v něm také, že je nutné zlepšit úroveň a kvalitu dostupných informací a údajů na podporu budoucího monitorování účelnosti a účinnosti směrnice.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

V rámci posouzení dopadů proběhly konzultace se zúčastněnými stranami při:

- otevřené veřejné konzultaci od 19. prosince 2016 do 24. března 2017: byla potvrzena nutnost revize; většinovou podporu nalezlo rozšíření působnosti a zavedení definice a souvisejících minimálních požadavků na opatření,
- rozhovorech se zúčastněnými stranami probíhajících od prosince 2016 do března 2017; zejména byla zmiňována nutnost flexibility při provádění směrnice,
- veřejné setkání zúčastněných stran na veřejné konzultaci 28. dubna 2017, kdy byly projednány potřeby a relativní přínosy jednotlivých přístupů k rozšíření působnosti směrnice, stanovení definice a souvisejících požadavků na zadávání veřejných zakázek,
- setkání se zástupci členských států dne 8. února, 5. dubna a 28. dubna 2017, které zdůraznilo význam souladu politik a přínosy definování čistých vozidel co se týče emisí.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Příprava zprávy o posouzení dopadů byla zahájena s hodnocením ex-post směrnice[12]. Většinu použitých informací poskytly zúčastněné strany při konzultacích. Tyto poznatky byly doplněny informacemi, které zúčastněné strany poskytly Komisi *ad hoc*.

Další zdroje informací zahrnovaly práci odborné skupiny pro alternativní paliva v městech v rámci podskupiny Fóra pro udržitelnou dopravu při GŘ MOVE. Použity byly také informace získané pro revizi kritérií Komise pro zelené veřejné zakázky. Posouzení dopadů vychází do značné míry z přiložené studie zpracované společností Ricardo AEA[13]. Celkově jsou zdroje použité na vypracování zprávy o posouzení dopadů rozsáhlé, většinou vyčerpávající a vyjadřují názory různých skupin zúčastněných stran.

Komise rovněž uspořádala 11. května 2017 setkání s odborníky z různých měst a regionů o územním posouzení dopadů tohoto legislativního návrhu.

- **Posouzení dopadů**

Dne 26. července 2017 bylo Výboru Komise pro kontrolu regulace předloženo posouzení dopadů. Výbor vydal dne 13. září 2017 pozitivní stanovisko s výhradami; domnívá se, že by závěrečná zpráva měla obsahovat úplné vysvětlení hodnoty přidané touto iniciativou v porovnání s jinými iniciativami, které ovlivňují emise ze silniční dopravy, a také s ohledem na zvyšující se uvádění vozidel na trh. Uvedl, že je třeba, aby zpráva jasněji vysvětlila zdůvodnění posunu regulace směrnice ve vztahu k zásadě technologické neutrality a

[12] Viz https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf.

[13] SWD(2017) 366 final.

podrobněji popsala návrh možností v oblasti této politiky. Ve stanovisku se dále uvádí, že by měly být krátkodobé a dlouhodobé přínosy možností v oblasti této politiky jasnější a že by měl být podrobněji vysvětlen přístup a její důsledky z hlediska programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT).

Závěrečná zpráva o posouzení dopadů zahrnuje kompletní popis a hodnocení přidané hodnot iniciativy a její souvislosti s jinými iniciativami v oddílech 1.2, 3.3, 3.4 a 4.3. V oddílu 2.1 je kvalitativně popsán dominový efekt na soukromá rozhodování o nákupu. Podrobný popis možností v oblasti této politiky je zařazen v oddílu 5 a vychází z popisu procesu předběžné kontroly všech případných opatření v oddílu 4. Zahrnuje zdůvodnění, proč byl vyřazen přístup založený na internalizaci externích nákladů, zejména kvůli jeho omezenému využití v praxi. V oddílu 6 je uvedena souhrnná analýza dopadů všech možností a tento oddíl zahrnuje analýzu kompromisů v možném rozsahu. Posouzení dopadů rovněž obsahuje informace o citlivosti výchozího scénáře ve vztahu k jiným iniciativám v oblasti této politiky. Souhrn posouzení dopadů a stanovisko Výboru pro kontrolu regulace lze najít na webových stránkách Komise[14].

