



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

**Bruxelles, 20. lipnja 2019.
(OR. en)**

**2017/0291 (COD)
LEX 1951**

**PE-CONS 57/2/19
REV 2**

**TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493**

**DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA O IZMJENI DIREKTIVE 2009/33/EZ O
PROMICANJU ČISTIH I ENERGETSKI UČINKOVITIH VOZILA U CESTOVNOM
PRIJEVOZU**

DIREKTIVA (EU) 2019/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 20. lipnja 2019.

**o izmjeni Direktive 2009/33/EZ o promicanju
čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu**

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 192. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom³,

¹ SL C 262, 25.7.2018., str. 58.

² SL C 387, 25.10.2018., str. 70.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 18. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i odluka Vijeća od 13. lipnja 2019.

budući da:

- (1) U skladu sa zaključcima Europskog vijeća od 23. i 24. listopada 2014. Unija je predana uvođenju održivog, konkurentnog, sigurnog i dekarboniziranog energetske sustava. U komunikaciji Komisije od 22. siječnja 2014. naslovljenoj „Okvir za klimatsku i energetske politiku u razdoblju 2020. – 2030.” utvrđuju se ambiciozne obveze Unije da se do 2030. dodatno smanje emisije stakleničkih plinova za najmanje 40 % u odnosu na razine iz 1990., da se poveća udio energije iz obnovljivih izvora na najmanje 27 %, da se ostvare uštede energije od barem 27 % i da se poboljšaju Unijina energetska sigurnost, konkurentnost i održivost. Od tada je Direktivom (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća¹ utvrđeno da do 2030. udio energije iz obnovljivih mora iznositi najmanje 32 % konačne bruto potrošnje energije u Uniji, a Direktivom (EU) 2018/2002 Europskog parlamenta i Vijeća² definiran je novi cilj energetske učinkovitosti Unije od najmanje 32,5 % do 2030.

¹ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82.).

² Direktiva (EU) 2018/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o izmjeni Direktive 2012/27/EU o energetske učinkovitosti (SL L 328, 21.12.2018., str. 210.).

- (2) U komunikaciji od 20. srpnja 2016. naslovljenoj „Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisija” Komisija je najavila da se dekarbonizacija prometnog sektora mora ubrzati kako bi se ispunile obveze koje je Unija preuzela na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama održanoj u Parizu 2015. te da će stoga do sredine stoljeća emisije stakleničkih plinova i onečišćivača koje nastaju pri prijevozu morati biti čvrsto na putu potpunog uklanjanja. Nadalje, trebalo bi bez odgađanja znatno smanjiti emisije onečišćivača zraka koje nastaju pri prijevozu, koji su štetni za zdravlje i okoliš. To se može postići nizom inicijativa politika, među ostalim mjerama kojima se potiče prelazak na javni prijevoz, i javnom nabavom kojom se promiču čista vozila.
- (3) U komunikaciji od 31. svibnja 2017. naslovljenoj „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve” Komisija ističe da se povećanom proizvodnjom i uvođenjem čistih vozila, infrastrukture za alternativna goriva i novih usluga mobilnosti kojima se iskorištava digitalizacija i automatizacija u Uniji nude višestruke koristi građanima Unije, državama članicama i industriji. Te koristi uključuju sigurnija i praktičnija rješenja za mobilnost i smanjenje izloženosti emisijama štetnih onečišćivača. Nadalje, kako je navedeno u govoru o stanju Unije od 13. rujna 2017., jedan od glavnih ciljeva Unije jest preuzimanje vodeće ulogu u dekarbonizaciji u svijetu.

- (4) Kako je najavljeno u komunikaciji Komisije „Europa u pokretu”, ova Direktiva čini dio drugog paketa prijedloga kojima će se doprinijeti nastojanjima Unije da ostvari mobilnost s niskom razinom emisija. Taj paket, predstavljen u komunikaciji Komisije od 8. studenoga 2017. naslovljenoj „Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija - Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i radnike” uključuje kombinaciju mjera usmjerenih na ponudu i potražnju kojima se Unija nastoji usmjeriti prema mobilnosti s niskim razinama emisija te se istodobno nastoji pojačati konkurentnost sveukupnog ekosustava mobilnosti Unije. Promicanje čistih vozila trebalo bi se provoditi usporedno s daljnjim razvojem javnog prijevoza jer je to način za smanjenje zagušenosti prometnica te, slijedom toga, smanjenje emisija i poboljšanje kvaliteta zraka.
- (5) Uvođenjem novih tehnologija doprinosi se smanjenju emisija CO₂ iz vozila i smanjenju onečišćenja zraka i onečišćenja bukom te se podupire dekarbonizacija prometnog sektora. Povećanim uvođenjem cestovnih vozila s niskim i nultim emisijama smanjit će se emisije CO₂ i određenih onečišćivača (čestice, dušikovi oksidi i nemetanski ugljikovodici) te tako poboljšati kvaliteta zraka u gradovima i drugim onečišćenim područjima i istovremeno doprinijeti konkurentnosti i rastu industrije Unije na rastućim globalnim tržištima vozila s niskim i nultim emisijama. Komisija bi trebala težiti mjerama politika za poticanje širokog uvođenja takvih novih tehnologija u industriji, kao i rasta proizvodnih kapaciteta za takve nove tehnologije u svim državama članicama, kako bi se doprinijelo ostvarenju jednakih uvjeta i uravnoteženog razvoja među državama članicama.

