



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 8. 11. 2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných
vozidiel cestnej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

EÚ je odhodlaná vytvoriť udržateľný, konkurencieschopný, bezpečný a dekarbonizovaný energetický systém. Dosiahnutie udržateľnej dopravy je kľúčovým cieľom spoločnej dopravnej politiky. Tento cieľ má prvoradé miesto aj v politických prioritách Komisie na obdobie rokov 2015 – 2019, najmä v oblasti energetickej únie¹ a oblasti zamestnanosti, rastu a investícií. V správe o stave Únie z roku 2017 sa uvádza nová stratégia priemyselnej politiky, ktorej zámerom je, aby sa EÚ stala svetovým lídrom v oblasti dekarbonizácie².

Tieto politické priority sú zakotvené aj v európskej stratégii Komisie pre nízkoemisnú mobilitu prijatej v júli 2016³. Potvrdzuje sa v nej, že ak má EÚ splniť svoje záväzky prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v Paríži v roku 2015, musí sa urýchliť dekarbonizácia odvetvia dopravy a aj emisie skleníkových plynov a znečisťujúcich látok sa musia stabilne znižovať, aby sa v polovici storočia dosiahli ich nulové hodnoty.

V oznámení Komisie s názvom Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých⁴ sa uvádza, že zvýšenie výroby a zavádzania ekologických vozidiel, infraštruktúra pre alternatívne palivá a moderné systémové služby s využitím dátového hospodárstva v EÚ prinášajú viaceré výhody: európski občania budú môcť využívať bezpečné, atraktívne, inteligentné, bezproblémové a čoraz viac automatizované dopravné riešenia, ktoré priemyslu poskytnú nové možnosti v oblasti rastu a konkurencieschopnosti.

Približne 95 % vozidiel na európskych cestách stále jazdí na fosílné palivá. V európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu sa jasne hovorí, že ak sa majú splniť záväzky EÚ týkajúce sa znižovania emisií, musí sa v budúcnosti výrazne zvýšiť zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. V tejto súvislosti sa v stratégii spomína dôležitosť verejného obstarávania. Uvádza sa v nej, že s cieľom podporiť dopyt Komisia v kontexte revízie smernice o ekologických vozidlách pracuje [...] na stimuloch v pravidlách verejného obstarávania.⁵

Ako Komisia oznámila vo svojom oznámení s názvom Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých⁶, tento návrh je súčasťou druhého balíka návrhov, ktoré prispejú k nasmerovaniu Únie na cestu nízkoemisnej mobility. Tento balík bol predstavený v oznámení Komisie s názvom „Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“. Zahŕňa kombináciu opatrení na strane dopytu aj ponuky, ktoré majú EÚ nasmerovať na cestu nízkoemisnej mobility a súčasne posilniť konkurencieschopnosť mobilného ekosystému EÚ⁷.

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.

Horizontálne právne predpisy EÚ o verejnom obstarávaní dopĺňa smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy známa ako smernica o ekologických vozidlách (alebo ďalej ako smernica)⁸. Stanovením povinného zohľadňovania energetických a environmentálnych vplyvov prevádzky vozidla počas jeho životnosti v rámci verejného obstarávania vozidiel cestnej dopravy sleduje zámer stimulovať trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami, prispieť k zníženiu emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj zvýšiť energetickú efektívnosť.

V hodnotení *ex post* z roku 2015 sa ukázalo, že smernica má závažné nedostatky. Verejné orgány všeobecne nevyužívajú verejné obstarávanie dostatočne dobre na to, aby pomáhali urýchliť zavádzanie ekologických vozidiel na trhu⁹. Zistili sa nedostatky v návrhu smernice vrátane nedostatočného rozsahu pôsobnosti a chýbajúceho vymedzenia pojmov. Ustanovenia týkajúce sa nákupu vozidiel sú buď nejasné (technické špecifikácie), alebo nadmieru zložité (peňažné vyjadrenie externých vplyvov).

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je posilniť trhové zavádzanie ekologických vozidiel (teda vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami) v rámci verejného obstarávania, a tak prispieť k znižovaniu celkových emisií z dopravy a ku konkurencieschopnosti a rastu v odvetví dopravy. Verejné obstarávanie je naďalej veľmi dôležitým stimulačným prvkom na strane dopytu, a to aj v oblasti ťažkých úžitkových vozidiel, pri ktorých zatiaľ neexistujú žiadne legislatívne požiadavky na zníženie emisií CO₂, hoci sa takéto právne predpisy už pripravujú. Pomáha ďalej podporovať vývoj na trhu s osobnými automobilmi a dodávkami v členských štátoch s veľmi nízkou mierou zavádzania ekologických vozidiel. V roku 2017 bol totiž v 16 členských štátoch podiel batériových elektromobilov na registráciách nových automobilov menej než 1 %, pričom v 10 členských štátoch dokonca menej než 0,5 %. Zároveň sa tým stimuluje zavádzanie ekologických vozidiel v trhovom segmente ťažkých úžitkových vozidiel.

Revíziou sa zaistí, že smernica sa bude vzťahovať na všetky príslušné postupy obstarávania, že poskytne jasné a dlhodobé signály trhu a že sa ustanovenia zjednodušia a budú efektívne. Zámerom je zvýšiť príspevok odvetvia dopravy k znižovaniu emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj ku konkurencieschopnosti a rastu. Zároveň sa ňou podporí lepšie zosúladenie, a teda aj väčší vplyv politik verejného obstarávania na trhy v členských štátoch.

Revíziou sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice. Vymedzujú sa v nej ekologické ľahké vozidlá na základe kombinovanej prahovej hodnoty emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie. Zároveň umožňuje prijať delegovaný akt podľa tejto smernice s cieľom prispôbiť ten istý prístup pre ťažké úžitkové vozidlá po tom, ako sa v budúcnosti prijímú emisné normy pre CO₂ pre takéto vozidlá na úrovni EÚ. Revíziou sa stanovujú minimálne ciele obstarávania na úrovni členských štátov podľa definície a v prípade ťažkých úžitkových vozidiel na základe používaných alternatívnych palív až do prijatia uvedeného delegovaného aktu. Napokon sa ňou aj zavádza rámec podávania správ a monitorovania a ruší sa metodika peňažného vyjadrovania externých vplyvov.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Ú. v. EÚ L 120, 15.5.2009, s. 5).