Možnosti v oblasti této politiky

Možnost 1: Zrušení směrnice

Tato možnost politiky směrnici zrušuje. Specifické cíle směrnice by se řešily jinými nelegislativními nástroji, včetně osvěty a propagace dobrovolného používání kritérií stanovených Evropskou komisí pro zelené veřejné zakázky. Současné finanční pokyny pro přechod k vozidlům s nízkými a nulovými emisemi[15] by mohl být revidován. Podporovala by se dobrovolná opatření tržních aktérů.

Možnost 2: Stanovení definice čistých vozidel, přičemž od členských států by se vyžadovalo vypracování vnitrostátních plánů politiky nebo používání metodiky peněžního vyjádření

Tato možnost navrhuje řadu menších změn. Nemění působnost směrnice, ale vyžaduje, aby si členské státy vybraly jeden ze dvou hlavních přístupů:

- používání společné definice čistých vozidel na základě emisí výfukových plynů definovaných v novelizované směrnici a na základě toho pak vypracování vnitrostátního rámce politiky směřujícího k dlouhodobému cíli, nebo
- vyžadování, aby všechny veřejné úřady pořizovaly vozidla podle peněžního vyjádření jejich interních a externích nákladů, přičemž by bylo závazné používání revidované metodiky peněžního vyjádření podle směrnice.

Možnost 3: Stanovení definice čistých vozidel podle prahových hodnot emisí a určení minimálních cílů při zadávání veřejných zakázek pro lehká užitková vozidla při současném rozšíření působnosti

Tato možnost politiky směrnici důkladně reviduje. Zvyšuje její cíl a mění její základní regulační přístup. Tato možnost zejména:

[14] [Doplnit odkaz na webové stránky, pokud je k dispozici].
[15] SWD(2013) 27.

- zavádí společnou definici čistých vozidel podle prahové hodnoty na základě emisí (tank-to-wheel, tzn. emise spojené s používáním vozidla) pro lehká užitková vozidla, přičemž kombinuje emise CO_2 a látek znečišťujících ovzduší,
- přidává pro veřejné úřady minimální cíl při zadávání veřejných zakázek definovaný na úrovni členských států pro lehká užitková vozidla podle prahových hodnot stanovených podle legislativy EU pro zadávání veřejných zakázek, pro roky 2025 a 2030[16],
- zavádí opatření na rozšíření působnosti směrnice, a
- opouští metodiku peněžního vyjádření.

Možnost 4: Stanovení definice podle alternativních paliv a určení souvisejících minimálních cílů při zadávání veřejných zakázek pro všechna vozidla při současném rozšíření působnosti

Tato možnost politiky zaujímá stejný obecný přístup k revizi směrnice jako možnost politiky 3, avšak s několika rozdíly. Tato možnost:

- zavádí společnou definici čistých vozidel podle alternativních paliv pro plug-in hybridní vozidla, bateriové elektromobily, elektromobily s palivovými články a lehká a těžká užitková vozidla poháněná zemním plynem/biomethanem,
- přidává pro veřejné úřady minimální cíl při zadávání veřejných zakázek definovaný na úrovni členských států pro lehká a těžká užitková vozidla podle definice a prahových hodnot stanovených podle právních předpisů EU pro zadávání veřejných zakázek, pro roky 2025 a 2030,
- zavádí opatření na rozšíření působnosti směrnice, a
- opouští metodiku peněžního vyjádření.

Možnost 5: Přijetí nařízení, aby byla metodika peněžního vyjádření používána jako jediný přístup pro informování o zadávání veřejných zakázek na vozidla, přičemž se rozšíří působnost

Tato možnost politiky zcela mění rámec správy zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla. Nahrazuje stávající směrnici nařízením o podpoře prodeje čistých vozidel a předepisuje, aby byla vozidla pořizována podle jejich dopadů v oblasti energie a životního prostředí, které by měly být vyjádřeny v penězích podle revidované metodiky peněžního vyjádření. Rozšiřuje také působnost směrnice.