- (6) Prema tržišnim prognozama nastaviti će se pad kupovnih cijena čistih vozila. Niži troškovi poslovanja i održavanja već danas dovode do konkurentnijeg ukupnog troška vlasništva takvih vozila. Očekivanim smanjenjem kupovnih cijena dodatno će se smanjiti prepreke za dostupnost i prihvaćanje na tržištu čistih vozila u sljedećem desetljeću.
- (7) Iako je Unija jedna od vodećih regija u istraživanju i visokokvalitetnim ekološkim inovacijama, u azijsko-pacifičkoj regiji nalaze se najveći proizvođači električnih autobusa na baterije i baterija. Slično tome, tržišta u Kini i Sjedinjenim Američkim Državama pokreću globalni razvoj tržišta električnih vozila na baterije. Ambiciozan politički okvir Unije za nabavu čistih vozila pomoći će u poticanju inovacija i dodatnom promicanju konkurentnosti i rasta industrije Unije na rastućim globalnim tržištima čistih vozila i s tim povezane tehnološke infrastrukture. Kako je navedeno u komunikaciji od 3. listopada 2017. naslovljenoj „Kako unaprijediti funkcioniranje javne nabave u Europi i za nju”, Komisija će i dalje ulagati napore za osiguravanje jednakih uvjeta za sve i promicanje boljeg pristupa tržištima javne nabave trećih zemalja, između ostalog za kupnju, leasing, najam ili najam s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz.

- (8) Uzimajući u obzir da su u 2018. javni rashodi za robu, radove i usluge predstavljali približno 16 % BDP-a, tijela javne vlasti mogu s pomoću svoje politike javne nabave poticati i podupirati tržišta inovativne robe i inovativnih usluga. Kako bi se postigao taj cilj, Direktivom 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ trebalo bi utvrditi jasne i transparentne zahtjeve, uključujući jasne i dugoročne ciljeve javne nabave i jednostavnu metodu njihova izračuna. Direktivama 2014/24/EU² i 2014/25/EU³ Europskog parlamenta i Vijeća utvrđena su minimalna pravila o javnoj nabavi kojima se koordinira način na koji javni naručitelji i naručitelji nabavljaju radove, robe i usluge. U tim se direktivama posebno utvrđuju ukupni novčani pragovi za određivanje koji javni ugovori trebaju podlijegati zakonodavstvu Unije o javnoj nabavi. Ti se pragovi primjenjuju i na Direktivu 2009/33/EZ.

¹ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (SL L 120, 15.5.2009., str. 5.).

² Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

³ Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetske i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

- (9) Za širenje uporabe vozila na alternativna goriva potrebna je dostupnost dostatne infrastrukture za napajanje i punjenje. Komisija je 8. studenoga 2017. donijela akcijski plan za podršku ubrzanom uvođenju infrastrukture za alternativna goriva u Uniji, uključujući pojačanu potporu uvođenju javno dostupne infrastrukture s pomoću sredstava Unije, čime se doprinosi stvaranju povoljnijih uvjeta za prelazak na čista vozila, uključujući u javnom prijevozu. Komisija će do 31. prosinca 2020. preispitati provedbu Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹ te će podnijeti zakonodavni prijedlog radi izmjene te direktive ako to smatra potrebnim na temelju tog preispitivanja.
- (10) Direktivom 2009/33/EZ dopunjuje se horizontalno zakonodavstvo Unije o javnoj nabavi i dodaju se kriteriji održivosti te se time nastoji poticati tržište čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu. Komisija je 2015. provela ex post evaluaciju Direktive 2009/33/EZ te je zaključila da se tom direktivom ne potiče uvođenje čistih vozila na tržište širom Unije, posebno zbog nedostataka u pogledu njezina područja primjene i odredaba o kupnji vozila. Tom evaluacijom utvrđeno je da je učinak te direktive na smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka te na promicanje konkurentnosti industrije vrlo ograničen.

