



EVROPSKA UNIJA

EVROPSKI PARLAMENT

SVET

Bruselj, 24. maj 2019
(OR. en)

2017/0291 (COD)

PE-CONS 57/19

TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493

ZAKONODAJNI AKTI IN DRUGI INSTRUMENTI

Zadeva:	DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz
---------	---

DIREKTIVA (EU) 2019/...
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne ...

**o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju
čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 192(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom³,

¹ UL C 262, 25.7.2018, str. 58.

² UL C 387, 25.7.2018, str. 70.

³ Stališče Evropskega parlamenta z dne 18. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V skladu s sklepi Evropskega sveta z dne 23. in 24. oktobra 2014 je Unija zavezana trajnostnemu, konkurenčnemu, varnemu in brezogljičnemu energetskega sistema. V sporočilu Komisije z dne 22. januarja 2014 z naslovom „Okvir podnebne in energetske politike za obdobje 2020–2030“ so določene ambiciozne zaveze, da Unija še dodatno zmanjša emisije toplogrednih plinov za vsaj 40 % do leta 2030 v primerjavi z ravnmi iz leta 1990, da se v porabi energije poveča delež energije iz obnovljivih virov na vsaj 27 %, da se dosežejo vsaj 27-odstotni prihranki energije in da se v Uniji izboljša energetska varnost, konkurenčnost ter trajnostnost. Od takrat je z Direktivo (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta¹ določeno, da mora delež energije iz obnovljivih virov do leta 2030 znašati vsaj 32 % končne bruto porabe energije v Uniji, v Direktivi (EU) 2018/2002 Evropskega parlamenta in Sveta² pa je bil določen nov cilj glede energetske učinkovitosti za Unijo do leta 2030, ki znaša vsaj 32,5 %.

¹ Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

² Direktiva (EU) 2018/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o spremembi Direktive 2012/27/ES o odlaganju odpadkov na odlagališčih (UL L 328, 14.6.2018, str. 210).

- (2) V svojem sporočilu z dne 20. julija 2016 z naslovom „Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami“ je Komisija napovedala, da je treba za izpolnitev zavez Unije, sprejetih na 21. zasedanju Konference pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja, ki je potekalo leta 2015 v Parizu, pospešiti razogljčenje v prometnem sektorju, emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz prometa pa se bodo zato morale vztrajno zmanjševati v smeri ničelnih emisij do sredine stoletja. Poleg tega je treba emisije onesnaževal zraka iz prometa, ki škodijo zdravju in okolju, nemudoma izrazito zmanjšati. To se lahko doseže z nizom pobud v okviru politike, vključno z ukrepi, ki podpirajo prehod na javni prevoz, in uporabo javnega naročanja za spodbujanje čistih vozil.
- (3) V svojem sporočilu z dne 31. maja 2017 z naslovom „Evropa v gibanju: agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“ Komisija izpostavlja, da povečana proizvodnja in uporaba čistih vozil, infrastruktura za alternativna goriva in nove storitve za mobilnost, ki izkoriščajo digitalizacijo in avtomatizacijo v Uniji, nudijo številne koristi državljanom Unije, državam članicam in gospodarskim sektorjem. Te koristi vključujejo varnejše in brezhibne rešitve za mobilnost ter manjšo izpostavljenost škodljivim emisijam onesnaževal. Nadalje, kot je navedeno v govoru o stanju v Uniji z dne 13. septembra 2017, je eden glavnih ciljev Unije prevzeti vodilno vlogo v svetu v razogljčenju.

- (4) Kot je bilo napovedano v sporočilu Komisije z naslovom „Evropa v gibanju“, je ta direktiva del drugega svežnja predlogov, ki bodo prispevali k prehodu Unije na nizkoemisijsko mobilnost. Ta sveženj, ki je bil predstavljen v sporočilu Komisije z dne 8. novembra 2017 z naslovom „Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce“, vsebuje kombinacijo ukrepov, usmerjenih v ponudbo in povpraševanje, za usmeritev Unije na pot k nizkoemisijski mobilnosti in za sočasno krepitev konkurenčnosti ekosistema mobilnosti Unije. Spodbujanje čistih vozil bi moralo potekati skupaj z nadaljnjim razvojem javnega prevoza kot načina za zmanjšanje zastojev na cestah ter posledično za zmanjšanje emisij in izboljšanje kakovosti zraka.
- (5) Inovacije v novih tehnologijah pomagajo zniževati emisije CO₂ iz vozil in zmanjšati onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom, s čimer podpirajo razogljičenje prometnega sektorja. Večja uporaba nizkoemisijskih in brezemisijskih cestnih vozil bo zmanjšala emisije CO₂ in emisije nekaterih onesnaževal (trdni delci, dušikovi oksidi in nemetanski ogljikovodiki) ter s tem izboljšala kakovost zraka v mestih in drugih onesnaženih območjih, obenem pa bo prispevala h konkurenčnosti in rasti industrije Unije na rastočih svetovnih trgih nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil. Komisija bi morala izvajati ukrepe politike za spodbujanje široke uporabe proizvodnih zmogljivosti in povečanje teh zmogljivosti za take nove tehnologije v vseh državah članicah, da bi prispevala k vzpostavitvi enakih konkurenčnih pogojev in uravnoveženemu razvoju v vseh državah članicah.

