

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2019/1161**z 20. júna 2019,****ktorou sa mení smernica 2009/33/ES 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 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ⁽³⁾,

keďže:

- (1) V súlade so závermi Európskej rady z 23. a 24. októbra 2014 je Únia odhodlaná dosiahnuť udržateľný, konkurencieschopný, bezpečný a dekarbonizovaný energetický systém. Oznámenie Komisie z 22. januára 2014 s názvom Rámec politik v oblasti klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030 stanovuje pre Úniu ambiciózne záväzky ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % do roku 2030 v porovnaní s úrovňami 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. Odvtedy sa v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 ⁽⁴⁾ stanovil podiel energie z obnoviteľných zdrojov na aspoň 32 % hrubej konečnej energetickej spotreby Únie do roku 2030 a v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2002 ⁽⁵⁾ sa stanovil nový cieľ Únie v oblasti energetickej efektívnosti do roku 2030 na úrovni aspoň 32,5 %.
- (2) Vo svojom oznámení z 20. júla 2016 s názvom Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu Komisia oznámila, že aby Únia splnila svoje záväzky prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy, ktorá sa konala v roku 2015 v Paríži, musí sa urýchliť dekarbonizácia odvetvia dopravy, a bude teda potrebné stabilne znižovať emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, aby sa do polovice storočia dosiahli ich nulové hodnoty. Navyše je potrebné bezodkladne výrazne znížiť dopravné emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, ktoré škodia zdraviu a životnému prostrediu. Možno to dosiahnuť rôznymi politickými iniciatívami vrátane opatrení, ktoré podporujú modálny prechod na verejnú dopravu, a využitia verejného obstarávania na podporu ekologických vozidiel.
- (3) Komisia vo svojom oznámení z 31. mája 2017 s názvom Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých zdôrazňuje, že posilnenie výroby a zavádzania ekologických vozidiel, infraštruktúry pre alternatívne palivá a nových služieb mobility, ktoré využívajú digitalizáciu a automatizáciu v Únii, prináša občanom Únie, členským štátom i priemyslu viaceré výhody. Medzi uvedené výhody patrí bezpečnejšie a plynulejšie riešenia mobility, ako aj zmiernenie vystavenia škodlivým znečisťujúcim látkam. Ako sa okrem toho uvádza v správe o stave Únie z 13. septembra 2017, jedným z hlavných cieľov Únie je, aby sa Únia stala svetovým lídrom dekarbonizácie.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 262, 25.7.2018, s. 58.⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 387, 25.10.2018, s. 70.⁽³⁾ Pozícia Európskeho parlamentu z 18. apríla 2019 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 13. júna 2019.⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).⁽⁵⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2002 z 11. decembra 2018, ktorou sa mení smernica 2012/27/EÚ o energetickej efektívnosti (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 210).

- (4) Ako bolo uvedené v oznámení Komisie s názvom Európa v pohybe, táto smernica je súčasťou druhého balíka návrhov, ktoré prispejú k úsiliu Únie o nízkoemisnú mobilitu. Uvedený balík, ktorý bol prezentovaný v oznámení Komisie z 8. novembra 2017 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 Úniu navedú na cestu nízkoemisnej mobility a zároveň posilnia konkurencieschopnosť jej ekosystému mobility. Podpora ekologických vozidiel by mala prebiehať súbežne s ďalším rozvojom verejnej dopravy ako spôsob, ktorým možno znížiť počet vozidiel na cestách a vďaka tomu znížiť emisie a zlepšiť kvalitu ovzdušia.
- (5) Inovácia v oblasti nových technológií pomáha znižovať emisie CO₂ vozidiel a znižovať znečistenie ovzdušia a hlukové zafaženie, pričom zároveň podporuje dekarbonizáciu sektora dopravy. Intenzívnejším využívaním cestných vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami sa znížia emisie CO₂, ako aj určitých znečisťujúcich látok (tuhé častice, oxidy dusíka a iné uhlíkovdúky ako metán) a zlepší sa tým kvalita ovzdušia v mestách a iných znečistených oblastiach a zároveň sa prispeje ku konkurencieschopnosti a rastu priemyslu Únie na rozvíjajúcich sa svetových trhoch vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Komisia by mala vykonávať politické opatrenia na podporu širokého zavádzania takýchto nových technológií v priemyselnom odvetví a rozširovania ich výrobných kapacít vo všetkých členských štátoch s cieľom prispieť k vytvoreniu rovnakých podmienok a vyváženému rozvoju vo všetkých členských štátoch.
- (6) Trhové prognózy odhadujú, že nákupné ceny ekologických vozidiel budú naďalej klesať. Nižšie náklady na prevádzku a údržbu zahŕňajú už dnes konkurencieschopnejšie celkové náklady na vlastníctvo. Očakávané zníženie nákupných cien ešte viac zníži prekážky brániace dostupnosti a zavádzaniu ekologických vozidiel na trhu v nasledujúcom desaťročí.
- (7) Zatiaľ čo je Únia jedným z vedúcich regiónov v oblasti výskumu a vysokohodnotných ekoinovácií, v ázijsko-tichomorskom regióne sa nachádzajú najväčší výrobcovia batériových elektrických autobusov a batérií. Podobne aj vývoj na svetovom trhu batériových elektrických vozidiel vedú trhy v Číne a USA. Ambiciózná politika Únie na obstarávanie ekologických vozidiel pomôže stimulovať inovácie a ďalej podporiť konkurencieschopnosť a rast priemyslu Únie na rastúcich svetových trhoch s ekologickými vozidlami a so súvisiacou technologickou infraštruktúrou. Ako sa uvádza v jej oznámení z 3. októbra 2017 s názvom Za fungujúce a prínosné verejné obstarávanie v Európe, Komisia bude aj naďalej viesť úsilie o zabezpečenie rovnakých podmienok a na podporu lepšieho prístupu na trhy verejného obstarávania v tretích krajinách vrátane nákupu, lízingu, prenájmu alebo nákupu na splátky vozidiel cestnej dopravy.
- (8) Ak sa vezme do úvahy, že verejné výdavky na tovar, práce a služby predstavovali v roku 2018 približne 16 % HDP, verejné orgány môžu svojou politikou verejného obstarávania stimulovať a podporiť trhy s inovačnými tovarmi a službami. V záujme dosiahnutia uvedeného cieľa by sa v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES⁽⁶⁾ mali stanoviť jasné a transparentné požiadavky vrátane jasných, dlhodobých cieľových hodnôt obstarávania a jednoduchej metódy ich výpočtu. V smerniciach Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ⁽⁷⁾ a 2014/25/EÚ⁽⁸⁾ sa stanovujú minimálne pravidlá verejného obstarávania, ktorými sa koordinuje spôsob, akým verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty obstarávajú práce, tovar a služby. V uvedených smerniciach sa stanovujú najmä celkové peňažné prahy na učenie, ktoré verejné zákazky majú podliehať legislatíve Únie v oblasti verejného obstarávania. Uvedené prahy platia aj pre smernicu 2009/33/ES.
- (9) Dostupnosť dostatočnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry je nevyhnutná pre zavedenie vozidiel na alternatívne palivá. Komisia prijala 8. novembra 2017 akčný plán na podporu urýchleného zavedenia infraštruktúry pre alternatívne palivá v Únii vrátane posilnenej podpory zavedenia verejne dostupnej infraštruktúry prostredníctvom finančných prostriedkov Únie, čo pomôže vytvoriť priaznivejšie podmienky na prechod na ekologické vozidlá, a to aj vo verejnej doprave. Komisia do 31. decembra 2020 preskúma vykonávanie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ⁽⁹⁾ a predloží legislatívny návrh na jej zmenu, ak to na základe tohto preskúmania bude považovať za potrebné.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