Možnost 6: Stanovení definice čistých vozidel podle prahových hodnot emisí a určení minimálního cíle při zadávání veřejných zakázek pro lehká užitková vozidla a kombinace s definicí podle alternativních paliv a určení minimálních cílů při zadávání veřejných zakázek pro těžká užitková vozidla.

Tato možnost kombinuje prvky možností politiky 3 a 4. Uznává výhodu přístupu podle emisí při definování čistého vozidla. Přístup podle možnosti 3 se používá pro lehká užitková vozidla. Pro těžká užitková vozidla používá přístup podle možnosti 4, přičemž umožňuje, aby Komise přijala akt v přenesené pravomoci a změnila tento přístup na přístup podle emisí, jakmile budou na úrovni EU přijaty emisní standardy CO_2 pro těžká užitková vozidla.

[16] Do roku 2025 je dost času na přípravu a úpravu postupů zadávání veřejných zakázek, přičemž trh dostane rychle signály. Postupné zavádění do roku 2030 je také příležitostí pro zvýšení cílů této směrnice ve smyslu dalších inovací při nákupu vozidel.

Jako optimální možnost pro revizi směrnice byla vybrána možnost 6. Zlepšuje soulad s používáním emisních standardů CO_2 pro osobní a nákladní automobily na úrovni EU. Obě iniciativy se týkají stejného typu vozidel, neboť kombinují tržní páky typu push-and-pull. Možnost 6 zajišťuje adaptabilitu směrnice na přístup podle emisí, který bude v budoucnu uplatňován v oblasti těžkých užitkových vozidel. Zaručuje také okamžitý dopad na zavádění na trh v oblasti těžké nákladní dopravy. A konečně, vytyčuje jasnou cestu vpřed, poskytuje aktérům na trhu dlouhodobou jistotu a zároveň umožňuje flexibilitu a vlastní rozhodování při provádění.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Účelnosti právní úpravy a zjednodušení směrnice o čistých vozidlech bude dosaženo, jestliže bude stanovena jednoznačná definice, jestliže budou určeny související minimální cíle při zadávání veřejných zakázek a jestliže bude opuštěna složitá metodika peněžního vyjádření. Pokud by měl pokračovat současný přístup směrnice, převážily by kompromisy mezi lepší definicí čistých vozidel (a s tím související ustanovení o nákupu) a zlepšením metodiky peněžního vyjádření, a narušily tak cíl, kterým je vytvoření silnějších signálů pro trh a účinnějších postupů při zadávacím řízení. Provádění preferované možnosti pravděpodobně na počátku přinese větší administrativní zátěž, protože bude nutné zavést cíle a předkládat zprávy o jejich plnění. Bude to však vyváženo celkovými sociálně-ekonomickými přínosy, ale také zjednodušením v dlouhodobějším měřítku, neboť navrhovaný přístup přinese jasná ustanovení. Provádění v členských státech ponechává možnost pružně kombinovat místní a regionální iniciativy v oblasti zadávání veřejných zakázek podle kapacity a vyspělosti trhu. Účelné používání hotových kódů společného slovníku pro veřejné zakázky (CPV) a registrace do databáze Tenders Electronic Daily podpoří a usnadní podávání zpráv a monitorování. Zpráva o posouzení dopadů ukazuje, že přínosy zjednodušení se budou časem zvyšovat s tím, jak bude směrnice prováděna.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet EU.

5. DALŠÍ PRVKY

- **Prováděcí plány a monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Tento návrh řeší současné chybějící povinnosti předkládat zprávy. Členské státy budou muset předkládat zprávy o provádění směrnice každé tři roky, počínaje předběžnou zprávou v roce 2023 a v roce 2026 úplnou zprávou o plnění cíle na rok 2025. Do společného slovníku EU pro veřejné zakázky by měly být zavedeny společné kódy pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi, aby bylo možné jednoduše zadávat oznámení do databáze Tenders Electronic Daily. Kromě toho bude Komise podporovat provádění revidované směrnice prostřednictvím další práce v rámci fóra Evropské komise pro udržitelnou dopravu.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Návrh směrnice pozměňující směrnici o čistých vozidlech vychází z možnosti 6. Směrnice se pozměňuje takto:

– působnost směrnice uvedená v článku 3 se rozšiřuje kromě zadávání veřejných zakázek i na další druhy nákupů, a to jmenovitě na leasing, pronájem nebo nákup vozidel na splátky a na smlouvy na veřejné služby v oblasti veřejné silniční dopravy, účelové silniční přepravy cestujících, nepravidelné osobní dopravy a pronájmu

autobusů a autokarů s řidičem podle jejich kódů společného slovníku pro veřejné zakázky uvedených v příloze,

– definice podle směrnice se pozměňují v čl. 4 odst. 4 přidáním odkazu na minimální cíle při zadávání veřejných zakázek pro členské státy uvedené v příloze,

– ustanovení o nákupu čistých vozidel podle článku 5 se revidují tak, aby byly stanoveny minimální cíle při zadávání veřejných zakázek pro čistá vozidla rozlišené podle členských států a kategorií segmentů vozidel podle kombinovaných prahových hodnot pro emise CO_2 a látky znečišťující ovzduší (lehká užitková vozidla) a podle alternativních paliv (těžká užitková vozidla), jak je uvedeno v příloze a určeno podle údajů v ní uvedených,

– stávající článek 6 se zrušuje,

– vkládá se nový článek 7 o výkonu přenesené pravomoci a článek 9 o výkonu prováděcích pravomocí se mění,

– článek 10 se mění tak, že se zavádí povinnosti členských států předkládat zprávy a slaďují se povinnosti Komise předkládat zprávy s těmito povinnostmi členských států, přičemž předběžná zpráva bude předložena v roce 2023 a v roce 2026 bude předložena úplná zpráva o plnění cílů na rok 2025 a poté každé tři roky.

2017/0291 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 192 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Unie se zavázala k udržitelnému, konkurenceschopnému, bezpečnému a dekarbonizovanému energetickému systému[3]. Energetická unie a rámec politiky v oblasti energetiky a klimatu na období 2020–2030[4] stanoví pro Unii ambiciózní závazky dále snížit emise skleníkových plynů o alespoň 40 % do roku 2030 v porovnání s rokem 1990, zvýšit podíl spotřeby energie z obnovitelných zdrojů alespoň o 27 %, dosáhnout úspory energie alespoň o 27 % a zlepšit energetickou bezpečnost, konkurenceschopnost a udržitelnost v Unii.

(2) Komise ve své Evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu[5] oznámila, že je třeba urychlit dekarbonizaci odvětví dopravy, a proto je třeba rozhodně usilovat o snižování emisí skleníkových plynů a emisí látek znečišťujících ovzduší z dopravy až na nulové hodnoty do poloviny století, aby mohly být splněny závazky Unie z 21. konference smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu (UNFCCC), která se konala v roce 2015 v Paříži. Kromě toho je třeba neprodleně výrazně snížit emise látek znečišťujících ovzduší z dopravy, které poškozují zdraví. Toho lze dosáhnout prostřednictvím souboru politických iniciativ, včetně využívání veřejných zakázek na čistá vozidla.

---

1 Úř. věst. C, , s. .
2 Úř. věst. C, , s. .
3 Závěry Evropské rady ze dne 24. října 2014.
4 Sdělení Komise o rámci politiky v oblasti klimatu a energetiky v období 2020–2030 (COM(2014) 0015).
5 COM(2016) 501 final.

(3) Ve svém sdělení „Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“[6] Komise zdůrazňuje, že nárůst výroby a používání čistých vozidel, infrastruktury alternativních paliv a nové služby mobility využívající digitalizaci a automatizaci v Unii přinášejí řadu výhod pro evropské občany, členské státy a průmyslová odvětví. Mezi tyto výhody patří bezpečnější a plynulé cestování a omezení expozice emisím škodlivých znečišťujících látek. V projevu o stavu Unie z roku 2017 bylo dále řečeno, že cílem EU je získat celosvětově vedoucí postavení v dekarbonizaci.