- (6) Tržne napovedi kažejo, da se bodo nakupne cene čistih vozil še naprej zniževale. Zaradi nižjih stroškov delovanja in vzdrževanja so skupni stroški lastništva teh vozil že danes konkurenčni. Pričakovano znižanje nakupnih cen bo še dodatno zmanjšalo ovire za razpoložljivost na trgu in uporabo čistih vozil v naslednjem desetletju.
- (7) Unija je ena izmed vodilnih regij za raziskave in ekološke inovacije visoke vrednosti, azijsko-pacifiška regija pa ima največje proizvajalce električnih avtobusov z baterijo ter baterij. Tudi razvoj na svetovnem trgu električnih vozil z baterijo poganja trg na Kitajskem in v Združenih državah Amerike. Ambiciozna politika Unije o javnem naročanju čistih vozil bo pripomogla k spodbujanju inovacij in bo še naprej spodbujala konkurenčnost in rast industrije Unije na vse bolj rastočem svetovnem trgu čistih vozil in s tem povezane tehnološke infrastrukture. Kot je navedeno v sporočilu Komisije z dne 3. oktobra 2017 z naslovom „Uspešno izvajanje javnih naročil v Evropi in zanjo“, bo Komisija še naprej vodila prizadevanja za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev in spodbujanje boljšega dostopa do trgov javnega naročanja tretjih držav, vključno z nakupom, zakupom, najemom ali nakupom s pridržanim lastništvom vozil za cestni prevoz.

- (8) Glede na to, da so javni izdatki za blago, gradnje in storitve leta 2018 predstavljali približno 16 % BDP, lahko javni organi s svojo politiko javnega naročanja spodbujajo in podpirajo trge inovativnih izdelkov in storitev. Za uresničitev tega cilja bi morala Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹ določiti jasne in pregledne zahteve, vključno z jasnimi in dolgoročnimi cilji javnega naročanja ter preprosto metodo za njihov izračun. Direktivi 2014/24/EU² in 2014/25/EU³ Evropskega parlamenta in Sveta določata minimalna pravila javnega naročanja, ki usklajujejo načine, kako javni naročniki in naročniki izvajajo javna naročila gradenj, blaga in storitev. Navedeni direktivi zlasti postavljata splošne denarne mejne vrednosti za ugotavljanje, za katera javna naročila velja zakonodaja Unije o javnem naročanju. Te mejne vrednosti se uporabljajo tudi za Direktivo 2009/33/ES.

¹ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

² Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

³ Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetske in prometnem sektorju ter sektorju poštne storitve ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

- (9) Za uporabo vozil na alternativna goriva je potrebna razpoložljiva in zadostna polnilna in oskrbovalna infrastruktura. Komisija je 8. novembra 2017 sprejela akcijski načrt v podporo pospešeni uvedbi infrastrukture za alternativna goriva v Uniji, vključno z okrepljeno podporo za uvedbo javno dostopne infrastrukture s sredstvi Unije, ki bi prispevala k ustvarjanju ugodnejših razmer za prehod na čista vozila, vključno z javnim prevozom. Komisija bo do 31. decembra 2020 pregledala izvajanje Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta¹ in predložila zakonodajni predlog za spremembo navedene direktive, če bo na podlagi tega pregleda menila, da je to potrebno.
- (10) Direktiva 2009/33/ES dopolnjuje horizontalno zakonodajo Unije o javnem naročanju ter dodaja trajnostnostna merila, s čimer poskuša spodbujati trg čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz. Komisija je leta 2015 izvedla naknadno oceno Direktive 2009/33/ES in ugotovila, da navedena direktiva ni spodbudila tržne uvedbe čistih vozil v Uniji, zlasti zaradi pomanjkljivosti v zvezi z njenim področjem uporabe in določbami o nakupu vozil. Ocena je pokazala, da je bil učinek navedene direktive na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka ter na spodbujanje konkurenčnosti industrije zelo omejen.

¹ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

- (11) V oceni učinka, ki ga je izvedla Komisija v okviru revizije Direktive 2009/33/ES, so poudarjene koristi spremembe splošnega pristopa k upravljanju javnega naročanja čistih vozil na ravni Unije. V primerjavi z internalizacijo zunanjih stroškov v splošnih odločitvah v zvezi z javnim naročanjem lahko določitev minimalnih ciljev javnega naročanja uspešno pripomore k cilju spodbujanja uporabe čistih vozil na trgu, pri čemer se v vseh odločitvah glede javnega naročanja upošteva pomen okoljskih vidikov. Srednje- in dolgoročne koristi za državljane in podjetja Unije ta pristop v celoti upravičujejo, kolikor javnim naročnikom in naročnikom dopušča dovolj prožnosti pri izbiri tehnologije, ki naj bi se uporabila.
- (12) Razširitev področja uporabe Direktive 2009/33/ES z vključitvijo praks, kot so zakup, najem in nakup s pridržanim lastništvom vozil ter pogodb za nekatere storitve, zagotavlja, da so zajete vse relevantne prakse javnega naročanja. V področje uporabe te direktive bi bilo treba vključiti storitve, kot so storitve javnega cestnega prevoza, cestni potniški promet za posebne namene, izredni prevoz potnikov, pa tudi posebne poštnе storitve in storitve dostave paketov ter storitve odvoza smeti, ki se izvajajo z vozili kategorij vozil iz te direktive, kadar predstavljajo pomembnejši element v pogodbi. Te storitve bi bilo treba opredeliti z uporabo ustreznega enotnega besednjaka javnih naročil iz Priloge. Ta direktiva ne bi smela na obstoječe pogodbe učinkovati za nazaj.

- (13) Najpomembnejši deležniki na splošno podpirajo opredelitev čistih vozil, ki upošteva zahteve za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz lahkih vozil. Da bi zagotovili primerne spodbude za uporabo nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil na trgih v Uniji, bi bilo treba določbe za njihovo javno naročanje iz te direktive uskladiti z opredelitvijo brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil iz Uredbe (EU) 2019/... Evropskega parlamenta in Sveta¹⁺. Ukrepi, izvedeni v okviru te direktive, bodo prispevali k skladnosti z zahtevami iz standardov, določenih v Uredbi (EU) 2019/...⁺⁺. Da bi izboljšali kakovost zraka, bi morala čista vozila presegati minimalne zahteve za dušikov oksid (NO_x) in izredno majhne delce - število delcev (PN), določene z veljavnimi mejnimi vrednostmi emisij pri dejanski vožnji. Poleg brezemisijskih vozil danes obstaja nekaj lahkih vozil z emisijami onesnaževal zraka, ki znašajo 80 % ali manj sedanjih mejnih vrednosti emisij. Pričakuje pa se, da se bo število takšnih vozil v prihodnjih letih še povečalo, zlasti število priključnih hibridov. Bolj ambiciozen pristop k javnemu naročanju lahko pomembno dodatno spodbudi trg.