⁽⁸⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (10) Smernica 2009/33/ES dopĺňa horizontálne právne predpisy Únie v oblasti verejného obstarávania a pridáva kritériá udržateľnosti, čím sa usiluje o stimulovanie trhu ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Komisia v roku 2015 vykonala následné hodnotenie smernice 2009/33/ES a dospela k záveru, že uvedená smernica nevedla k trhovému vzostupu ekologických vozidiel v Únii, najmä pre nedostatky v oblasti rozsahu jej pôsobnosti a v jej ustanoveniach týkajúcich sa nákupu vozidiel. Z hodnotenia vyplynulo, že vplyv uvedenej smernice bol veľmi obmedzený pri znižovaní emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, ako aj pri podpore konkurencieschopnosti priemyselného odvetvia.
- (11) Posúdenie vplyvu vykonané Komisiou v súvislosti s revíziou smernice 2009/33/ES 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 stanovením minimálnych cieľových hodnôt obstarávania účinne napomôcť dosiahnutiu cieľa, ktorým je propagácia a stimulovanie trhového uplatnenia ekologických vozidiel, pričom sa poukazuje na relevantnosť zohľadnenia environmentálnych aspektov vo všetkých rozhodnutiach o obstarávaní. Strednodobé a dlhodobé prínosy pre občanov a podniky Únie uvedený prístup plne odôvodňujú, pretože je verejným obstarávateľom a obstarávateľským subjektom ponechaná dostatočná pružnosť pri výbere technológie, ktorú využijú.
- (12) Rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice 2009/33/ES zahrnutím postupov, ako je lízing vozidiel, ich prenájom a nákup na splátky, ako aj zmlúv o určitých službách, zabezpečuje, aby boli pokryté všetky podstatné postupy verejného obstarávania. Služby, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ako napríklad služby verejnej cestnej dopravy, služby osobnej cestnej dopravy na osobitné účely, nepravidelná osobná doprava, ako aj konkrétne poštové a kuriérske služby či zber odpadu, by mali byť služby, pri ktorých vozidlá používané na poskytovanie uvedených služieb patria do kategórií vozidiel, na ktoré sa vzťahuje táto smernica a ktoré predstavujú významný prvok v zmluve. Uvedené služby by sa mali identifikovať použitím príslušných kódov spoločného slovníka obstarávania uvedených v prílohe. Existujúce zmluvy by nemali byť spätne dotknuté touto smernicou.
- (13) Kľúčoví zainteresovaní aktéri všeobecne podporujú definíciu ekologických vozidiel, ktorá zohľadňuje požiadavky na znižovanie emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z ľahkých vozidiel. Aby sa zaistili primerané stimuly na propagáciu trhového uplatnenia vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami v Únii, ustanovenia o ich verejnom obstarávaní podľa tejto smernice by sa mali zosúladiť s vymedzením vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami stanoveným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631⁽¹⁰⁾. Opatrenia prijaté na základe tejto smernice posilnia súlad s požiadavkami nariadením stanovenými v nariadení (EÚ) 2019/631. S cieľom zlepšiť kvalitu ovzdušia by ekologické vozidlá mali mať lepšie vlastnosti v porovnaní s minimálnymi požiadavkami na oxidy dusíka (ďalej len „NO_x“) a na ultrajemné častice – počet častíc (ďalej len „PN“) stanovenými v platných limitných hodnotách emisií v reálnych podmienkach jazdy. Okrem vozidiel s nulovými emisiami existuje v súčasnosti len málo ľahkých vozidiel s emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie vo výške 80 % alebo menej v porovnaní so súčasnými emisnými limitmi. Očakáva sa však, že počet takýchto vozidiel sa v nasledujúcich rokoch zvýši, najmä hybridných vozidiel s možnosťou pripojenia na elektrickú sieť. Ambicióznejší prístup v oblasti verejného obstarávania môže byť významným dodatočným trhovým stimulom.
- (14) Ekologické ťažké úžitkové vozidlá by sa mali vymedziť prostredníctvom používania alternatívnych palív v súlade so smernicou 2014/94/EÚ. Keď sa v prípade obstarávaných vozidiel majú používať kvapalné biopalivá, syntetické alebo parafinické palivá, verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty musia zabezpečiť prostredníctvom povinných zmluvných ustanovení alebo podobne účinných prostriedkov v rámci postupu verejného obstarávania, že v uvedených vozidlách sa budú používať len takéto palivá. Hoci uvedené palivá môžu obsahovať palivové prísady, ako je to napríklad pri palive na báze etanolu pre upravené dieselové motory (ED95), nemali by sa miešať s fosílnymi palivami.
- (15) V záujme zlepšenia kvality ovzdušia v mestách je nevyhnutné obnoviť vozový park tak, aby ho tvorili ekologické vozidlá. Podľa zásad obehového hospodárstva je potrebné predĺžiť trvanlivosť výrobkov. Preto by sa vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky na ekologické vozidlá alebo vozidlá s nulovými emisiami v dôsledku dodatočnej modernizácie, mali tiež započítavať k dosiahnutiu príslušných minimálnych cieľových hodnôt obstarávania.