(4) Jak bylo předesláno ve sdělení Komise „Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“[7], je tento návrh součástí druhého balíčku návrhů, které přispějí k úsilí Unie o dosažení nízkoemisní mobility. Tento balíček, který byl představen ve sdělení Komise „Jak dosáhnout nízkoemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“, obsahuje kombinaci opatření na straně nabídky a opatření na straně poptávky, jež mají EU nasměrovat k nízkoemisní mobilitě a současně posílit konkurenceschopnost jejího ekosystému mobility.

(5) Inovace nových technologií pomáhá snižovat emise vozidel, a podporuje tak dekarbonizaci odvětví dopravy. Nárůst používání silničních vozidel s nízkými a nulovými emisemi pravděpodobně povede ke snížení emisí CO_2 a některých znečišťujících látek (částice, oxidy dusíku a nemethanové uhlovodíky) a podpoří konkurenceschopnost a růst evropského průmyslu na rostoucích globálních trzích s vozidly s nízkými a nulovými emisemi.

(6) Veřejné orgány mohou prostřednictvím své politiky zadávání veřejných zakázek vytvářet a podporovat trhy s inovativním zbožím a službami. Směrnice 2014/24/EU[8] a 2014/25/EU[9] stanoví minimální harmonizovaná pravidla pro zadávání veřejných zakázek, která harmonizují způsob, jímž veřejné orgány a provozovatelé některých veřejných služeb nakupují zboží, práce a služby. Zejména stanoví celkové mezní hodnoty pro objem zakázek, které mají podléhat právním předpisům Unie, což platí také pro směrnici o čistých vozidlech.

(7) Směrnice 2009/33/ES doplňuje horizontální právní předpisy Unie o zadávání veřejných zakázek, k nimž přidává kritéria udržitelnosti, díky čemuž má stimulovat trh s čistými a energeticky účinnými silničními vozidly. Komise provedla v roce 2015 hodnocení *ex post* směrnice o čistých vozidlech a dospěla k závěru, že tato směrnice neodstartovala zavádění čistých vozidel na trh v celé Unii, zejména vzhledem k nedostatkům v jejích ustanoveních týkajících se působnosti a pořizování vozidel. Bylo zjištěno, že dopad na snižování emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší a dopad na podporu konkurenceschopnosti příslušných odvětví je velmi omezený.

(8) V provedeném posouzení dopadů byly zdůrazněny přínosy změny celkového regulačního přístupu k pořizování čistých vozidel na úrovni Unie. Stanovením minimálních cílů při zadávání veřejných zakázek může být účinně dosaženo cíle, kterým je ovlivnit zavádění čistých vozidel na trh, oproti spoléhání se na internalizaci

[6] COM(2017) 283 final.
[7] COM(2017) 283 final.
[8] Úř. věst. 94, 28.3.2014, s. 65.
[9] Úř. věst. 94, 28.3.2014, s. 243.

externích nákladů do obecného rozhodování o veřejných zakázkách, přičemž je třeba připomenout význam zvažování environmentálních aspektů při každém rozhodování týkajícím se zadávání veřejných zakázek. Střednědobé a dlouhodobé přínosy pro evropské občany a podniky tento přístup plně odůvodňují, pokud nebude předepisovat veřejným zadavatelům, jiným zadavatelům a provozovatelům použití konkrétní technologie.

(9) Rozšíření působnosti směrnice na takové metody, jako je leasing, pronájem a nákup vozidel na splátky, jakož i na zakázky na služby veřejné silniční dopravy, služby jednoúčelové silniční osobní dopravy, nepravidelnou osobní dopravu a pronájem autobusů a dálkových autobusů s řidiči, jakož i na specifické poštovní a kurýrní služby a služby sběru odpadu, zajišťuje, že budou pokryty všechny relevantní metody zadávání veřejných zakázek.