⁹ V rokoch 2009 – 2015 tvorili batériové elektromobily, elektromobily s palivovými článkami, dobíjateľné hybridné vozidlá alebo vozidlá na zemný plyn v priemere približne 4,7 % všetkých nových verejných nákupov osobných automobilov (čo je približne 2 700 vozidiel), 0,4 % všetkých nových nákupov dodávok (čo je približne 20 nových vozidiel), 0,07 % všetkých nákupov nákladných vozidiel s pevným podvozkom (6 vozidiel) a 1,7 % všetkých nových autobusov (alebo 130 vozidiel) kúpených v súlade so smernicou e o ekologických vozidlách.

- **Súlada s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

V práve EÚ sa prostredníctvom smerníc 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ stanovujú minimálne harmonizované pravidlá verejného obstarávania. Tieto minimálne prahové hodnoty predstavujú podmienky uplatniteľnosti ustanovení smernice o ekologických vozidlách. Ciele tejto revízie sú v súlade s Chartou základných práv¹⁰, najmä pokiaľ ide o uplatňovanie nediskriminačného prístupu pri jednotlivých verejných obstarávateľoch, obstarávateľských subjektoch a príslušných prevádzkovateľoch. Sú úplne v súlade s hlavnými cieľmi ostatných legislatívnych a nelegislatívnych iniciatív zameraných na znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie a na podporu používania ekologických vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Ciele tejto iniciatívy a navrhované opatrenia sú v súlade s navrhovaným nariadením o emisných normách CO₂ po roku 2020¹¹. Revíziou sa dopĺňa prístup využívania politických pák na úrovni EÚ na strane dopytu aj ponuky na trhu, a to tým, že na strane dopytu po ekologických vozidlách sa vytvárajú dodatočné stimuly. Takto revízia pomáha uplatňovať emisné normy CO₂ pre osobné automobily a dodávky po roku 2020, ako aj právne predpisy o kvalite ovzdušia, ktoré v EÚ v súčasnosti platia.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Smernica je založená na článku 192 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Prijatím smernice 2009/33/ES európski spoluzákonodarcovia zdôraznili význam verejného obstarávania pri dosahovaní dlhodobých cieľov EÚ v oblasti životného prostredia, klímy a energetiky, ako aj rastu a konkurencieschopnosti. Právny základ tejto smernice je navyše rovnaký ako v prípade prijatia smerníc 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Členské štáty a EÚ majú spoločné právomoci pokiaľ ide o právne predpisy týkajúce sa dopravy, životného prostredia a obstarávania. Odvetvová harmonizácia pravidiel obstarávania na vnútornom trhu však patrí do právomocí EÚ. Problémy súvisiace so smernicou v jej súčasnej podobe by členské štáty nedokázali riešiť samotné, pretože ich jurisdikcia končí na štátnych hraniciach.

Pri posúdení vplyvu sa ukázalo, že opatrenia v rámci tejto iniciatívy obmedzujú zásahy EÚ na vytvorenie spoločného politického rámca s minimálnymi požiadavkami na obstarávanie ekologických vozidiel, pričom členským štátom je ponechaná flexibilita pri vykonávaní vrátane výberu technologického riešenia. Navrhované opatrenia nezasahujú do právomocí členských štátov organizovať poskytovanie (verejnej) dopravy a neobmedzujú možnosť zvoliť si najvhodnejšiu technológiu.

Možné rozsiahle vplyvy zmeny klímy odôvodňujú konanie na všetkých úrovniach riadenia; ide o prípustný základ pre tvorbu politik na úrovni EÚ. Taktiež sa pripúšťa, že znečistenie ovzdušia, hoci ide zväčša o miestny problém miest, možno lepšie riešiť vtedy, ak orgány môžu využívať najlepšie dostupné ekologické technológie, čo uľahčuje práve existencia spoločného trhu. Náklady na znečistenie ovzdušia sú dostatočným dôvodom na spoluprácu a konanie na všetkých úrovniach riadenia.

¹⁰ http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm.

¹¹ COM(2017) 676 final.

- **Proporcionalita**

V súlade so zásadou proporcionality tento návrh neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie stanovených cieľov. Z hľadiska vplyvu sa všetky opatrenia považujú za primerané. Dopĺňajú iné politické nástroje, ako napríklad emisné normy CO₂ pre osobné automobily a dodávky a podporujú vykonávanie právnych predpisov EÚ v oblasti kvality ovzdušia. Touto iniciatívou sa pomáha zabezpečiť jednoznačnejší a lepšie koordinovaný prístup. Nijako neobmedzuje možnosť výberu najvhodnejšej technológie. Opatrenia skôr využitím minimálnych podielov podporujú potrebné urýchlenie smerovania k mobilite s nízkymi a nulovými emisiami.

Orgánom sa umožňuje v stanovených lehotách prijať všetky opatrenia potrebné na uľahčenie používania ekologických vozidiel tak, aby bolo možné dosahovať európske, vnútroštátne a miestne politické ciele. Iniciatíva umožňuje aj flexibilnú interakciu medzi vnútroštátnymi, miestnymi a regionálnymi verejnými orgánmi v kontexte všeobecných širokých minimálnych cieľov obstarávania stanovených na vnútroštátnej úrovni. Pri posúdení územného vplyvu návrhu sa ukázalo, že účinky sú prevažne pozitívne a pomerne rovnomerne rozložené po celej EÚ.

- **Výber nástroja**

Keďže týmto návrhom sa mení existujúca smernica, najvhodnejším nástrojom je smernica, ktorou sa mení pôvodná smernica. Väčšina zainteresovaných strán, ktoré sa zúčastnili na verejných konzultáciách, toto stanovisko podporila a vyjadrili sa proti možnosti zrušenia smernice alebo jej zmeny na nariadenie, a to aj napriek nedostatkom súčasnej legislatívy. Vyjadrili sa, že nariadenie neumožňuje flexibilitu, ktorá je potrebná na riešenie regionálnych a miestnych rozdielov.