¹ Uredba (EU) 2019/... Evropskega parlamenta in Sveta z dne ... o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 (UL L...).

⁺ UL: prosimo, vstavite v besedilo številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)), v opombo pa številko, datum, naslov in sklic na Uradni list navedene uredbe.

⁺⁺ UL: prosimo, vstavite v besedilo številko uredbe iz dokumenta PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)).

- (14) Čista težka vozila bi bilo treba opredeliti na podlagi uporabe alternativnih goriv v skladu z Direktivo 2014/94/EU. Kadar nabavljena vozila uporabljajo tekoča biogoriva, sintetična ali parafinska goriva, morajo javni naročniki in naročniki z obveznimi pogodbenimi določili ali na podobno učinkovit način v okviru postopka javnega naročanja zagotoviti, da se za ta vozila uporabljajo samo takšna goriva. Mogoče je sicer, da taka goriva vsebujejo dodatke za gorivo, kot je na primer gorivo na osnovi etanola za prilagojene dizelske motorje ED95, vendar se ne bi smeli mešati s fosilnimi gorivi.
- (15) Da bi dosegli izboljšanje kakovosti zraka v občinah, je izredno pomembno prenoviti vozni park s čistimi vozili. Poleg tega načela krožnega gospodarstva zahtevajo podaljšanje življenjske dobe izdelkov. Zato bi bilo treba vozila, ki zaradi naknadnega opremljanja izpolnjujejo zahteve za čista vozila ali brezemisijska vozila, šteti v doseganje ustreznih minimalnih ciljev javnega naročanja.

- (16) Lahka in težka vozila se uporabljajo za različne namene in dosegajo različne ravni tržne zrelosti, zato bi bilo koristno, da določbe o javnem naročanju te razlike upoštevajo. Iz ocene učinka izhaja, da je za trge nizkoemisijskih in brezemisijskih mestnih avtobusov značilna večja tržna zrelost, trgi nizkoemisijskih in brezemisijskih tovornih vozil pa so na zgodnji stopnji razvoja. Zaradi omejene stopnje tržne zrelosti nizkoemisijskih in brezemisijskih potovalnih avtobusov, sorazmerno omejene vloge javnega naročanja v tem tržnem segmentu in njihovih posebnih zahtev za delovanje potovalnih avtobusov ne bi smeli vključiti v področje uporabe te direktive. V skladu s pristopom iz Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta¹ ter Pravilnikom št. 107 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) se vozila kategorije M₃ s prostorom za stoječe potnike, da se omogoči pogosto gibanje potnikov, štejejo za avtobuse, medtem ko se vozila kategorije M₃ z zelo omejenim prostorom za stoječe potnike ali brez njega štejejo za potovalne avtobuse. Glede na zelo omejen trg dvonadstropnih avtobusov in njihove specifične omejitve glede zasnove je primerno, da se v prvem referenčnem obdobju, ki ga zajema ta direktiva, uporabijo nižji minimalni cilji javnega naročanja za brezemisijška vozila, ki spadajo v to kategorijo težkih vozil, v državah članicah, v katerih dvonadstropni avtobusi predstavljajo znaten delež javnih naročil.

¹ Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 200, 31.7.2009, str. 1).

- (17) Da bi se izognili nalaganju nesorazmernih bremen javnim organom in operaterjem, bi morale imeti države članice možnost, da iz zahtev te direktive izvzamejo javno naročanje za nekatera vozila s posebnimi značilnostmi, povezanimi z njihovimi operativnimi potrebami. Med ta vozila spadajo oklepna vozila, reševalna vozila, pogrebna vozila, vozila kategorije M₁, dostopna invalidskim vozičkom, premični žerjavi, vozila, zasnovana in izdelana za uporabo predvsem na gradbiščih ali v kamnolomih, v pristaniščih ali na letališčih, ter vozila, posebej zasnovana in izdelana ali prilagojena za uporabo v oboroženih silah, civilni zaščiti, gasilskih enotah in enotah za vzdrževanje javnega reda in miru. Te prilagoditve se lahko nanašajo na vgradnjo specializirane komunikacijske opreme ali luči za nujne primere. Zahteve iz te direktive se ne bi smele uporabljati za vozila, ki so zasnovana in izdelana posebej za opravljanje del in niso primerna za prevoz potnikov ali blaga. Ta vozila vključujejo tudi vozila za vzdrževanje cest, kot so snežni plugi.

- (18) Določitev minimalnih ciljev za javno naročanje čistih vozil, ki jih je na ravni držav članic treba izpolniti v dveh referenčnih obdobjih, ki se končata leta 2025 in leta 2030, bi morala prispevati h gotovosti politike za trge, kjer so potrebne naložbe v nizkoemisijsko in brezemisijško mobilnost. Minimalni cilji podpirajo oblikovanje trga za čista vozila v vsej Uniji. Zagotavljajo čas za prilagoditev postopkov javnega naročanja in dajejo jasne tržne signale. Poleg tega zahteva, da mora biti polovica minimalnega cilja za avtobuse, nabavljene v navedenih referenčnih obdobjih, izpolnjena z javnim naročanjem brezemisijških avtobusov, krepi zavezo za razogljičenje prometnega sektorja. Opozoriti je treba, da se trolejbusi štejejo za brezemisijške avtobuse, če delujejo le na električno energijo ali pa uporabljajo le brezemisijški pogon, kadar niso povezani v omrežje, sicer se še vedno štejejo za čista vozila. Iz ocene učinka je razvidno, da države članice vse bolj določajo cilje, ki so odvisni od njihove gospodarske zmogljivosti in resnosti težave. Za različne države članice bi bilo treba oblikovati različne cilje v skladu z njihovo gospodarsko zmogljivostjo (bruto družbeni proizvod na prebivalca) in izpostavljenostjo onesnaževanju (gostota prebivalstva v mestih). Ozemeljska ocena učinka, izvedena za to direktivo, je pokazala, da bo učinek enakomerno porazdeljen med regijami v Uniji.