⁽¹⁰⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO₂ pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (16) Lahké úžitkové vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá sa využívajú na rôzne účely a líši sa pri nich aj úroveň zrelosti trhu, takže by bolo vhodné, aby ustanovenia o verejnom obstarávaní tieto rozdiely zohľadnili. Posúdením vplyvu sa zistilo, že pri mestských autobusoch s nízkymi a nulovými emisiami sú trhy zrelejšie, zatiaľ čo trhy s nákladnými vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami sa nachádzajú v skorších štádiách vývoja. Vzhľadom na obmedzenú úroveň zrelosti trhu s autokarmami s nízkymi a nulovými emisiami, relatívne obmedzenú úlohu verejného obstarávania v tomto trhovom segmente a ich osobitné prevádzkové požiadavky by autokary nemali byť zahrnuté do rozsahu pôsobnosti tejto smernice. V súlade s prístupom uplatňovaným v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009⁽¹⁾ a predpise Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 107 sa vozidlá kategórie M₃ s miestami pre stojacich cestujúcich na umožnenie čiastočného pohybu cestujúcich považujú za autobusy, zatiaľ čo vozidlá kategórie M₃ s veľmi obmedzeným priestorom alebo bez priestoru pre stojacich cestujúcich sa považujú za autokary. Vzhľadom na veľmi obmedzený trh s poschodovými autobusmi a na ich špecifické konštrukčné obmedzenia je vhodné počas prvého referenčného obdobia, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, uplatňovať nižšie minimálne cieľové hodnoty obstarávania pre vozidlá s nulovými emisiami patriace do uvedenej kategórie ťažkých úžitkových vozidiel v členských štátoch, kde poschodové autobusy predstavujú významný podiel verejného obstarávania.
- (17) S cieľom zabrániť neprimeranému zaťaženiu verejných orgánov a prevádzkovateľov by členské štáty mali mať možnosť oslobodiť od požiadaviek tejto smernice verejné obstarávanie určitých vozidiel s osobitnými charakteristikami spojenými s prevádzkovými požiadavkami na ne. Medzi uvedené vozidlá patria obrnené vozidlá, sanitky, pohrebné vozidlá, vozidlá kategórie M₁ prístupné pre invalidné vozíky, pojazdné žeriavy, vozidlá navrhnuté a vyrobené na použitie najmä na staveniskách alebo v kameňolomoch, prístavoch alebo letiskách, ako aj vozidlá osobitne navrhnuté a vyrobené alebo upravené na použitie ozbrojenými silami, civilnou ochranou, hasičským zborom a silami zodpovednými za udržiavanie verejného poriadku. Takéto úpravy sa môžu týkať inštalácie špecializovaného komunikačného vybavenia alebo núdzových svetiel. Požiadavky stanovené v tejto smernici by sa nemali vzťahovať na vozidlá, ktoré sú osobitne navrhnuté a vyrobené na vykonávanie prác a ktoré nie sú vhodné na prepravu cestujúcich alebo na prepravu tovaru. Uvedené vozidlá zahŕňajú vozidlá na údržbu ciest, ako napríklad snehové pluh.
- (18) Určenie minimálnych cieľových hodnôt obstarávania ekologických vozidiel, ktoré majú byť dosiahnuté na úrovni členských štátov v dvoch referenčných obdobiach končiacich v roku 2025 a v roku 2030, by malo prispieť k politickej istote na trhoch, kde sú potrebné investície do mobility s nízkymi a nulovými emisiami. Minimálne cieľové hodnoty posilnia budovanie trhov s ekologickými vozidlami v celej Únii. Uvedené cieľové hodnoty poskytujú čas potrebný na prispôbenie postupov verejného obstarávania a zároveň vysielajú jasný trhový signál. Požiadavka, aby sa polovica minimálnych cieľových hodnôt pre autobusy obstarané v uvedených referenčných obdobiach splnila prostredníctvom obstarávania autobusov s nulovými emisiami, navyše posilňuje záväzok k dekarbonizácii odvetvia dopravy. Malo by sa poznamenať, že trolejbusy sa považujú za autobusy s nulovými emisiami za predpokladu, že sú poháňané len elektrinou alebo používajú výhradne hnaciu sústavu s nulovými emisiami, keď nie sú pripojené do siete, inak sa stále považujú za ekologické vozidlá. V posúdení vplyvu sa poznamenáva, že členské štáty v závislosti od svojich 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). Z posúdenia územného vplyvu vykonaného pre túto smernicu vyplynulo, že dosah bude naprieč regiónmi Únie rovnomerný.
- (19) Členské štáty by mali mať flexibilitu rozdeliť úsilie na splnenie minimálnych cieľových hodnôt na svojom území v súlade s ich ústavným rámcom a v súlade s cieľmi svojej dopravnej politiky. Pri rozdeľovaní úsilia v rámci členského štátu by sa mohli zohľadniť rôzne faktory, ako sú rozdiely v ekonomických možnostiach, kvalita ovzdušia, hustota obyvateľstva, charakteristiky dopravných systémov, politiky dekarbonizácie dopravy a zníženia znečistenia ovzdušia alebo akékoľvek iné relevantné kritériá.
- (20) Vozidlá s nulovými výfukovými emisiami tiež zanechávajú environmentálnu stopu v dôsledku emisií pochádzajúcich z dodávateľského reťazca paliva, a to od ťažby až do nádrže, ako aj emisií pochádzajúcich z procesu výroby komponentov a úrovne ich recyklovateľnosti. V záujme súladu s cieľmi v oblasti udržateľnosti by sa batérie mali vyrábať s minimálnym vplyvom na životné prostredie, ako v Únii, tak aj mimo nej, najmä pokiaľ ide o proces ťažby nerastných surovín používaných na výrobu batérií. Propagácia technológií, ktoré riešia túto výzvu, napríklad udržateľných a recyklovateľných batérií, môže prispieť k celkovej udržateľnosti elektrických vozidiel