3. VÝSLEDKY HODNOTENIA *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIA VPLYVU

- ***Ex post* hodnotenie platných právnych predpisov**

Počas hodnotenia *ex post* sa dospelo k záveru, že smernicou sa nepodarilo stimulovať verejné obstarávania ekologických a energeticky úsporných vozidiel. Verejné obstarávanie malo len malý vplyv na prenikanie ekologických vozidiel na trh v EÚ, a teda aj veľmi obmedzený vplyv na znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie. Taktiež nemalo žiaden viditeľný vplyv na konkurencieschopnosť či rast daného odvetvia.

Pri hodnotení sa zistili tieto kľúčové dôvody obmedzeného vplyvu smernice:

- Obmedzený rozsah zmlúv, na ktoré sa smernica vzťahuje: vzhľadom na obmedzené ustanovenia týkajúce sa rozsahu pôsobnosti sa smernica vzťahuje len na priamy nákup verejnými orgánmi a na žiadne iné postupy. Nerieši sa ňou napríklad prenájom, lízing alebo nákup vozidiel na splátky. Navyše sa v rámci zmlúv o poskytnutí služby v oblasti dopravy vzťahuje výlučne na verejnú osobnú dopravu.
- Chýbajúce jasné ustanovenia o nákupe vozidiel: v smernici sa jasne nevymedzujú ekologické vozidlá ani neobsahuje jasné ustanovenia o ich nákupe.
- Zložité ustanovenie o používaní metodiky peňažného vyjadrovania: pri hodnotení sa skonštatovalo, že verejné orgány túto metodiku používajú len zriedka, pretože je veľmi zložitá.
- Nedostatočné zosúladenie politík verejného obstarávania členských štátov: v odôvodnení 15 smernice o ekologických vozidlách sa uvádza, že „verejné

obstarávanie vozidiel pre verejné dopravné služby môže mať výrazný vplyv na trh, ak sa na úrovni Spoločenstva budú uplatňovať harmonizované kritériá“. Takéto harmonizované kritériá doteraz neboli zavedené.

Pri hodnotení *ex post* sa dospelo k záveru, že smernica by mala zostať v platnosti. Verejné obstarávanie má potenciál pomôcť zvýšiť zavádzanie ekologických vozidiel na trhu a prispieť k úsporám z rozsahu, ktoré povedú k nižším výrobným nákladom a nižším cenám. To by zase malo pomôcť stimulovať súkromný dopyt po ekologických vozidlách: väčšia viditeľnosť môže zvýšiť dôveru spotrebiteľa. Zrušením by sa v súvislosti s prechodom EÚ na nízkoemisnú dopravu vyslal nevhodný politický signál. Verejní obstarávatelia by mali väčšie problémy pri odôvodnení nákupu – horizontálne právne predpisy v oblasti obstarávania nestanovujú tieto konkrétne požiadavky. V tejto chvíli neexistujú ani žiadne alternatívne politické opatrenia, ktoré by dokázali stimulovať trh s ekologickejšími ťažkými úžitkovými vozidlami.

V hodnotení *ex post* sa odporučili viaceré zmeny smernice vrátane rozšírenia rozsahu jej pôsobnosti a zmeny ustanovení o nákupe vozidiel tak, aby obsahovali aj definíciu a súvisiace požiadavky na opatrenia. Zároveň sa konštatovala potreba zvýšenia úrovne a kvality dostupných informácií a údajov s cieľom podporiť monitorovanie účinnosti a efektívnosti smernice v budúcnosti.

• **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

V rámci posúdenia vplyvu boli zainteresované strany konzultované v rámci:

- otvorenej verejnej konzultácie, ktorá sa konala od 19. decembra 2016 do 24. marca 2017: potvrdila sa potreba revízie; väčšina strán podporila rozšírenie rozsahu pôsobnosti a zavedenie definície a súvisiacich minimálnych požiadaviek na opatrenia,
- rozhovorov so zainteresovanými stranami, ktoré prebiehali od decembra 2016 do marca 2017; poukázali najmä na potrebu flexibility pri vykonávaní smernice,
- verejného stretnutia zainteresovaných strán k verejnej konzultácii 28. apríla 2017, kde sa hovorilo o potrebách a relatívnych výhodách jednotlivých prístupov k rozšíreniu rozsahu pôsobnosti smernice, vymedzeniu definície a súvisiacich požiadaviek na obstarávanie,
- stretnutí so zástupcami členských štátov 8. februára, 5. apríla a 28. apríla 2017, kde sa poukázalo na význam jednotnosti politík a výhody prístupu k vymedzeniu ekologických vozidiel na základe emisií.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Príprava správy o posúdení vplyvu sa začala hodnotením smernice *ex post*¹². Väčšinu použitých informácií poskytli zainteresované strany počas konzultačných aktivít. Doplnili sa o informácie, ktoré zainteresované strany poskytli Komisii *ad hoc*.

K ďalším zdrojom informácií patrila práca expertnej skupiny v rámci podskupiny pre alternatívne palivá v mestách v rámci fóra GR MOVE pre udržateľnú dopravu. Použili sa aj informácie vypracované na revíziu kritérií Komisie pre zelené verejné obstarávanie. Posúdenie vplyvu do veľkej miery vychádza zo sprievodnej štúdie, ktorú uskutočnila

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

spoločnosť Ricardo AEA¹³. Celkovo sa na vypracovanie správy o posúdení vplyvu použilo mnoho zdrojov, ktoré boli do veľkej miery vyčerpávajúce a zastupovali jednotlivé skupiny zainteresovaných strán.

Komisia 11. mája 2017 usporiadala aj stretnutie s odborníkmi z rôznych miest a regiónov o posúdení územného vplyvu tohto legislatívneho návrhu.