(10) Mezi hlavními zúčastněnými stranami existuje široká podpora pro stanovení definice čistých vozidel s ohledem na požadavky snižovat emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší z lehkých a těžkých užitkových vozidel. Aby byly zajištěny odpovídající pobídky pro podporu zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi na trh v Unii, je třeba sladit ustanovení o zadávání veřejných zakázek na jejich pořizování podle této novelizace s právními předpisy Unie o standardech emisí CO_2 pro osobní a nákladní vozidla na období po roce 2020[10]. Opatření provedená podle směrnice v pozměněném znění přispějí k dodržování požadavků těchto standardů. Ambiciózнější přístup k zadávání veřejných zakázek může pro trh představovat důležitý další stimul.

(11) Lehká a těžká užitková vozidla se používají pro různé účely a mají různou úroveň tržní vyspělosti, bylo by tedy užitečné, aby ustanovení o zadávání veřejných zakázek tyto rozdíly zohledňovala. Posouzení dopadů ilustrovalo přidanou hodnotu přijetí přístupu, který vychází z alternativních paliv, dokud nebudou na unijní úrovni stanoveny technologicky neutrální požadavky na emise CO_2 z těžkých vozidel, což má Komise v úmyslu v budoucnu navrhnout. Při posuzování dopadů bylo dále zjištěno, že trhy pro městské autobusy s nízkými a nulovými emisemi charakterizuje větší vyspělost, zatímco trhy pro nákladní automobily s nízkými a nulovými emisemi jsou v ranější fázi vývoje.

(12) Stanovení minimálních cílů pro zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla do roku 2025 a 2030 na úrovni členských států by mělo přispět k jistotě ohledně této politiky na trzích, kde jsou opodstatněné investice do mobility s nízkými a nulovými emisemi. Minimální cíle podporují vytvoření trhu v celé Unii. Poskytují čas na úpravu zadávacího řízení a vysílají jasný signál pro trh. V posouzení dopadů se zmiňuje, že členské státy si stále častěji stanoví cíle, a to v závislosti na svých ekonomických možnostech a míře závažnosti problému. Pro různé členské státy by měly být stanoveny různé cíle podle jejich ekonomických možností (hrubý domácí produkt na obyvatele) a expozice znečištění (hustota městského obyvatelstva). Minimální cíle při zadávání veřejných zakázek by měly být doplněny povinností veřejných zadavatelů, jiných zadavatelů a provozovatelů brát v úvahu při všech zadávacích řízeních příslušné energetické a environmentální aspekty. Územní posouzení dopadů této směrnice v pozměněném znění ukázalo, že dopady budou rovnoměrně rozloženy mezi jednotlivými regiony v Unii.

(13) Maximálního účinku lze dosáhnout, když bude zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla zacíleno do oblastí, které mají relativně vysoký stupeň znečištění ovzduší.

[10] COM(2017) 676 final.

Veřejné orgány v členských státech se vyzývají, aby se při plnění svých domácích minimálních cílů zaměřily zvláště na takové oblasti a aby ve svých zprávách podle této směrnice v pozměněném znění zohlednily související opatření.

(14) Pro veřejné zadavatele a jiné zadavatele jsou důležitým nástrojem náklady životního cyklu, pomocí nichž mohou zohlednit energetické a environmentální náklady v průběhu životního cyklu vozidla, včetně nákladů na emise skleníkových plynů a emise dalších znečišťujících látek podle příslušné metodiky, aby tak stanovily jejich peněžní hodnotu. Vzhledem k nedostatečnému využívání metodiky pro výpočet provozních nákladů po dobu životního cyklu podle směrnice 2009/33/EU a informacím poskytovaným veřejnými zadavateli a jinými zadavateli o využití vlastních metodik přizpůsobených jejich konkrétním okolnostem a potřebám by nemělo být použití žádné metodiky povinné, ale veřejní zadavatelé, jiní zadavatelé nebo provozovatelé by měli mít možnost vybrat si jakoukoliv metodiku stanovení nákladů životního cyklu, která jim pomůže při zadávacím řízení.