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1).

prostredníctvom iniciatív, ako je Aliancia EÚ pre batérie a akčný plán EÚ pre batérie, a v kontexte revízie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/66/ES⁽¹²⁾. Malo by sa zväziť prípadné zohľadnenie emisií CO₂ počas životného cyklu a emisií CO₂ vozidiel od zdroja ku kolesám pre obdobie po roku 2030, berúc do úvahy príslušné ustanovenia práva Únie o ich výpočte v danom okamihu.

- (21) Európsky parlament vo svojom odporúčaní Rade a Komisii zo 4. apríla 2017 v nadväznosti na vyšetrowanie vo veci merania emisií v automobilovom priemysle⁽¹³⁾ vyzval členské štáty, aby podporovali politiky ekologického verejného obstarávania prostredníctvom nákupu vozidiel s nulovými emisiami a vozidiel s veľmi nízkymi emisiami orgánmi verejnej správy pre ich vlastné vozové parky alebo v rámci verejných alebo zmiešaných programov spoločného využívania vozidiel a aby postupne do roku 2035 eliminovali nové vozidlá emitujúce emisie CO₂.
- (22) Maximálny vplyv možno dosiahnuť, ak sa verejné obstarávanie ekologických vozidiel zameria na oblasti s relatívne vysokou mierou znečistenia ovzdušia a hlukového zaťaženia. Verejné orgány členských štátov sa vyzývajú, aby sa na tieto oblasti osobitne zamerali pri plnení domácich minimálnych cieľových hodnôt obstarávania. Verejné orgány sa tiež nabádajú k prijímaniu opatrení, ako je napríklad sprístupnenie dostatočných finančných zdrojov verejným obstarávateľom a obstarávateľským subjektom, s cieľom zabrániť tomu, aby náklady na dodržiavanie minimálnych cieľových hodnôt obstarávania stanovených v tejto smernici viedli k vyšším cenám cestovných lístkov pre spotrebiteľov alebo k zníženiu počtu dopravných služieb vo verejnom záujme, alebo aby odrádzali od vývoja necestnej ekologickej dopravy, ako sú električky a metro. Verejné orgány by mali zohľadniť súvisiace kroky v ich správach predkladaných podľa tejto smernice. Na to, aby sa zabránilo neprimeranej záťaži a optimalizovali sa potenciálne výsledky tejto smernice, by sa verejným orgánom mala poskytnúť primeraná technická pomoc.
- (23) Verejná doprava prispieva len k malej miere emisií pochádzajúcich z odvetvia dopravy. S cieľom ďalej podporovať dekarbonizáciu dopravy, zlepšiť kvalitu ovzdušia a zachovať rovnaké podmienky medzi jednotlivými prevádzkovateľmi môžu členské štáty v súlade s právom Únie rozhodnúť o uložení podobných požiadaviek aj na súkromných prevádzkovateľov a služby mimo rozsahu pôsobnosti tejto smernice, ako sú taxislužby, požičovne áut a spoločnosti prevádzkujúce spolujazdu.
- (24) Náklady na životný cyklus sú významným nástrojom, pomocou ktorého môžu verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty pokryť energetické a environmentálne náklady počas životného cyklu vozidla vrátane nákladov spojených s emisiami skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok na základe relevantnej metodiky na určenie peňažnej hodnoty. Keďže metodika výpočtu prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla podľa smernice 2009/33/ES sa využíva málo a verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty poskytli informácie o používaní vlastných metodík prispôbených ich konkrétnym okolnostiam a potrebám, nemalo by sa od verejných obstarávateľov a obstarávateľských subjektov požadovať, aby používali určitú povinnú metodiku, ale mali by mať možnosť zvoliť si akúkoľvek metodiku výpočtu nákladov na životný cyklus s cieľom podporiť ich postup obstarávania na základe kritéria ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, ako sa stanovuje v článku 67 smernice 2014/24/EÚ a v článku 82 smernice 2014/25/EÚ, s prihliadnutím na nákladovú účinnosť počas životnosti vozidla, ako aj na environmentálne a sociálne aspekty.
- (25) V záujme účinného monitorovania vykonávania tejto smernice by podávanie správ o verejnom obstarávaní podľa tejto smernice malo poskytovať jasný prehľad o trhu. Takéto podávanie správ by sa malo začínať predbežným poskytnutím informácií členskými štátmi Komisii do 2. augusta 2022 a pokračovať prvou komplexnou správou o plnení minimálnych cieľových hodnôt obstarávania v roku 2026 a následne každé tri roky. Časový rámec by sa mal zosúladiť s existujúcimi povinnosťami v oblasti podávania správ podľa smerníc 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ. Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie verejných orgánov a vytvoril funkčný prehľad o trhu, mala by sa presadzovať zjednodušená štruktúra správ. Komisia poskytne riešenia na registráciu a monitorovanie v rámci databázy elektronického vestníka verejného obstarávania (ďalej len „TED“ – Tender Electronic Daily) a zabezpečí podávanie komplexných správ 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.

⁽¹²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/66/ES zo 6. septembra 2006 o batériách a akumulátoroch a použitých batériách a akumulátoroch, ktorou sa zrušuje smernica 91/157/EHS (Ú. v. EÚ L 266, 26.9.2006, s. 1).