• **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu bolo výboru Komisie pre kontrolu regulácie predložené 26. júla 2017. Výbor 13. septembra 2017 vydal kladné stanovisko s výhradami. Domnieval sa, že v záverečnej správe by sa mala úplne vysvetliť pridaná hodnota iniciatívy v porovnaní s inými iniciatívami, ktoré majú vplyv na emisie z cestnej dopravy, ako aj z hľadiska zvyšovania trhového uplatnenia vozidiel. Skonštatoval, že v správe treba jasnejšie vysvetliť dôvody zmeny riadenia podľa smernice v súvislosti so zásadou technologickej neutrality a podrobnejšie opísať návrh možností politiky. V stanovisku sa ďalej poznamenávalo, že krátkodobé a dlhodobé čisté prínosy možností politiky by mali byť jasnejšie a že treba podrobnejšie vysvetliť uplatňovanie tohto prístupu a jeho implikácie z hľadiska programu REFIT.

Záverečná správa o posúdení vplyvu obsahuje v oddieloch 1.2, 3.3, 3.4 a 4.3 komplexný opis a posúdenie pridanej hodnoty iniciatívy a jej prepojenia s inými politickými iniciatívami. V oddiele 2.1 sa kvalitatívne opisuje dominový efekt na súkromné nákupné rozhodnutia. Podrobný opis možností politiky je obsiahnutý v oddiele 5, pričom vychádza z opisu predvýberu spomedzi všetkých možných opatrení podľa oddielu 4. Obsahuje dôvody zamietnutia prístupu internalizácie externých nákladov, najmä z dôvodu jeho obmedzeného praktického využívania. Komplexná analýza vplyvov všetkých možností je uvedená v oddiele 6 a v maximálnej možnej miere zahŕňa analýzu kompromisov. Posúdenie vplyvu obsahuje aj informácie o citlivosti východiskového scenára vzhľadom na ostatné politické iniciatívy. Zhrnutie posúdenia vplyvu a stanovisko výboru pre kontrolu regulácie možno nájsť na webových stránkach Komisie¹⁴.

Možnosti politiky

Možnosť 1: Zrušenie smernice

Touto možnosťou politiky by sa smernica zrušila. Konkrétne ciele smernice by sa riešili rôznymi nelegislatívnymi nástrojmi vrátane zvyšovania informovanosti a propagácie uplatňovania dobrovoľných kritérií zeleného verejného obstarávania stanovených Európskou komisiou. Mohli by sa revidovať aj existujúce finančné usmernenia EÚ týkajúce sa prechodu na vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami¹⁵. Podporili by sa dobrovoľné činnosti trhových subjektov.

Možnosť 2: Vymedzenie pojmu „ekologické vozidlo“ a požiadavka na členské štáty, aby vypracovali národné politické plány alebo používali metodiku peňažného vyjadrovania

V tejto možnosti politiky sa navrhuje niekoľko menších zmien. Nemení sa ňou rozsah pôsobnosti smernice. Od členských štátov sa však žiada, aby si zvolili jeden z dvoch základných prístupov:

¹³ SWD(2017) 366 final.

¹⁴ [Vložiť webový odkaz, keď bude k dispozícii].

¹⁵ SWD(2013) 27.

- používanie spoločného vymedzenia pojmu „ekologické vozidlo“ na základe výfukových emisií, ako sa vymedzuje v pozmenenej smernici, a na základe toho vypracovanie vnútroštátneho politického rámca v záujme dosiahnutia dlhodobého cieľa, alebo
- povinnosť všetkých verejných orgánov obstarávať vozidlá na základe ich interných a externých nákladov vyjadrených v peňažnej hodnote, pričom v tomto prípade by bolo záväzné používanie revidovanej metodiky peňažného vyjadrovania podľa smernice.

Možnosť 3: Vymedzenie pojmu „ekologické vozidlo“ na základe prahových hodnôt emisií a stanovenie minimálnych cieľov obstarávania pre ľahké vozidlá a súčasne rozšírenie rozsahu pôsobnosti

Touto možnosťou politiky sa smernica reviduje hlbkovo. Zvyšuje sa úroveň jej ambícií a mení sa základný prístup k riadeniu. Touto možnosťou sa konkrétne:

- zavádza spoločné vymedzenie pojmu „ekologické vozidlo“ na základe prahovej hodnoty emisií (počas prevádzky vozidla) pre ľahké vozidlá, pričom sa kombinujú emisie CO₂ a emisie látok znečisťujúcich ovzdušie,
- dopĺňa minimálny cieľ obstarávania pre verejné orgány stanovený na úrovni členských štátov pre ľahké vozidlá v nadväznosti na prahové hodnoty stanovené podľa práva EÚ v oblasti obstarávania na roky 2025 a 2030¹⁶,
- zavádzajú opatrenia na rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice a
- vypúšťa metodika peňažného vyjadrovania.

Možnosť 4: Vymedzenie pojmu na základe alternatívnych palív, stanovenie súvisiacich minimálnych cieľov v obstarávaní pre všetky vozidlá a súčasne rozšírenie rozsahu pôsobnosti

V rámci tejto možnosti politiky sa uplatňuje rovnaký všeobecný prístup k revidovaniu smernice ako pri 3. možnosti politiky, ale s niekoľkými rozdielmi. Konkrétne:

- zavádza sa spoločné vymedzenie pojmu „ekologické vozidlo“ na základe alternatívnych palív pre ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá z kategórie dobíjateľných hybridov, batériových elektromobilov, elektromobilov s palivovými článkami a vozidiel na zemný plyn/biometán,
- dopĺňa sa minimálny cieľ obstarávania pre verejné orgány stanovený na úrovni členských štátov pre ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá v nadväznosti na definíciu a prahové hodnoty stanovené podľa práva EÚ v oblasti obstarávania na roky 2025 a 2030,
- zavádzajú sa opatrenia na rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice a
- vypúšťa sa metodika peňažného vyjadrovania.