- (19) Države članice bi morale imeti možnost, da v skladu s svojim ustavnim okvirom in svojimi cilji prometne politike porazdelijo prizadevanja za doseganje minimalnih ciljev na svojem ozemlju. Pri razdeljevanju prizadevanj v državi članici se lahko upoštevajo različni dejavniki, kot so razlike v gospodarski zmogljivosti, kakovosti zraka, gostoti prebivalstva, značilnostih prometnih sistemov, politikah za razogljičenje prometa in zmanjšanje onesnaženosti zraka ali druga ustrezna merila.
- (20) Tudi vozila z ničelnimi izpušnimi emisijami pustijo okoljski odtis, in sicer zaradi emisij, ki izhajajo iz verige oskrbe z gorivom, od faze črpanja do rezervoarja, pa tudi zaradi postopka proizvodnje sestavnih delov in njihove možnosti recikliranja. Da bi bile baterije skladne s cilji trajnostnosti, bi morale biti proizvedene s čim manjšimi okoljskimi vplivi v Uniji in zunaj nje, zlasti kar zadeva postopke pridobivanja surovin, uporabljenih za izdelavo baterij. K splošni trajnostnosti teh vozil lahko prispeva spodbujanje tehnologij za reševanje tega izziva, kot so trajnostne baterije, ki jih je mogoče reciklirati, s pobudami, kot sta zavezništvo EU za baterije in akcijski načrt EU za baterije ter pregled Direktive 2006/66/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹. Za obdobje po letu 2030 bi bilo treba upoštevati morebiten učinek emisij CO₂ v življenjskem krogu vozil in emisij CO₂ od izvora do kolesa, ob upoštevanju takrat veljavnih ustreznih določb zakonodaje Unije za njihov izračun.

¹ Direktiva 2006/66/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 6. septembra 2006 o baterijah in akumulatorjih ter odpadnih baterijah in akumulatorjih in razveljavitvi Direktive 91/157/EGS (UL L 266, 26.9.2006, str. 1).

- (21) Evropski parlament je v svojem priporočilu Svetu in Komisiji z dne 4. aprila 2017 po preiskavi o meritvah emisij v avtomobilskem sektorju¹ države članice pozval, naj spodbujajo politiko zelenega javnega naročanja, tako da javni organi kupujejo vozila brez emisij in vozila z izjemno nizkimi emisijami za svoj vozni park ali za javne ali delno javne programe souporabe avtomobilov, da bi do leta 2035 postopno odpravili nove avtomobile z emisijami CO₂.
- (22) Največji učinek se lahko doseže, če je javno naročanje čistih vozil usmerjeno v območja z relativno visoko stopnjo onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom. Javne organe v državah članicah se spodbuja, da se pri doseganju domačih minimalnih ciljev javnega naročanja osredotočijo zlasti na ta področja. Javne organe se tudi spodbuja, da sprejmejo ukrepe, kot je dajanje na voljo zadostnih finančnih sredstev javnim naročnikom in naročnikom, zato da stroški doseganja minimalnih ciljev javnega naročanja iz te direktive ne bi privedli do višjih cen vozovnic za potrošnike ali zmanjšanja storitev javnega prevoza ali odvrčali od razvoja čistega necestnega prometa, kot so tramvaji in vozila podzemne železnice. Povezane ukrepe bi morali javni organi prikazati pri poročanju v skladu s to direktivo. Da bi preprečili nesorazmerno breme in izboljšali možne rezultate te direktive, bi bilo treba javnim organom zagotoviti ustrezno tehnično pomoč.

¹ UL C 298, 23.8.2018, str. 140.

- (23) Javni prevoz le malo prispeva k emisijam iz prometnega sektorja. Za dodatno spodbujanje razogljičenja prometa, izboljšanje kakovosti zraka in ohranjanje enakih konkurenčnih pogojev za različne operaterje se lahko države članice v skladu s pravom Unije odločijo, da bodo uvedle podobne zahteve tudi za zasebne operaterje in storitve zunaj področja uporabe te direktive, kot so podjetja za prevoz s taksijem, najem vozil in skupinski prevoz.
- (24) Izračun stroškov v življenjski dobi je pomembno orodje za javne naročnike in naročnike, da se v življenjski dobi vozila zajamejo stroški energije in okoljski stroški, vključno s stroški emisij toplogrednih plinov in drugih onesnaževal, in sicer na osnovi relevantne metodologije za določitev njihove denarne vrednosti. Glede na redko uporabo metodologije za izračun operativnih stroškov, ki nastanejo med življenjsko dobo, na podlagi Direktive 2009/33/ES in informacije, ki so jih javni naročniki in naročniki posredovali o uporabi lastnih metodologij, prilagojenih posebnim okoliščinam in potrebam, ne bi smela biti obvezna predpisana metodologija, ampak bi javni naročniki in naročniki morali imeti možnost izbire katere koli metodologije za izračun stroškov v življenjski dobi, da podprejo svoje postopke javnega naročanja, na podlagi meril ekonomsko najugodnejše ponudbe iz člena 67 Direktive 2014/24/EU in člena 82 Direktive 2014/25/EU, ob upoštevanju stroškovne učinkovitosti v življenjski dobi vozila ter okoljskih in družbenih vidikov.