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (26) Trhové uplatnenie ekologických vozidiel a ich infraštruktúry možno ďalej podporiť cieľovou verejnou podporou opatrení na úrovni členských štátov i Únie. Takéto opatrenia zahŕňajú zvýšenie využívania finančných prostriedkov Únie na podporu obnovy vozových parkov verejnej dopravy a lepšiu výmenu poznatkov a zosúladenie obstarávaní, ktoré umožnia opatrenia v dostatočnom rozsahu na zníženie nákladov a vplyv na trhu. Možnosť verejnej podpory zameranej na podporu rozvoja infraštruktúry potrebnej na distribúciu alternatívnych palív je uznaná v usmernení o štátnej pomoci v oblasti ochrany životného prostredia a energetiky na roky 2014 – 2020 ⁽¹⁴⁾. Na takúto verejnú podporu sa však naďalej uplatňuje Zmluva o fungovaní Európskej únie, najmä jej články 107 a 108.
- (27) Cieľové podporné opatrenia na obstarávanie ekologických vozidiel môžu pomôcť verejným obstarávateľom a obstarávateľským subjektom. V súčasnom viacročnom finančnom rámci (ďalej len „VFR“) na roky 2014 – 2020 Únia už disponuje množstvom rôznych fondov na podporu členských štátov, miestnych orgánov a dotknutých prevádzkovateľov pri ich prechode na udržateľnú mobilitu. Európske štrukturálne a investičné fondy sú predovšetkým kľúčovým zdrojom financovania projektov mestskej mobility. Horizont 2020, výskumný program Únie zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1291/2013 ⁽¹⁵⁾, financuje výskum a inovačné projekty v oblasti mestskej mobility a inteligentných miest a komunít, zatiaľ čo nástroj na prepájanie Európy zriadený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 ⁽¹⁶⁾ venuje podporu zavádzaniu príslušnej infraštruktúry v mestských uzloch. Zavedenie vymedzenia pojmu ekologické vozidlo a stanovenie minimálnych cieľových hodnôt pre ich obstarávanie v tejto smernici môže pomôcť zabezpečiť ešte cielenejšie využívanie finančných nástrojov Únie aj v budúcom VFR na roky 2021 – 2027. Uvedené podporné opatrenia pomôžu znížiť počiatočne vysoké investície do zmien infraštruktúry a podporia dekarbonizáciu dopravy.
- (28) S cieľom pomôcť zabezpečiť, aby sa potenciálne výhody plne využili, Komisia by mala poskytnúť členským štátom usmernenia týkajúce sa rôznych fondov Únie, ktoré by sa mohli využiť, a mala by uľahčiť a štruktúrovať výmenu poznatkov a najlepších postupov medzi členskými štátmi s cieľom podporiť nákup, lízing, prenájom alebo nákup na splátky ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy verejnými obstarávateľmi a obstarávateľskými subjektmi. Komisia by mala aj naďalej poskytovať technické a finančné poradenské služby miestnym orgánom a prevádzkovateľom prostredníctvom nástrojov, ako sú Európske centrum investičného poradenstva, JASPERS a JESSICA. Takáto pomoc by mala zahŕňať nabádanie verejných obstarávateľov a obstarávateľských subjektov, aby spojili svoje zdroje v spoločnom obstarávaní vozidiel cestnej dopravy s nízkymi emisiami a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy s cieľom dosiahnuť úspory z rozsahu a uľahčiť dosiahnutie cieľov tejto smernice.
- (29) V záujme maximalizácie vplyvu investícií musí prísť k lepšej koordinácii mobility a územného plánovania, napríklad využívaním plánov udržateľnej mestskej mobility. Plány udržateľnej mestskej mobility sú plány, ktoré sa vytvorili v jednotlivých oblastiach politiky a v spolupráci s rôznymi úrovňami riadenia s využitím kombinácie rôznych druhov dopravy, bezpečnosti cestnej premávky, nákladnej dopravy, riadenia mobility a inteligentných dopravných systémov. Plány udržateľnej mestskej mobility môžu pri dosahovaní cieľových hodnôt Únie zohrávať dôležitú úlohu, pokiaľ ide o znižovanie emisií CO₂, hlukového zataženia a znečistenia ovzdušia.
- (30) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci v súvislosti so stanovením spoločného formátu správ členských štátov a ich mechanizmov prenosu. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽¹⁷⁾.
- (31) Komisia by do 31. decembra 2027 mala preskúmať vykonávanie smernice 2009/33/ES. Toto preskúmanie by podľa potreby mal sprevádzať legislatívny návrh na zmenu uvedenej smernice na obdobie po roku 2030 vrátane stanovenia nových ambiciózných cieľových hodnôt a rozšírenia rozsahu pôsobnosti na ďalšie kategórie vozidiel,

⁽¹⁴⁾ Ú. v. EÚ C 200, 28.6.2014, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1291/2013 z 11. decembra 2013, ktorým sa zriaďuje program Horizont 2020 – rámcový program pre výskum a inováciu (2014 – 2020) a zrušuje rozhodnutie č. 1982/2006/ES (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽¹⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽¹⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

ako sú vozidlá kategórie L a stavebné stroje. Komisia by vo svojom preskúmaní mala okrem iného posúdiť aj možnosť zosúladenia tejto smernice s akoukoľvek metodikou počítania emisií CO₂ počas životného cyklu a emisií CO₂ od zdroja ku kolesám vypracovanou v kontexte emisných noriem CO₂ pre vozidlá Únie, ako aj možnosť podpory udržateľných a recyklovateľných batérií a používanie najlepších tried pneumatík a protektorovaných pneumatík.