(15) Zprávy o zadávání veřejných zakázek předkládané podle této směrnice v pozměněném znění by měly poskytovat jasný přehled o trhu, aby bylo možno účinně sledovat její provádění. Podávání zpráv by mělo začít průběžnou zprávou v roce 2023 a pokračovat první úplnou zprávou o plnění minimálních cílů v roce 2026 a poté každé tři roky. Aby se minimalizovalo administrativní zatížení jednotlivých veřejných orgánů a aby vznikl účelný přehled o trhu, je třeba usnadnit podávání zpráv. Komise zajistí úplné zprávy pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi a vozidla na další alternativní paliva v souvislosti se společným slovníkem pro veřejné zakázky Unie. Zvláštní kódy ve společném slovníku pro veřejné zakázky pomohou při registraci a monitorování v rámci databáze Tenders Electronic Daily.

(16) Další podpora pro zavádění čistých vozidel na trh může být dosažena prostřednictvím cílených opatření v oblasti veřejné podpory na vnitrostátní úrovni i na úrovni Unie. Zahrnuje to lepší výměnu znalostí a sladění zadávání veřejných zakázek, aby bylo možné provádět opatření v dostatečně velkém měřítku, které umožní snižovat náklady a ovlivňovat trh. V pokynech pro státní podporu na ochranu životního prostředí a energetiku na období 2014–2020[11] je uvedena možnost veřejné podpory ve prospěch prosazování rozvoje infrastruktur potřebných pro distribuci alternativních paliv. Na tuto veřejnou podporu se však budou stále vztahovat pravidla Smlouvy, zejména její články 107 a 108.

(17) Za účelem dosažení cílů této směrnice by na Komisi měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, aby mohla být aktualizována ustanovení týkající se emisních standardů pro CO_2 u těžkých vozidel na dobu pěti let počínaje *[doplnit datum vstupu v platnost]*. Toto období by se mělo automaticky prodlužovat o stejně dlouhé období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví s takovým prodloužením nesouhlas. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(18) Protože cílů této směrnice, totiž zajistit na straně poptávky pobídky pro čistá vozidla za účelem podpory přechodu na nízkoemisní mobilitu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale vzhledem ke společnému a dlouhodobému

[11] Úř. věst. C 200, 28.6.2014, s. 1.

rámci příslušné politiky a z důvodu jejich rozsahu jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity uvedenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice to, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.

(19) V souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise o informativních dokumentech ze dne 28. září 2011[12] se členské státy zavázaly připojit v odůvodněných případech k oznámení o svých opatřeních za účelem provedení směrnice do vnitrostátního práva jeden nebo více dokumentů vysvětlujících vztah mezi jednotlivými částmi směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem jejího provedení. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

(20) Směrnice 2009/33/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2009/33/ES se mění takto:

1) název se nahrazuje tímto:

„Směrnice 2009/33/EU o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility“;

2) článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Oblast působnosti

Tato směrnice se vztahuje na zakázky na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel zadané:

a) veřejnými zadavateli nebo jinými zadavateli, pokud mají povinnost při zadávacím řízení použít postupy stanovené ve směrnicích 2014/24/EU a 2014/25/EU;

b) provozovateli za účelem plnění závazků veřejné služby vyplývajících ze smlouvy o veřejné službě ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007[13];

c) na smlouvy o veřejné službě týkající se přepravních služeb uvedených v tabulce 1 v příloze při překročení mezní hodnoty, kterou stanoví členské státy tak, aby nepřekračovala mezní hodnoty uvedené v článku 4 směrnice 2014/24/EU a v článku 15 směrnice 2014/25/EU.“;

3) článek 4 se nahrazuje tímto:

[12] Úř. věst. 369, 17.12.2011, s. 14.