- (25) Poročanje o javnem naročanju v okviru te direktive bi moralo zagotoviti jasen pregled nad trgom, da se omogoči uspešno spremljanje njenega izvajanja. To poročanje bi bilo treba začeti s predhodno predložitvijo informacij državam članic Komisiji do ... [36 mesecev po začetku veljavnosti te direktive o spremembi] in nadaljevati s prvim celovitim poročilom o doseganju minimalnih ciljev javnega naročanja leta 2016 ter vsaka tri leta po tem. Časovni okvir bi moral biti usklajen z že obstoječimi obveznostmi poročanja iz direktiv 2014/24/EU in 2014/25/EU. Za čim večje zmanjšanje upravnega bremena za javne organe in vzpostavitev uspešnega pregleda nad trgom bi bilo treba omogočiti poenostavljeno poročanje. Komisija bo v okviru podatkovne baze portala dnevnih elektronskih javnih naročil zagotovila rešitve za registracijo in spremljanje, v okviru enotnega besednjaka javnih naročil Unije pa celovito poročanje o nizkoemisijskih in brezemisijskih vozilih ter drugih vozilih na alternativna goriva. Pri registraciji in spremljanju v okviru podatkovne baze portala dnevnih elektronskih javnih naročil bodo pomagale posebne kode v enotnem besednjaku javnih naročil.

- (26) Dodatna podpora uvajanju čistih vozil in njihove infrastrukture na trg se lahko zagotovi s ciljnim javnim podpornimi ukrepi na nacionalni ravni in ravni Unije. Ti ukrepi vključujejo večjo uporabo sredstev Unije za podpiranje prenove voznega parka javnega prevoza in boljšo izmenjavo znanja in usklajitev javnega naročanja, da se zagotovijo aktivnosti v obsegu, ki je dovolj velik za znižanje stroškov in vplivanje na trg. Možnost javne podpore za spodbujanje razvoja infrastrukture, potrebne za distribucijo alternativnih goriv, je priznana v smernicah o državni pomoči za varstvo okolja in energijo za obdobje od 2014 do 2020¹. Vendar pa se bo za tako javno podporo še naprej uporabljala Pogodba o delovanju Evropske unije, zlasti člena 107 in 108.

¹ UL C 200, 28.6.2014, str. 1.

- (27) Ciljni podporni ukrepi za javno naročanje čistih vozil lahko pomagajo javnim naročnikom in naročnikom. V skladu z veljavnim večletnim finančnim okvirom za obdobje 2014–2020 ima Unija na voljo celo vrsto različnih skladov za zagotavljanje podpore državam članicam, lokalnim organom in zadevnim operaterjem pri prehodu na trajnostno mobilnost. Ključni vir financiranja projektov mobilnosti v mestih so zlasti evropski strukturni in investicijski skladi. Program Unije za raziskave, Obzorje 2020, ki je bil vzpostavljen z Uredbo (EU) št. 1291/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹, financira projekte za raziskave in inovacije na področjih mobilnosti v mestih ter pametnih mest in skupnosti, instrument za povezovanje Evrope, vzpostavljen z Uredbo (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta², pa podpira vzpostavitev ustrezne infrastrukture v urbanih vozliščih. Uvedba opredelitve čistih vozil in določitev minimalnih ciljev za njihovo javno naročanje v tej direktivi lahko pomagata zagotoviti še boljšo ciljno usmerjeno uporabo finančnih instrumentov Unije tudi v naslednjem večletnem finančnem okviru za obdobje 2021–2027. Ti podporni ukrepi bodo pripomogli k zmanjšanju začetnih velikih naložb v infrastrukturne spremembe in bodo podprli razogljičenje prometa.

¹ Uredba (EU) št. 1291/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi okvirnega programa za raziskave in inovacije (2014–2020) Obzorje 2020 in razveljavitvi Sklepa št. 1982/2006/ES (UL L 347, 20.12.2013, str. 104).

² Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope in o spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010 (UL L 348, 20.12.2013, str. 129).

- (28) Da bi pomagali zagotoviti, da se potencialne koristi v celoti izkoristijo, bi morala Komisija državam članicam zagotoviti usmeritve v zvezi z različnimi skladi Unije, ki bi se lahko uporabili, ter olajšati in strukturirati izmenjavo znanja in primerov najboljše prakse med državami članicami, da bi pri javnih naročnikih in naročnikih spodbujala nakup, zakup, najem ali nakup s pridržanim lastništvom čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz. Poleg tega bi morala Komisija lokalnim organom in operaterjem še naprej zagotavljati tehnične in finančne svetovalne storitve prek instrumentov, kot so Evropsko svetovalno vozlišče za naložbe, JASPERS in JESSICA. Ta pomoč bi morala vključevati spodbujanje javnih naročnikov in naročnikov, da združijo svoja sredstva v skupno javno naročanje nizkoemisijskih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, da bi dosegli ekonomijo obsega in pripomogli k doseganju ciljev iz te direktive.
- (29) Da bi povečali učinek naložb, je treba bolje uskladiti mobilnost in urbanistično načrtovanje, na primer z uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. Načrti za trajnostno mobilnost v mestih se oblikujejo po posameznih področjih politik in v sodelovanju z različnimi ravni upravljanja ter združujejo različne načine prevoza, varnost v cestnem prometu, dostavo tovora, upravljanje mobilnosti in pametne prevozne sisteme. Ti načrti lahko imajo pomembno vlogo pri doseganju ciljev Unije glede zmanjšanja emisij CO₂ ter zmanjšanja obremenitve s hrupom in onesnaženja zraka.

- (30) Za zagotovitev enotnih pogojev izvajanja te direktive, bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z določitvijo enotne oblike za poročila držav članic in način njihovega posredovanja. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹.
- (31) Komisija bi morala do 31. decembra 2027 pregledati izvajanje Direktive 2009/33/ES. Pregled bi moral po potrebi spremljati zakonodajni predlog za spremembo navedene direktive za obdobje po letu 2030, vključno z določitvijo novih ambicioznih ciljev in razširitvijo področja uporabe na druge kategorije vozil, kot so vozila kategorije L in stroji na gradbiščih. Komisija bi morala pri pregledu med drugim oceniti tudi možnost uskladitve te direktive z morebitno metodologijo za štetje emisij CO₂ v življenjski dobi in emisij CO₂ od izvora do kolesa, razvito v okviru standardov emisijskih vrednosti za emisije CO₂ vozil v EU, ter možnost spodbujanja trajnostnih baterij, ki jih je mogoče reciklirati, in uporabo najvišje razvrščenih in protektiranih pnevmatik.
- (32) Čeprav se minimalni cilji javnega naročanja iz te direktive ne uporabljajo za institucije Unije, je zaželeno, da te institucije služijo kot zgled.

¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

- (33) Ker ciljev te direktive, in sicer zagotoviti spodbudo za čista vozila na strani povpraševanja v podporo prehodu na nizkoemisijsko mobilnost, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi skupnega in dolgoročnega okvira politike lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenih ciljev.
- (34) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije z dne 28. septembra 2011 o obrazložitvenih dokumentih¹ so se države članice zavezale, da bodo obvestilu o ukrepih za prenos v upravičenih primerih priložile enega ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjeno razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje teh dokumentov v primeru te direktive upravičeno.
- (35) Direktivo 2009/33/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

¹ UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

Člen 1
Spremembe Direktive 2009/33/ES

Direktiva 2009/33/ES se spremeni:

- (1) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Direktiva 2009/33/ES o spodbujanju čistih vozil za cestni prevoz v podporo nizkoemisijski mobilnosti“;

- (2) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Predmet urejanja in cilji

Ta direktiva od držav članic zahteva, da zagotovijo, da javni naročniki in naročniki pri naročanju nekaterih vozil za cestni prevoz upoštevajo energetske in okoljske vplive med življenjsko dobo vozil, vključno s porabo energije ter emisijami CO₂ in nekaterih onesnaževal, da bi spodbudili trg čistih in energetske učinkovitih vozil in izboljšali prispevek prevoznega sektorja k okoljski, podnebni in energetski politiki Unije.“;

(3) člen 2 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 2

Izvzetja

Države članice lahko iz zahtev, določenih v tej direktivi, izvzamejo vozila iz točke (d) člena 2(2) ter točk (a) in (b) člena 2(3) Uredbe (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta* ter točk 5.2 do 5.5 in točke 5.7 dela A Priloge I k navedeni uredbi.

* Uredba (EU) 2018/858 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2018 o odobritvi in tržnem nadzoru motornih vozil in njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, spremembi uredb (ES) št. 715/2007 in (ES) št. 595/2009 ter razveljavitvi Direktive 2007/46/ES (UL L 151, 14.6.2018, str. 1).“;

(4) člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Področje uporabe

1. Ta direktiva se uporablja za javno naročanje prek:
 - (a) pogodb za nakup, zakup, najem ali nakup s pridržanim lastništvom vozil za cestni promet, ki jih oddajo javni naročniki ali naročniki, če so zavezani k uporabi postopkov javnega naročanja iz direktiv 2014/24/EU* in 2014/25/EU** Evropskega parlamenta in Sveta;
 - (b) pogodb o izvajanju javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta***, katerih predmet urejanja je zagotavljanje storitev potniškega cestnega prevoza nad mejno vrednostjo, ki jo določijo države članice in ki ne presega veljavne mejne vrednosti iz člena 5(4) navedene uredbe;
 - (c) naročil storitev iz tabele 1 Priloge te direktive, če za javne naročnike ali naročnike velja obveznost uporabe postopka javnega naročanja iz direktiv 2014/24/EU in 2014/25/EU.

Ta direktiva se uporablja le za pogodbe, za katere je bil poslan javni razpis po ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi], oziroma če javni razpis ni predviden, kadar je javni naročnik ali naročnik začel postopek javnega naročanja po navedenem datumu.

2. Ta direktiva se ne uporablja za:

- (a) vozila iz točk (a), (b) in (c) člena 2(2) ter točke (c) člena 2(3) Uredbe (EU) 2018/858;
- (b) vozila kategorije M₃, razen vozil razreda I in razreda A, kot so opredeljena točkah 2 in 3 člena 3 Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ****.

* Direktiva 2014/24/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju in razveljavitvi Direktive 2004/18/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 65).

** Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetske in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

- *** Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70, (UL L 315, 3.12.2007, str. 1)
- **** Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (UL L 200, 31.7.2009, str. 1).“;

(5) člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

- (1) „javni naročniki“ pomeni naročnike, kot so opredeljeni v točki 1 člena 2(1) Direktive 2014/24/EU in členu 3 Direktive 2014/25/EU;
- (2) „naročniki“ pomeni naročnike, kot so opredeljeni v členu 4 Direktive 2014/25/EU;
- (3) „vozilo za cestni prevoz“ pomeni vozilo kategorije M ali N, kot je opredeljeno v točki (a) oziroma (b) člena 4(1) Uredbe (EU) 2018/858;

(4) „čisto vozilo“ pomeni:

- (a) vozilo kategorije M₁, M₂ ali N₁ z največjimi izpušnimi emisijami, izraženimi v CO₂ g/km, in emisijami onesnaževal pri dejanski vožnji pod odstotkom veljavnih mejnih vrednosti emisij iz tabele 2 Priloge, ali
- (b) vozilo kategorije M₃, M₂ ali N₃, ki uporablja alternativna goriva, kot so opredeljena v točkah 1 in 2 člena 2 Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta*, razen goriv, ki se proizvajajo iz krme z visokim tveganjem za posredno spremembo rabe zemljišč, za katere je v skladu s členom 26 Direktive (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta** opazna znatna širitev proizvodnje na zemljišča z velikimi zalogami ogljika. Pri vozilih, ki uporabljajo tekoča biogoriva, sintetična in parafinska goriva, se ta goriva ne smejo mešati s konvencionalnimi fosilnimi gorivi;

- (5) „brezemisijsko težko vozilo“ pomeni čisto vozilo, kot je opredeljeno v točki 4(b) tega člena, brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki oddaja manj kot 1 g CO₂/kWh, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta^{***} in njenimi izvedbenimi ukrepi, ali ki oddaja manj kot 1 g CO₂/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta^{****} in njenimi izvedbenimi ukrepi.

* Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (UL L 307, 28.10.2014, str. 1).

** Direktiva (EU) 2018/2001 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2018 o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (UL L 328, 21.12.2018, str. 82).

*** Uredba (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o homologaciji motornih vozil in motorjev glede na emisije iz težkih vozil (Euro VI) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil ter o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 in Direktive 2007/46/ES ter o razveljavitvi direktiv 80/1269/EGS, 2005/55/ES in 2005/78/ES (UL L 188, 18.7.2009, str. 1).

**** Uredba (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 171, 29.6.2007, str. 1).“;

(6) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Minimalni cilji javnega naročanja

1. Države članice zagotovijo, da je javno naročanje vozil in storitev iz člena 3 skladno z minimalnimi cilji javnega naročanja za čista lahka vozila iz tabele 3 Priloge in čista težka vozila iz tabele 4 Priloge. Ti cilji so izraženi kot minimalni deleži čistih vozil v skupnem številu vozil za cestni prevoz, zajetih v skupek vseh pogodb iz člena 3, dodeljenih med ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] in 31. decembrom 2025 za prvo referenčno obdobje ter med 1. januarjem 2026 in 31. decembrom 2030 za drugo referenčno obdobje.
2. Za izračun minimalnih ciljev javnega naročanja se upošteva datum javnega naročila, torej datum, ko se sklene pogodba in tako zaključi postopek za oddajo javnega naročila.
3. Vozila, ki ustrezajo opredelitvi čistega vozila iz točke 4 člena 4 ali brezemisijskega težkega vozila iz točke 5 člena 4 zaradi naknadnega opremljanja, se lahko za namene skladnosti z minimalnimi cilji javnega naročanja šteje za čista vozila oziroma brezemisijska težka vozila.

4. V primeru pogodb iz točke (a) člena 3(1) se pri ocenjevanju izpolnjevanja minimalnih ciljev javnega naročanja upošteva število vozil za cestni prevoz, ki so bila kupljena, zakupljena, najeta ali kupljena s pridržanim lastništvom v okviru posamezne pogodbe.
5. V primeru pogodb iz točk (b) in (c) člena 3(1) se pri ocenjevanju izpolnjevanja minimalnih ciljev javnega naročanja upošteva število vozil za cestni prevoz, ki se bodo uporabljala za zagotavljanje storitev, zajetih v posamezni pogodbi.
6. Kadar za obdobje po 1. januarju 2030 niso sprejeti novi cilji, se v naslednjih petletnih obdobjih še naprej uporabljajo cilji, določeni za drugo referenčno obdobje, in se izračunajo v skladu z odstavki 1 do 5.
7. Države članice lahko uporabljajo ali pooblastijo svoje javne naročnike ali naročnike, da uporabljajo višje nacionalne cilje ali strožje zahteve od tistih, ki so navedene v Prilogi.“;

(7) člena 6 in 7 se črtata;

- (8) člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Izmenjava znanja in primerov najboljše prakse

Komisija olajša in strukturira izmenjavo znanja in primere najboljše prakse med državami članicami glede primerov prakse spodbujanja javnega naročanja čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz s strani javnih naročnikov in naročnikov.“;

- (9) člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor, ustanovljen s členom 9 Direktive 2014/94/EU.

Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta*.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

3. Kadar je treba pridobiti mnenje odbora na podlagi pisnega postopka, se postopek zaključi brez izida, če se v roku za izdajo mnenja za to odloči predsednik odbora ali če to zahteva navadna večina članov odbora.

* Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

- (10) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Poročanje in pregled

1. Države članice do... [36 mesecev po datumu začetka veljavnosti te uredbe o spremembi] Komisijo obvestijo o ukrepih, sprejetih za izvajanje te direktive, ter o namerah držav članic v zvezi s prihodnjimi dejavnostmi glede izvajanja, vključno s časovnim okvirom in morebitno porazdelitvijo prizadevanj med različne ravni upravljanja, pa tudi o vseh drugih informacijah, ki so po mnenju države članice pomembne.

2. Države članice Komisiji do 18. aprila 2026 in nato vsaka tri leta predložijo poročilo o izvajanju te direktive. Ta poročila spremljajo poročila iz drugega pododstavka člena 83(3) Direktive 2014/24/EU in drugega pododstavka člena 99(3) Direktive 2014/25/EU ter vsebujejo informacije o ukrepih, sprejetih za izvajanje te direktive, prihodnjih dejavnostih glede izvajanja ter vse druge informacije, ki so po mnenju države članice pomembne. Ta poročila vsebujejo tudi število in kategorije vozil, zajetih v pogodbah iz člena 3(1) te direktive, na podlagi podatkov, ki jih predloži Komisija v skladu z odstavkom 3 tega člena. Informacije so predstavljene na podlagi kategorij iz Uredbe (ES) št. 2195/2002 Evropskega parlamenta in Sveta*.
3. Da bi pomagala državam članicam pri obveznostih poročanja, Komisija združi in objavi število in kategorije vozil, zajetih v pogodbah iz točk (a) in (c) člena 3(1) te direktive, tako da izvleče ustrezne podatke iz obvestil o oddaji javnega naročila, objavljenih v podatkovni bazi portala dnevnih elektronskih javnih naročil (TED) v skladu z direktivama 2014/24/EU in 2014/25/EU.

4. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu do 18. aprila 2027 in nato vsaka tri leta predloži poročilo o izvajanju te direktive na podlagi poročil iz odstavka 2, pri čemer navede ukrepe, ki so jih v zvezi s tem sprejele države članice.
5. Komisija do 31. decembra 2027 pregleda izvajanje te direktive in po potrebi poda zakonodajni predlog za njeno spremembo za obdobje po letu 2030, vključno z določitvijo novih ciljev in vključitvijo drugih kategorij vozil, kot so dvo- in trikolesna vozila.
6. Komisija sprejme izvedbene akte v skladu s členom 9(2), v katerih določi obliko poročil iz odstavka 2 tega člena in način njihovega posredovanja.