- (32) Hoci sa minimálne cieľové hodnoty obstarávania stanovené v tejto smernici neuplatňujú na inštitúcie Únie, je žiaduce, aby inštitúcie Únie išli príkladom.
- (33) Keďže ciele tejto smernice, a to zabezpečiť na strane dopytu stimul pre ekologické vozidlá v záujme podpory prechodu na nízkoemisnú mobilitu, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu spoločného a dlhodobého politického rámca a z dôvodu rozsahu ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (34) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 o vysvetľujúcich dokumentoch ⁽¹⁸⁾ sa členské štáty zaviazali, že v odôvodnených prípadoch k svojim oznámeniam o transpozíčných opatreniach pripoja jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozíčných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarcia domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.
- (35) Smernica 2009/33/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2009/33/ES

Smernica 2009/33/ES sa mení takto:

1. Názov sa nahrádza takto:

„Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility“.

2. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy a ciele

Táto smernica od členských štátov vyžaduje, aby zabezpečili, že verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty budú pri obstarávaní určitých vozidiel cestnej dopravy zohľadňovať energetické a environmentálne vplyvy počas životnosti vozidla vrátane spotreby energie a emisií CO₂ a určitých znečisťujúcich látok s cieľom podporovať a stimulovať trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami a zlepšiť príspevok odvetvia dopravy k politikám Únie v oblasti životného prostredia, klímy a energetiky.“

3. Článok 2 sa nahrádza takto:

„Článok 2

Výnimky

Členské štáty môžu oslobodiť od plnenia požiadaviek stanovených v tejto smernici vozidlá uvedené v článku 2 ods. 2 písm. d) a v článku 2 ods. 3 písm. a) a b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 (*) a v bodoch 5.2 až 5.5 a v bode 5.7 časti A prílohy I k uvedenému nariadeniu.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, ako aj systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá a o dohľade nad trhom s nimi, ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a zrušuje smernica 2007/46/ES (Ú. v. EÚ L 151, 14.6.2018, s. 1).“

⁽¹⁸⁾ Ú. v. EÚ C 369, 17.12.2011, s. 14.

4. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica sa vzťahuje na obstarávanie prostredníctvom:

- a) zmlúv o kúpe, lízingu, prenájme alebo nákupe na splátky vozidiel cestnej dopravy zadaných verejnými obstarávateľmi alebo obstarávateľskými subjektmi, pokiaľ sa na nich vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania uvedené v smerniciach Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ (*) a 2014/25/EÚ (**);
- b) zmlúv o službách vo verejnom záujme v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 (***), ktorých predmetom je poskytovanie služieb osobnej cestnej dopravy nad rámec prahovej hodnoty, ktorú stanovujú členské štáty tak, aby nepresahovala uplatniteľnú prahovú hodnotu stanovenú v článku 5 ods. 4 uvedeného nariadenia;
- c) zmlúv o službách stanovených v tabuľke 1 prílohy k tejto smernici, pokiaľ sa na verejných obstarávateľov alebo obstarávateľské subjekty vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania uvedené v smerniciach 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ.

Táto smernica sa uplatňuje len na také zmluvy, pri ktorých sa výzva na súťaž zaslala po 2. auguste 2021, alebo v prípadoch, ak výzva na súťaž nie je plánovaná, ak verejný obstarávateľ alebo obstarávateľský subjekt začal postup obstarávania po uvedenom dátume.

2. Táto smernica sa neuplatňuje na:

- a) vozidlá uvedené v článku 2 ods. 2 písm. a), b) a c) a v článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/858;
- b) vozidlá kategórie M₃ okrem vozidiel triedy I a triedy A, ako sú vymedzené v článku 3 bodoch 2 a 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 (****).

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

(***) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1).

(****) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1).“

5. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „verejní obstarávatelia“ sú verejní obstarávatelia v zmysle vymedzenia v článku 2 ods. 1 bode 1 smernice 2014/24/EÚ a v článku 3 smernice 2014/25/EÚ;
2. „obstarávateľské subjekty“ sú obstarávatelia v zmysle vymedzenia v článku 4 smernice 2014/25/EÚ;
3. „vozidlo cestnej dopravy“ je vozidlo kategórie M alebo N v zmysle vymedzenia v článku 4 ods. 1 písm. a) a b) nariadenia (EÚ) 2018/858;

4. „ekologické vozidlo“ je

- a) vozidlo kategórie M₁, M₂ alebo N₁ s maximálnymi výfukovými emisiami CO₂ v g/km a emisiami znečisťujúcich látok v reálnych podmienkach jazdy pod percentuálnou hodnotou platných emisných limitov stanovených v tabuľke 2 prílohy alebo
- b) vozidlo kategórie M₃, N₂ alebo N₃ využívajúce alternatívne palivá v zmysle vymedzenia v článku 2 bodoch 1 a 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ (*), s výnimkou palív vyrobených zo surovín s vysokým rizikom nepriamej zmeny využívania pôdy, pre ktoré sa v súlade s článkom 26 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 (**) pozoruje významné rozšírenie výroby na pôdu s vysokými zásobami uhlíka. V prípade vozidiel, ktoré používajú kvapalné biopalivá, syntetické a parafinické palivá, sa uvedené palivá nesmú zmiešavať s konvenčnými fosílnymi palivami;

5. „ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami“ je ekologické vozidlo v zmysle vymedzenia v bode 4 písm. b) tohto článku bez spaľovacieho motora alebo s motorom s vnútorným spaľovaním, ktoré emituje menej ako 1 g CO₂/kWh, merané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 (***) a jeho vykonávacími opatreniami, alebo ktoré emituje menej ako 1 g CO₂/km, merané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (****) a jeho vykonávacími opatreniami.

(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ z 22. októbra 2014 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (Ú. v. EÚ L 307, 28.10.2014, s. 1).

(**) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/2001 z 11. decembra 2018 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov (Ú. v. EÚ L 328, 21.12.2018, s. 82).

(***) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 z 18. júna 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel a motorov s ohľadom na emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (Euro VI) a o prístupe k informáciám o oprave a údržbe vozidiel, a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 715/2007 a smernica 2007/46/ES a zrušujú smernice 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Ú. v. EÚ L 188, 18.7.2009, s. 1).