Možnosť 5: Prijatie nariadenia o používaní metodiky peňažného vyjadrovania ako jediného prístupu zabezpečovania vstupov pre obstarávanie vozidiel, a súčasne rozšírenie pôsobnosti

Touto možnosťou politiky sa úplne mení rámec riadenia pre obstarávanie ekologických vozidiel. Súčasná smernica by sa nahradila nariadením o podpore ekologických vozidiel

¹⁶ Rok 2025 poskytuje dostatočný čas na prípravu a úpravu postupov verejného obstarávania, pričom zároveň umožňuje krátkodobé signály pre trh. Postupnosť krokov do roku 2030 tiež dáva príležitosť zvýšiť ambicióznosť smernice, pokiaľ ide o stimuláciu inovácií pri obstarávaní vozidiel.

a stanovilo by sa, že vozidlá sa budú obstarávať na základe energetického a environmentálneho vplyvu, ktorý sa vyjadrí v peňažnej hodnote podľa revidovanej metodiky. Zároveň by sa rozsah pôsobnosti smernice rozšíril.

Možnosť 6: Vymedzenie pojmu „ekologické vozidlo“ na základe prahových hodnôt emisií, stanovenie minimálneho cieľa obstarávania pre ľahké vozidlá a jeho kombinácia s definíciou na základe alternatívnych palív, ako aj stanovenie minimálnych cieľov obstarávania pre ťažké úžitkové vozidlá

V tejto možnosti sa kombinujú prvky 3. a 4. možnosti politiky. Uznáva sa tu výhoda prístupu k definícii ekologických vozidiel na základe emisií. Pre ľahké vozidlá sa využíva prístup z 3. možnosti. Pre ťažké úžitkové vozidlá sa využíva prístup zo 4. možnosti, pričom Komisia môže prijať delegovaný akt s cieľom zmeniť tento prístup na prístup založený na prahových hodnotách emisií, keď sa pre ťažké úžitkové vozidlá na úrovni EÚ prijímú emisné normy CO₂.

Na účely revízie smernice bola ako uprednostňovaná možnosť politiky zvolená 6. možnosť. Dosahuje vyššiu konzistentnosť s uplatňovaním emisných noriem CO₂ na osobné automobily a dodávky na úrovni EÚ. Obe iniciatívy sa zameriavajú na rovnaký typ vozidla kombináciou pák zameraných na stranu ponuky a dopytu na trhu. Možnosť č. 6 zabezpečuje, že smernica bude prispôsobiteľná prístupu založenému na emisiách, ktorý sa v budúcnosti uplatní pre ťažké úžitkové vozidlá. Zároveň sa ňou zaručuje okamžitý vplyv na prenikanie ťažkých úžitkových vozidiel na trh. Táto možnosť napokon určuje aj jasné budúce smerovanie, vďaka čomu trhoví aktéri získajú dlhodobú istotu a zabezpečí sa flexibilita a možnosť voľného rozhodovania o vykonávaní.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Regulačná vhodnosť a zjednodušenie smernice o ekologických vozidlách sa dosiahnu, ak sa stanoví jasná definícia a súvisiace minimálne ciele obstarávania a ak sa zruší zložitá metodika peňažného vyjadrovania. Ak by súčasný prístup podľa tejto smernice pokračoval, prevládli by kompromisy medzi lepším vymedzením ekologických vozidiel (a súvisiacimi ustanoveniami o nákupe) a zlepšovaním metodiky peňažného vyjadrovania a ohrozil by sa cieľ vytvorenia silnejších trhových signálov a efektívnejších postupov obstarávania. Uprednostňovaná možnosť pravdepodobne povedie k počiatočnému zvýšeniu administratívnej záťaže, pretože bude potrebná implementácia cieľov a podávanie správ. Tento nárast však bude vyvážený celkovými sociálno-ekonomickými prínosmi, ale aj dlhodobým zjednodušením v rámci navrhovaného prístupu v podobe jasných ustanovení. Vykonávanie v členských štátoch umožňuje flexibilne kombinovať miestne a regionálne iniciatívy v oblasti obstarávania podľa kapacity a vyspelosti trhu. Skutočným používaním doplnených kódov spoločného slovníka obstarávania (CPV) a registrácií v databáze Tender Electronic Daily sa podporí a zjednoduší podávanie správ a monitorovanie. Zo správy o posúdení vplyvu vyplýva, že prínosy zjednodušenia sa postupným vykonávaním smernice v priebehu času budú zvyšovať.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Návrh rieši nedostatočnosť súčasných povinností vykazovania. Členské štáty budú musieť podávať správy o vykonávaní smernice každé tri roky počnúc priebežnou správou v roku

2023. Úplná správa o vykonávaní cieľa na rok 2025 sa predloží v roku 2026. Do spoločného slovníka obstarávania EÚ by sa mali doplniť spoločné kódy pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami, aby bolo možné jednoducho zverejňovať oznámenia v databáze Tender Electronic Daily. Komisia navyše podporí vykonávanie revidovanej smernice pokračovaním práce v rámci fóra Európskej komisie pre udržateľnú dopravu.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh smernice, ktorou sa mení smernica o ekologických vozidlách, vychádza zo 6. možnosti politiky. Smernica sa mení takto:

- rozsah pôsobnosti smernice, ako sa stanovuje v článku 3, sa okrem nákupu rozširuje na ďalšie formy obstarávania, konkrétne lízing vozidiel, ich prenájom alebo nákup na splátky, a na verejné zákazky na poskytovanie služieb verejnej cestnej dopravy, osobnej cestnej dopravy na osobitné účely, nepravidelnej osobnej dopravy a požičiavania autobusov a autokarov s vodičom podľa príslušných kódov spoločného slovníka obstarávania, ako sa uvádza v prílohe,
- vymedzenia pojmov podľa smernice sa menia v článku 4 ods. 4 tým, že sa pridáva odkaz na minimálne ciele v obstarávaní pre členské štáty, ako sa uvádza v prílohe,
- ustanovenia o nákupe ekologických vozidiel podľa článku 5 sa revidujú tak, aby sa v nich stanovovali minimálne ciele v obstarávaní ekologických vozidiel podľa jednotlivých členských štátov a kategórií segmentov vozidiel v závislosti od kombinovaných prahových hodnôt emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie (ľahké vozidlá) a alternatívnych palív (ťažké úžitkové vozidlá), ako sa uvádza v prílohe, a od dátumov uvedených v prílohe,
- vypúšťa sa súčasný článok 6,
- zavádza sa nový článok 7 o výkone delegovania právomocí a prispôsobuje sa článok 9 o uplatňovaní vykonávacích právomocí,
- článok 10 sa prispôsobuje tak, že sa pre členské štáty zavádza povinnosť podávať správy a povinnosti Komisie v tejto oblasti sa zosúladujú s povinnosťami členských štátov, pričom priebežná správa sa predloží v roku 2023 a úplná správa o vykonávaní cieľov na rok 2025 sa predloží v roku 2026 a následne každé tri roky.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 192,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Únia je odhodlaná dosiahnuť udržateľný, konkurencieschopný, bezpečný a dekarbonizovaný energetický systém³. Energetická únia a rámec politík v oblasti energetiky a klímy na roky 2020 až 2030⁴ stanovujú pre Úniu ambiciózne záväzky ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % do roku 2030 v porovnaní s hodnotami z roku 1990, zvýšenia podielu spotreby energie z obnoviteľných zdrojov aspoň o 27 %, dosiahnutia aspoň 27 % úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Únii.
- (2) V európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu⁵ Komisia oznámila, že aby Únia splnila svoje záväzky prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v roku 2015 v Paríži, musí sa urýchliť dekarbonizácia odvetvia dopravy, a teda emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy sa musia stabilne znižovať, aby sa do polovice storočia dosiahli ich nulové hodnoty. Navyše treba bezodkladne výrazne znížiť dopravné emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, ktoré škodia ľudskému zdraviu. Možno to dosiahnuť rôznymi politickými iniciatívami vrátane využitia verejného obstarávania ekologických vozidiel.
- (3) Komisia vo svojom oznámení „Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých“⁶

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .² Ú. v. EÚ C , , s. .³ Závery Európskej rady z 24. októbra 2014.⁴ Oznámenie Komisie o rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030 [COM(2014) 0013].⁵ COM(2016) 501 final.⁶ COM(2017) 283 final.

zdôrazňuje, že posilnenie výroby a zavádzania ekologických vozidiel, infraštruktúry pre alternatívne palivá a nových služieb mobility s využitím digitalizácie a automatizácie v Únii prináša európskym občanom, členským štátom i priemyslu viacero výhod. Patrí medzi ne bezpečnejšie a plynulejšie cestovanie, ako aj zmiernenie vystavenia škodlivým znečisťujúcim látkam. V správe o stave Únie z roku 2017 sa navyše uvádza cieľ, aby sa EÚ stala svetovým lídrom dekarbonizácie.

- (4) Ako Komisia uviedla v oznámení „Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých“⁷, tento návrh je súčasťou druhého balíka návrhov, ktorý prispeje k úsiliu Únie o nízkoemisnú mobilitu. Tento balík, ktorý sa predstavuje v oznámení Komisie s názvom „Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“, zahŕňa kombináciu opatrení na strane ponuky i dopytu, ktoré EÚ navedú na cestu nízkoemisnej mobility a zároveň posilnia konkurencieschopnosť jej mobilitného ekosystému.
- (5) Inovácia a nové technológie pomáhajú znižovať emisie vozidiel, čím podporujú dekarbonizáciu sektora dopravy. Intenzívnejším využívaním cestných vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami sa pravdepodobne znížia emisie CO₂, ako aj určitých znečisťujúcich látok (tuhé častice, oxidy dusíka a nemetánové uhlíkovodíky), a podporí sa konkurencieschopnosť a rast európskeho priemyslu na rozvíjajúcich sa svetových trhoch vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami.
- (6) Verejné orgány môžu svojou politikou verejného obstarávania vytvoriť a podporiť trhy s inovačnými tovarmi a službami. V smerniciach 2014/24/EÚ⁸ a 2014/25/EÚ⁹ sa stanovujú minimálne harmonizované pravidlá verejného obstarávania, ktorými sa zosúladuje, ako verejné orgány a niektorí prevádzkovatelia verejných služieb nakupuje tovar, práce a služby. Stanovujú sa v nich najmä celkové prahy hodnoty zákaziek, ktoré podliehajú legislatíve Únie, a tie platia aj pre smernicu o ekologických vozidlách.
- (7) Smernica 2009/33/ES dopĺňa horizontálne právne predpisy Únie v oblasti verejného obstarávania a pridáva kritériá udržateľnosti s cieľom stimulovať trh ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Komisia v roku 2015 vykonala *ex post* hodnotenie smernice o ekologických vozidlách a dospela k záveru, že daná smernica nevedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Únii, najmä pre nedostatky v jej ustanoveniach o rozsahu pôsobnosti a nákupe vozidiel. Vplyv na znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj vplyv na podporu konkurencieschopnosti odvetvia sa ukázal ako veľmi obmedzený.
- (8) Vykonané posúdenie vplyvu zdôrazňuje prínosy zmeny celkového riadiaceho prístupu k obstarávaniu ekologických vozidiel na úrovni Únie. Oproti spoliehaniu sa na internalizáciu externých nákladov v celkových rozhodnutiach o obstarávaní možno minimálnymi cieľovými hodnotami v obstarávaní účinne dosiahnuť cieľ, ktorým je ovplyvniť trhové uplatnenie ekologických vozidiel, pričom sa poukazuje na relevantnosť zohľadnenia environmentálnych aspektov vo všetkých rozhodnutiach o obstarávaní. Stredno- a dlhodobé prínosy pre európskych občanov a podniky tento prístup plne odôvodňujú, pričom sa rozumie, že verejným obstarávateľom,

⁷ COM(2017) 283 final.

⁸ Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65 – 242.

⁹ Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243 – 374.

obstarávateľským subjektom ani prevádzkovateľom nepredpisuje použitie žiadnej konkrétnej technológie.