* Uredba (ES) št. 2195/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o enotnem besednjaku javnih naročil (CPV) (UL L 340, 16.12.2002, str. 1).“;

- (11) Priloga se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo do... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi]. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedila temeljnih določb predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3
Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4
Naslovniki

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V ...,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

PRILOGA

„PRILOGA

Informacije za doseganje minimalnih ciljev javnega naročanja
čistih vozil za cestni prevoz
v podporo nizkoemisijski mobilnosti v državah članicah

Tabela 1: kode enotnega besednjaka javnih naročil za storitve (CPV) iz točke (c) člena 3(1)

Koda CPV	Opis
60112000-6	Storitve javnega cestnega prevoza
60130000-8	Storitve cestnega potniškega prevoza za posebne namene
60140000-1	Izredni potniški prevoz
90511000-2	Storitve zbiranja odpadkov
60160000-7	Prevoz pošte po cesti
60161000-4	Storitve prevoza paketov
64121100-1	Storitve poštna dostave
64121200-2	Storitve dostave paketov

Tabela 2: mejne vrednosti emisij za čista lahka vozila

Kategorije vozil	Do 31. decembra 2025		Od 1. januarja 2026	
	CO ₂ g/km	Emisije onesnaževal zraka pri dejanski vožnji* kot odstotek mejnih vrednosti emisij**	CO ₂ g/km	Emisije onesnaževal zraka pri dejanski vožnji* kot odstotek mejnih vrednosti emisij
M ₁	50	80 %	0	ni relevantno
M ₂	50	80 %	0	ni relevantno
N ₁	50	80 %	0	ni relevantno

* Deklarirane največje vrednosti emisij pri dejanski vožnji (RDE) števila delcev (PN) v #/km in dušikovih oksidov (NO_x) v mg/km, kot so navedene v točki 48.2 certifikata o skladnosti, kot je opisano v Prilogi IX k Direktivi 2007/46/ES tako za celotno kot mestno vožnjo za preskus emisij pri dejanski vožnji.

** Veljavne mejne vrednosti emisij v Prilogi I k Uredbi (ES) 715/2007 ali aktov, ki jo nasledijo.

Tabela 3: minimalni cilji javnega naročanja za delež čistih lahkih vozil v skladu s tabelo 2 v celotnem številu lahkih vozil, zajetih v pogodbah iz člena 3 na ravni držav članic

Država članica	Od ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030
Luksemburg	38,5 %	38,5 %
Švedska	38,5 %	38,5 %
Danska	37,4 %	37,4 %
Finska	38,5 %	38,5 %
Nemčija	38,5 %	38,5 %
Francija	37,4 %	37,4 %
Združeno kraljestvo	38,5 %	38,5 %
Nizozemska	38,5 %	38,5 %
Avstrija	38,5 %	38,5 %
Belgija	38,5 %	38,5 %
Italija	38,5 %	38,5 %
Irska	38,5 %	38,5 %
Španija	36,3 %	36,3 %
Ciper	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugalska	29,7 %	29,7 %
Grčija	25,3 %	25,3 %

Država članica	Od ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030
Slovenija	22 %	22 %
Češka	29,7 %	29,7 %
Estonija	23,1 %	23,1 %
Slovaška	22 %	22 %
Litva	20,9 %	20,9 %
Poljska	22 %	22 %
Hrvaška	18,7 %	18,7 %
Madžarska	23,1 %	23,1 %
Latvija	22 %	22 %
Romunija	18,7 %	18,7 %
Bolgarija	17,6 %	17,6 %

Tabela 4: minimalni cilji javnega naročanja za delež čistih težkih vozil v celotnem številu težkih vozil, zajetih v pogodbah iz člena 3 na ravni držav članic *

Država članica	Tovornjaki (vozila kategorij N ₂ in N ₃)		Avtobusi (vozila kategorije M ₃) *	
	Od ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030	Od ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030
Luksemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Švedska	10 %	15 %	45 %	65 %
Danska	10 %	15 %	45 %	65 %
Finska	9 %	15 %	41 %	59 %
Nemčija	10 %	15 %	45 %	65 %
Francija	10 %	15 %	43 %	61 %
Združeno kraljestvo	10 %	15 %	45 %	65 %
Nizozemska	10 %	15 %	45 %	65 %
Avstrija	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgija	10 %	15 %	45 %	65 %
Italija	10 %	15 %	45 %	65 %
Irska	10 %	15 %	45 %	65 %
Španija	10 %	14 %	45 %	65 %
Ciper	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugalska	8 %	12 %	35 %	51 %
Grčija	8 %	10 %	33 %	47 %

Država članica	Tovornjaki (vozila kategorij N ₂ in N ₃)		Avtobusi (vozila kategorije M ₃) *	
	Od ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030	Od ... [24 mesecev po datumu začetka veljavnosti te direktive o spremembi] do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030
Slovenija	7 %	9 %	28 %	40 %
Češka	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonija	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovaška	8 %	9 %	34 %	48 %
Litva	8 %	9 %	42 %	60 %
Poljska	7 %	9 %	32 %	46 %
Hrvaška	6 %	7 %	27 %	38 %
Madžarska	8 %	9 %	37 %	53 %
Latvija	8 %	9 %	35 %	50 %
Romunija	6 %	7 %	24 %	33 %
Bolgarija	7 %	8 %	34 %	48 %

* Polovico minimalnega cilja za delež čistih avtobusov je treba izpolniti z naročili brezemisijских avtobusov, kot so opredeljeni v točki 5 člena 4. Ta zahteva se zniža na eno četrtno minimalnega cilja za prvo referenčno obdobje, če je od avtobusov, zajetih v skupek vseh pogodb iz člena 3, ki so v tem obdobju dodeljene v državi članici, več kot 80 % dvonadstropnih avtobusov.“