(****) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 z 20. júna 2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 171, 29.6.2007, s. 1).“

6. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Minimálne cieľové hodnoty obstarávania

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa pri obstarávaní vozidiel a služieb uvedených v článku 3 dodržali minimálne cieľové hodnoty obstarávania pre ekologické ľahké úžitkové vozidlá stanovené v tabuľke 3 prílohy a pre ekologické ťažké úžitkové vozidlá stanovené v tabuľke 4 prílohy. Uvedené cieľové hodnoty sú vyjadrené ako minimálne percentuálne podiely ekologických vozidiel na celkovom počte vozidiel cestnej dopravy zahrnutých do súhrnu všetkých zmlúv uvedených v článku 3 uzavretých od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025 pre prvé referenčné obdobie, a od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030 pre druhé referenčné obdobie.

2. Na účely výpočtu minimálnych cieľových hodnôt obstarávania je dátumom verejného obstarávania, ktorý sa berie do úvahy, dátum ukončenia postupu verejného obstarávania, a to zadaním zákazky.

3. Vozidlá, ktoré spĺňajú vymedzenie pojmu ekologické vozidlo podľa článku 4 bodu 4 alebo pojmu ťažké úžitkové vozidlo s nulovými emisiami podľa článku 4 bodu 5 v dôsledku dodatočnej modernizácie, sa môžu považovať za ekologické vozidlá alebo ťažké úžitkové vozidlá s nulovými emisiami na účely dosiahnutia súladu s minimálnymi cieľovými hodnotami obstarávania.

4. V prípade zmlúv uvedených v článku 3 ods. 1 písm. a) sa počet vozidiel cestnej dopravy kúpených, kúpených na lízing, prenajatých alebo kúpených na splátky podľa každej zmluvy berie do úvahy na účely posúdenia súladu s minimálnymi cieľovými hodnotami obstarávania.

5. V prípade zmlúv uvedených v článku 3 ods. 1 písm. b) a c) sa počet vozidiel cestnej dopravy, ktoré sa majú používať na poskytovanie služieb podľa každej zmluvy, berie do úvahy na účely posúdenia súladu s minimálnymi cieľovými hodnotami obstarávania.

6. Ak sa neprijmú nové cieľové hodnoty pre obdobie po 1. januári 2030, cieľové hodnoty stanovené pre druhé referenčné obdobie sa budú uplatňovať naďalej a vypočítajú sa v súlade s odsekmi 1 až 5 v nasledujúcich päťročných obdobiach.

7. Členské štáty môžu uplatňovať alebo povoliť svojim verejným obstarávateľom alebo obstarávateľským subjektom uplatňovať vyššie vnútroštátne cieľové hodnoty alebo prísnejšie požiadavky, než tie, ktoré sú uvedené v prílohe.“

7. Články 6 a 7 sa vypúšťajú.

8. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Výmena znalostí a osvedčených postupov

Komisia uľahčí a zorganizuje výmenu znalostí a osvedčených postupov medzi členskými štátmi v oblasti postupov týkajúcich sa podpory obstarávania ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy verejnými obstarávateľmi a obstarávateľskými subjektmi.“

9. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený článkom 9 smernice 2014/94/EÚ.

Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 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.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“

10. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Podávanie správ a preskúmanie

1. Členské štáty informujú Komisiu do 2. augusta 2022 o opatreniach prijatých na vykonávanie tejto smernice a o zámeroch členských štátov týkajúcich sa budúcich implementačných činností vrátane načasovania a možného zdieľania úsilia medzi rôznymi úrovňami riadenia, ako aj o akýchkoľvek ďalších informáciách, ktoré členský štát považuje za relevantné.

2. Členské štáty predložia Komisii do 18. apríla 2026 a následne každé tri roky správu o vykonávaní tejto smernice. Uvedené správy sa priložia k správam ustanoveným v článku 83 ods. 3 druhom pododseku smernice 2014/24/EÚ a článku 99 ods. 3 druhom pododseku smernice 2014/25/EÚ a musia obsahovať informácie o opatreniach prijatých na vykonávanie tejto smernice, o budúcich implementačných činnostiach a akékoľvek ďalšie informácie, ktoré členský štát považuje za relevantné. Uvedené správy obsahujú aj počet a kategórie vozidiel, na ktoré sa vzťahujú zmluvy uvedené v článku 3 ods. 1 tejto smernice, na základe údajov poskytnutých Komisiou v súlade s odsekom 3 tohto článku. Informácie sa uvedú podľa kategórií stanovených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2195/2002 (*).

3. S cieľom pomôcť členským štátom pri plnení ich povinností podávať správy Komisia zhromažďuje a uverejňuje počet a kategórie vozidiel, na ktoré sa vzťahujú zmluvy uvedené v článku 3 ods. 1 písm. a) a c) tejto smernice, a to tak, že vyberie príslušné údaje z oznámení o zadaní zákazky uverejnených v databáze TED v súlade so smernicami 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ.

4. Komisia do 18. apríla 2027 a následne každé tri roky na základe správ uvedených v odseku 2 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice, v ktorej uvedie opatrenia prijaté členskými štátmi v tejto súvislosti.

5. Komisia do 31. decembra 2027 preskúma vykonávanie tejto smernice a v prípade potreby predloží legislatívny návrh na jej zmenu na obdobie po roku 2030 vrátane stanovenia nových cieľových hodnôt a zahrnutia ďalších kategórií vozidiel, ako sú dvoj- a trojkolesové vozidlá.

6. Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s článkom 9 ods. 2, ktorými stanoví formát správ uvedených v odseku 2 tohto článku a mechanizmy ich prenosu.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2195/2002 z 5. novembra 2002 o spoločnom slovníku obstarávania (CPV) (Ú. v. ES L 340, 16.12.2002, s. 1).“

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

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 2. augusta 2021. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach 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

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 20. júna 2019

Za Európsky parlament
predseda
A. TAJANI

Za Radu
predseda
G. CIAMBA

PRÍLOHA

„PRÍLOHA

**INFORMÁCIE NA ÚČELY PLNENIA MINIMÁLNYCH CIELOVÝCH HODNÔT OBSTARÁVANIA
EKOLOGICKÝCH VOZIDIEL CESTNEJ DOPRAVY V ZÁJME PODPORY NÍZKOEMISNEJ MOBILITY
V ČLENSKÝCH ŠTÁTOCH**

Tabuľka 1: Kódy spoločného slovníka obstarávania (CPV - Common Procurement Vocabulary) pre služby podľa článku 3 ods. 1 písm. c)

Kód CPV	Opis
60112000-6	Služby verejnej cestnej dopravy
60130000-8	Služby osobnej cestnej dopravy na osobitné účely
60140000-1	Nepravidelná osobná doprava
90511000-2	Služby na zber odpadu
60160000-7	Cestná doprava poštových zásielok
60161000-4	Doprava balíkov
64121100-1	Služby doručovania poštových zásielok
64121200-2	Služby doručovania balíkov

Tabuľka 2: Prahové hodnoty emisií ekologických ľahkých úžitkových vozidiel

Kategórie vozidiel	Do 31. decembra 2025		Od 1. januára 2026	
	CO ₂ g/km	Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie v reálnych podmienkach jazdy ⁽¹⁾ ako percento emisných limitov ⁽²⁾	CO ₂ g/km	Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie v reálnych podmienkach jazdy ⁽¹⁾ ako percento emisných limitov ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	neuplatňuje sa
M ₂	50	80 %	0	neuplatňuje sa
N ₁	50	80 %	0	neuplatňuje sa

⁽¹⁾ Deklarované maximálne hodnoty emisií v reálnych podmienkach jazdy (RDE) počtu tuhých častíc (PN) v #/km a oxidov dusíka (NOx) v mg/km, ako je uvedené v bode 48.2 osvedčenia o zhode, ako sa uvádza v prílohe IX k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ^(*) pre úplné aj mestské jazdy v reálnych podmienkach.

⁽²⁾ Príslušné emisné limity stanovené v prílohe I k nariadeniu (ES) č. 715/2007 alebo jeho následnej úprave.

^(*) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

Tabuľka 3: Minimálne cieľové hodnoty obstarávania pre podiel ekologických ľahkých úžitkových vozidiel v súlade s tabuľkou 2 na celkovom počte ľahkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa vzťahujú zmluvy uvedené v článku 3 na úrovni členských štátov

Členský štát	Od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025	Od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030
Luxembursko	38,5 %	38,5 %
Švédsko	38,5 %	38,5 %
Dánsko	37,4 %	37,4 %
Fínsko	38,5 %	38,5 %
Nemecko	38,5 %	38,5 %
Francúzsko	37,4 %	37,4 %
Spojené kráľovstvo	38,5 %	38,5 %
Holandsko	38,5 %	38,5 %
Rakúsko	38,5 %	38,5 %
Belgicko	38,5 %	38,5 %
Taliansko	38,5 %	38,5 %
Írsko	38,5 %	38,5 %
Španielsko	36,3 %	36,3 %
Cyprus	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugalsko	29,7 %	29,7 %
Grécko	25,3 %	25,3 %
Slovinsko	22 %	22 %
Česko	29,7 %	29,7 %
Estónsko	23,1 %	23,1 %
Slovensko	22 %	22 %
Litva	20,9 %	20,9 %
Poľsko	22 %	22 %
Chorvátsko	18,7 %	18,7 %
Maďarsko	23,1 %	23,1 %
Lotyšsko	22 %	22 %
Rumunsko	18,7 %	18,7 %
Bulharsko	17,6 %	17,6 %

Tabuľka 4: Minimálne cieľové hodnoty obstarávania pre podiel ekologických ťažkých úžitkových vozidiel na celkovom počte ťažkých úžitkových vozidiel, na ktoré sa vzťahujú zmluvy uvedené v článku 3 na úrovni členských štátov (*)

Členský štát	Nákladné autá (vozidlá kategórie N ₂ a N ₃)		Autobusy (vozidlá kategórie M ₃) (*)	
	Od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025	Od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030	Od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025	Od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030
Luxembursko	10 %	15 %	45 %	65 %
Švédsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Dánsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Fínsko	9 %	15 %	41 %	59 %
Nemecko	10 %	15 %	45 %	65 %
Francúzsko	10 %	15 %	43 %	61 %
Spojené kráľovstvo	10 %	15 %	45 %	65 %
Holandsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Rakúsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgicko	10 %	15 %	45 %	65 %
Taliansko	10 %	15 %	45 %	65 %
Írsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Španielsko	10 %	14 %	45 %	65 %
Cyprus	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugalsko	8 %	12 %	35 %	51 %
Grécko	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovinsko	7 %	9 %	28 %	40 %
Česko	9 %	11 %	41 %	60 %
Estónsko	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovensko	8 %	9 %	34 %	48 %
Litva	8 %	9 %	42 %	60 %
Poľsko	7 %	9 %	32 %	46 %
Chorvátsko	6 %	7 %	27 %	38 %
Maďarsko	8 %	9 %	37 %	53 %
Lotyšsko	8 %	9 %	35 %	50 %

Členský štát	Nákladné autá (vozidlá kategórie N ₂ a N ₃)		Autobusy (vozidlá kategórie M ₃) (*)	
	Od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025	Od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030	Od 2. augusta 2021 do 31. decembra 2025	Od 1. januára 2026 do 31. decembra 2030
Rumunsko	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulharsko	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) Polovica minimálnej cieľovej hodnoty podielu ekologických autobusov musí byť splnená prostredníctvom obstarávania autobusov s nulovými emisiami v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 5. Táto požiadavka sa znižuje na jednu štvrtinu minimálnej cieľovej hodnoty pre prvé referenčné obdobie, ak viac ako 80 % autobusov, na ktoré sa vzťahuje súhrn všetkých zmlúv uvedených v článku 3, zadaných počas tohto obdobia v členskom štáte, sú poschodové autobusy.“