- (9) Pokrytie všetkých relevantných postupov obstarávania sa zaist'uje rozšírením rozsahu pôsobnosti smernice na postupy ako lízing vozidiel, ich prenájom alebo nákup na splátky, ako aj na zmluvy o poskytovaní služieb verejnej cestnej dopravy, služieb osobnej cestnej dopravy na osobitné účely, nepravidelnej osobnej dopravy a požičiavanie autobusov a autokarov s vodičom, ako aj konkrétnych poštových a kuriérskych služieb či zberu odpadu.
- (10) Kľúčoví zainteresovaní aktéri všeobecne podporujú definíciu ekologických vozidiel, ktorá zohľadní požiadavky na znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z ľahkých vozidiel a ťažkých úžitkových vozidiel. Aby sa zaistili primerané stimuly na podporu trhového uplatnenia vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami v Únii, ustanovenia o ich verejnom obstarávaní podľa tejto novely by sa mali zosúladiť s ustanoveniami legislatívy Únie o emisiách CO₂ z osobných automobilov a dodávok na obdobie po roku 2020¹⁰. Opatrenia prijaté na základe zmenenej smernice posilnia súlad s požiadavkami týchto noriem. Ambicióznejší prístup v oblasti verejného obstarávania môže byť významným dodatočným trhovým stimulom.
- (11) Ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá sa využívajú na rôzne účely a líši sa pri nich aj úroveň trhovej vyspelosti, takže by bolo vhodné, aby ustanovenia o verejnom obstarávaní tieto rozdiely zohľadnili. Posúdenie vplyvu preukázalo pridanú hodnotu uplatnenia prístupu založeného na alternatívnych palivách, kým sa na úrovni Únie nestanovia technologicky neutrálne požiadavky na emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel, čo Komisia plánuje v budúcnosti navrhnúť. Zároveň sa posúdením vplyvu zistilo, že pri mestských autobusoch s nízkymi a nulovými emisiami sú trhy vyspelejšie, zatiaľ čo trhy s nákladnými vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami sa nachádzajú v skorších štádiách vývoja.
- (12) Určenie minimálnych cieľových hodnôt obstarávania ekologických vozidiel do rokov 2025 a 2030 na úrovni členských štátov by malo posilniť politickú istotu na trhoch, kde sa vyžadujú investície do mobility s nízkymi a nulovými emisiami. Minimálne cieľové hodnoty posilnia budovanie trhov po celej Únii. Poskytujú čas potrebný na prispôsobenie postupov verejného obstarávania a zároveň vysielajú jasný trhovú signál. V posúdení vplyvu sa poznamenáva, že členské štáty v závislosti od ekonomických možností a závažnosti problému čoraz viac využívajú stanovovanie cieľových hodnôt. Rôznym členským štátom by sa mali stanoviť rôzne cieľové hodnoty podľa ich ekonomických možností (hrubý domáci produkt na obyvateľa) a miery vystavenia znečisteniu (hustota mestského osídlenia). Minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní by mala dopĺňať povinnosť verejných obstarávateľov, obstarávateľských subjektov a prevádzkovateľov zvážiť príslušné energetické a environmentálne aspekty vo všetkých ich postupoch obstarávania. Z posúdenia územného vplyvu tejto zmenenej smernice vyplynulo, že dosah bude naprieč regiónmi Únie rovnomerný.
- (13) Maximálny vplyv možno dosiahnuť, ak sa verejné obstarávanie ekologických vozidiel zameria na oblasti s relatívne vysokou mierou znečistenia ovzdušia. Verejné orgány členských štátov sa vyzývajú, aby sa na tieto oblasti osobitne zamerali pri plnení

¹⁰ COM(2017) 676 final.

svojich vnútroštátnych minimálnych cieľov, a aby súvisiace kroky zohľadnili v správach predkladaných podľa tejto zmenenej smernice.

- (14) Náklady na životný cyklus sú významným nástrojom, pomocou ktorého môžu verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty na základe relevantnej metodiky peňažne vyčíslieť energetické a environmentálne náklady počas životného cyklu vozidla vrátane nákladov spojených s emisiami skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok. Keďže metodika výpočtu prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla podľa smernice 2009/33/EÚ sa využíva málo a verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty poskytnú informácie o používaní vlastných metodík prispôbených konkrétnym okolnostiam a potrebám, nemala by sa predpisovať žiadna povinná metodika – verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty alebo prevádzkovatelia by mali mať v procese obstarávania možnosť zvoliť si akúkoľvek metodiku výpočtu nákladov na životný cyklus.
- (15) V záujme účinného monitorovania vykonávania by podávanie správ o verejnom obstarávaní podľa tejto zmenenej smernice malo poskytovať jasný prehľad o trhu. Malo by sa začínať priebežnou správou v roku 2023 a pokračovať prvou úplnou správou o plnení minimálnych cieľových hodnôt v roku 2026 a následne každé tri roky. Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie jednotlivých verejných orgánov a vytvoril funkčný prehľad o trhu, mala by sa presadzovať jednoduchá štruktúra správ. Komisia zabezpečí úplné správy o vozidlách s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj o ostatných vozidlách s pohonom na alternatívne palivá v kontexte spoločného slovníka obstarávania Únie. Osobitné kódy v spoločnom slovníku obstarávania uľahčia registráciu a monitorovanie v rámci databázy TED (Tender Electronic Daily).
- (16) Trhové uplatnenie ekologických vozidiel možno ďalej podporiť cieľovou verejnou podporou opatrení na úrovni členských štátov i Únie. Zahŕňa to lepšiu výmenu poznatkov a zosúladenie obstarávaní, ktoré umožnia činnosť v dostatočnom rozsahu na zníženie nákladov a vplyv na trhu. Možnosť verejnej podpory zameranej na rozvoj infraštruktúry potrebnej na distribúciu alternatívnych palív je uznaná v usmernení o štátnej pomoci v oblasti ochrany životného prostredia a energetiky na roky 2014 – 2020¹¹. Na takúto verejnú podporu sa však naďalej uplatňujú pravidlá zmluvy, najmä jej články 107 a 108.
- (17) Aby sa dosiahli ciele tejto smernice, mala by sa na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom aktualizovať ustanovenia o emisných normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá na obdobie piatich rokov počnúc *[vložiť dátum nadobudnutia účinnosti]*. Toto obdobie by sa malo automaticky predlžovať na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú proti takémuto predĺženiu námietku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov by Komisia mala zabezpečiť, aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili Európskemu parlamentu a Rade.
- (18) Keďže ciele tejto smernice, konkrétne zabezpečiť na strane dopytu stimul pre ekologické vozidlá v záujme podpory prechodu na nízkoemisnú mobilitu, nedokážu dostatočne zabezpečiť členské štáty samotné, ale vzhľadom na spoločný a dlhodobý politický rámec, ako aj rozsah, ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia

¹¹ Ú. v. EÚ C 200, 28.6.2014, s. 1.

prijat' opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity v zmysle článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku neprekračuje táto smernica rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (19) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom¹² sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (20) Smernica 2009/33/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2009/33/ES sa mení takto:

1. názov sa nahrádza takto:

„Smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility“

2. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Rozsah pôsobnosti

Táto smernica sa vzťahuje na zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky:

- a) verejnými obstarávateľmi alebo obstarávateľskými subjektmi, pokiaľ sa na nich vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania uvedené v smerniciach 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ;
- b) prevádzkovateľmi, ktorí v rámci verejných zákaziek na poskytnutie služby plnia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007¹³;
- c) v rámci verejných zákaziek na poskytnutie dopravných služieb uvedených v tabuľke 1 prílohy nad prahovou hodnotou, ktorú určia členské štáty a ktorá nepresiahne prahové hodnoty stanovené v článku 4 smernice 2014/24/EÚ a v článku 15 smernice 2014/25/EÚ“.

3. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

¹² Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

¹³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „verejní obstarávatelia“ sú verejní obstarávatelia vymedzení v článku 2 ods. 1 bode 1 smernice 2014/24/EÚ a v článku 3 smernice 2014/25/EÚ;
2. „obstarávateľské subjekty“ sú obstarávatelia uvedení v článku 4 smernice 2014/25/EÚ;
3. „vozidlo cestnej dopravy“ je vozidlo spadajúce pod časť A body 1 a 2 prílohy II k smernici 2007/46/ES¹⁴.
4. „ekologické vozidlo“ je
 - a) vozidlo kategórie M1 alebo M2 s maximálnymi výfukovými emisiami CO₂ v g/km a emisiami znečisťujúcich látok pri skutočnej jazde pod percentuálnou hodnotou platných emisných limitov podľa tabuľky 2 prílohy alebo
 - b) vozidlo kategórie N1 s maximálnymi výfukovými emisiami CO₂ v g/km a emisiami znečisťujúcich látok pri skutočnej jazde pod percentuálnou hodnotou platných emisných limitov podľa tabuľky 2 prílohy alebo
 - c) vozidlo kategórie M3, N2 alebo N3 v zmysle vymedzenia v tabuľke 3 prílohy“.
4. Vkladá sa tento článok 4a:

„Článok 4a

Delegovanie právomocí

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 8a prijímať delegované akty s cieľom aktualizovať tabuľku 3 prílohy s prahovými hodnotami výfukových emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie pri ťažkých úžitkových vozidlách, keď na úrovni Únie nadobudnú účinnosť príslušné emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá“.

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa pri kúpe, lízingu, prenájme alebo nákupe na splátky vozidiel cestnej dopravy a pri verejných zákazkách na poskytnutie služieb verejnej osobnej cestnej a železničnej dopravy, ako aj verejných zákazkách na poskytnutie služieb uvedených v článku 3 tejto smernice dodržali minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní uvedené v tabuľke 4 prílohy pri ľahkých vozidlách a v tabuľke 5 prílohy pri ťažkých úžitkových vozidlách.
2. Orgány členských štátov môžu uplatniť vyššie minimálne cieľové hodnoty, než sú uvedené v prílohe k tejto smernici.“
6. Články 6 a 7 sa vypúšťajú.
7. Vkladá sa nový článok 8a:

¹⁴ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
 2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4a sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od *[vložiť dátum nadobudnutia účinnosti]*. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
 3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4a môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
 4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s odborníkmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.
 5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
 6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4a nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“
8. Článok 9 sa nahrádza takto:
- „1. Komisii pomáha výbor.
- Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa má stanovisko výboru získať písomným postupom, tento postup sa ukončí bez výsledku, ak tak v rámci lehoty na vydanie stanoviska rozhodne predseda výboru alebo ak o to požiada jednoduchá väčšina členov výboru.“
9. Článok 10 sa mení takto:
- a) Odsek 1 sa nahrádza takto:
- „1. Komisia v nadväznosti na správy od členských štátov každé tri roky počnúc 1. januárom 2027 predkladá Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice a o opatreniach prijatých jednotlivými členskými štátmi na účinné vykonávanie tejto smernice.“
- b) Dopĺňajú sa tieto odseky 4 a 5:

„4. Členské štáty predložia Komisii správu o vykonávaní tejto smernice do 1. januára 2026 a následne každé tri roky. Členské štáty predložia Komisii priebežnú správu do 1. januára 2023. Táto správa musí obsahovať informácie o krokoch prijatých na vykonávanie tejto smernice vrátane počtu a kategórií vozidiel obstaraných verejnými obstarávateľmi a obstarávateľskými subjektmi, o dialógu medzi jednotlivými úrovňami riadenia, informácie o zámeroch členských štátov z hľadiska uvedených oznamovacích činností a akékoľvek ďalšie hodnotné informácie. V týchto informáciách by sa mali dodržiavať kategórie uvedené v nariadení č. 2195/2002 o spoločnom slovníku obstarávania (CPV)¹⁵, ako sa uvádza v prílohe.

5. Komisia je splnomocnená prijať prostredníctvom vykonávacích aktov usmernenia k obsahu správ členských štátov uvedených v odseku 4.“

10. Príloha sa nahrádza textom uvedeným v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do XXXX [*Uviesť dátum 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti*]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

¹⁵ Ú. v. ES L 340, 16.12.2002, s. 1.