[13] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

„Článek 4

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1. „veřejnými zadavateli“ veřejní zadavatelé ve smyslu čl. 2 odst. 1 bodu 1 směrnice 2014/24/EU a článku 3 směrnice 2014/25/EU;

2. „zadavateli“ zadavatelé ve smyslu článku 4 směrnice 2014/25/EU;

3. „silničním vozidlem“ vozidlo podle přílohy II části A bodů 1 a 2 směrnice 2007/46/EC[14];

4. „čistým vozidlem“

a) vozidlo kategorie M1 nebo M2 s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO_2 g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů uvedených v tabulce 2 v příloze; nebo

b) vozidlo kategorie N1 s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO_2 g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů uvedených v tabulce 2 v příloze; nebo

c) vozidlo kategorie M3, N2 nebo N3 podle vymezení v tabulce 3 v příloze.“;

4) vkládá se nový článek 4a, který zní:

„Článek 4a

Přenesení pravomocí

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 8a za účelem aktualizace tabulky 3 v příloze doplněním limitů pro emise CO_2 z výfukových plynů a pro znečišťující látky pro těžká vozidla, jakmile budou v platnosti příslušné emisní standardy CO_2 pro těžká vozidla na úrovni Unie.“;

5) článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Minimální cíle pro zadávání veřejných zakázek

1. Členské státy zajistí, aby nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel a smlouvy o veřejné službě v oblasti veřejné přepravy cestujících po silnici a železnici a smlouvy o veřejné službě podle článku 3 této směrnice odpovídaly minimálním cílům pro zadávání veřejných zakázek na lehká užitková vozidla uvedeným v tabulce 4 v příloze a pro zadávání veřejných zakázek na těžká vozidla uvedeným v tabulce 5 v příloze.

2. Orgány členských států mohou stanovit vyšší minimální cíle než cíle uvedené v příloze této směrnice.“;

6) články 6 a 7 se zrušují;

7) vkládá se nový článek 8a, který zní:

„Článek 8a

[14] Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 4a je Komisi svěřena na dobu pěti let od *[uvést datum vstupu v platnost]*. Nejpozději devět měsíců před uplynutím tohoto pětiletého období vypracuje Komise zprávu o přenesení pravomoci. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o období stejné délky, pokud Evropský parlament nebo Rada nejpozději tři měsíce před uplynutím každého období nevysloví s takovým prodloužením nesouhlas.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 4a kdykoli zrušit. Rozhodnutí o zrušení ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nejsou jím dotčeny již platné akty v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Jakmile Komise přijme akt v přenesené pravomoci, oznámí jej současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 4a vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Na podnět Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlužuje o 2 měsíce.“;

8) článek 9 se nahrazuje tímto:

„1. Komisi je nápomocen výbor.

Tento výbor bude výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Jestliže výbor nevysloví žádné stanovisko, Komise nepřijme návrh prováděcího aktu a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Jestliže má být stanovisko výboru získáno písemným postupem, ukončí se tento postup bez výsledku, pokud o tom ve lhůtě pro předložení stanoviska rozhodne předseda výboru nebo pokud o to požádají členové výboru prostou většinu.“;

9) článek 10 se mění takto:

a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Každé tři roky, počínaje 1. lednem 2027, po obdržení zpráv od členských států Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování této směrnice a opatřeních přijatých jednotlivými členskými státy za účelem účinného provádění této směrnice.“;

b) doplňují se nové odstavce 4 a 5, které znějí:

„4. Do 1. ledna 2026 a poté každé tři roky členské státy předloží Komisi zprávu o provádění této směrnice. Do 1. ledna 2023 předloží členské státy Komisi průběžnou zprávu. V této zprávě se uvedou informace o krocích podniknutých za účelem

provádění této směrnice, včetně informací o počtu a kategoriích vozidel pořízených veřejnými orgány a jinými subjekty, o dialogu vedeném na různých úrovních státní správy, informace o záměrech členských států, pokud jde o výše uvedené činnosti, jakož i všechny ostatní důležité informace. Informace by měly být uvedeny podle kategorií obsažených v nařízení č. 2195/2002 o společném slovníku pro veřejné zakázky (CPV)[15] , jak se uvádí v příloze.

5. Komise je oprávněna přijmout formou prováděcích aktů pokyny k obsahu zpráv členských států uvedených v odstavci 4.“;

10) příloha se nahrazuje zněním v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do XXXX *[uvést datum 24 měsíců po datu vstupu v platnost]*. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*

[15] Úř. věst. L 340, 16.12.2002, s. 1.