¹ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

- (11) U procjeni učinka koju je Komisija provela u preispitivanju Direktive 2009/33/EZ istaknute su koristi od promjene općeg pristupa upravljanju javnom nabavom čistih vozila na razini Unije. Utvrđivanjem minimalnih ciljeva javne nabave može se djelotvorno pomoći ostvarenju cilja promicanja i poticanja uvođenja čistih vozila na tržište u usporedbi s oslanjanjem na internalizaciju vanjskih troškova u opće odluke o javnoj nabavi, a istodobno se ukazuje na to da je važno u svim odlukama o javnoj nabavi uzeti u obzir aspekte zaštite okoliša. Taj se pristup može u potpunosti opravdati srednjoročnim i dugoročnim koristima za građane Unije i poduzeća ako se njime javnim naručiteljima i naručiteljima ostavi dovoljna fleksibilnost u odabiru tehnologija koje će se koristiti.
- (12) Proširenjem područja primjene Direktive 2009/33/EZ na prakse kao što su leasing vozila, unajmljivanje ili najam s pravom otkupa te na ugovore za određene usluge osigurava se da su obuhvaćene sve relevantne prakse javne nabave. Usluge obuhvaćene područjem primjene ove Direktive, poput usluga javnog cestovnog prijevoza, usluga posebnog cestovnog prijevoza putnika, izvanrednog prijevoza putnika, kao i posebne usluge dostave pošte i paketa i usluge skupljanja otpada trebale bi biti one u kojima vozila koja se koriste za pružanje tih usluga ulaze u kategorije vozila obuhvaćene ovom Direktivom i predstavljaju važan element ugovora. Te bi usluge trebalo identificirati uporabom njihovih oznaka iz Jedinog rječnika javne nabave navedenih u Prilogu. Ova Direktiva ne bi smjela imati retroaktivni učinak na postojeće ugovore.

- (13) Velik broj ključnih dionika podržava definiciju čistih vozila kojom se uzimaju u obzir zahtjevi u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz lakih vozila. Kako bi se osigurali prikladni poticaji za promicanje uvođenja vozila s niskim i nultim emisijama i vozila bez emisija na tržište Unije, odredbe o javnoj nabavi takvih vozila u okviru ove Direktive trebalo bi uskladiti s definicijom vozila s nultim i niskim emisijama predviđenom u Uredbi (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća¹. Mjere poduzete u okviru ove Direktive doprinijet će usklađivanju sa zahtjevima standarda utvrđenih u Uredbi (EU) 2019/631. Kako bi se poboljšala kvaliteta zraka, čista vozila trebala bi imati bolje rezultate u odnosu na minimalne zahtjeve za dušikove okside (NO_x) i ultrasitne čestice - broj čestica (PN) utvrđene graničnim vrijednostima stvarnih emisija tijekom vožnje koje su na snazi. Uz vozila s nultim emisijama danas postoji vrlo malo lakih vozila koja emitiraju 80 % ili manje onečišćivača zraka od aktualnih graničnih vrijednosti emisija. Međutim, očekuje se da će se broj takvih vozila u narednim godinama povećati, a posebno broj hibridnih vozila na punjenje. Ambicioznijim pristupom javnoj nabavi može se osigurati važan dodatni tržišni poticaj.

¹ Uredba (EU) 2019/631 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. travnja 2019. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija CO₂ za nove osobne automobile i za nova laka gospodarska vozila te o stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 443/2009 i (EU) br. 510/2011 (SL L 111, 25.4.2019., str13.).

- (14) Čista teška vozila trebalo bi definirati kao ona vozila koja koriste alternativna goriva u skladu s Direktivom 2014/94/EU. Ako nabavljena vozila upotrebljavaju tekuća biogoriva, sintetička ili parafinska goriva, javni naručitelji i naručitelji dužni su putem obveznih ugovornih klauzula ili podjednako učinkovitih sredstava u okviru postupka javne nabave osigurati da se u takvim vozilima upotrebljavaju samo takva goriva. Iako takva goriva mogu sadržavati aditive za gorivo, kao što je to na primjer slučaj s gorivom na temelju etanola za prilagođene dizelske motore (ED95), njih se ne bi smjelo miješati s fosilnim gorivima.
- (15) Kako bi se poboljšala kvaliteta zraka u općinama, ključno je obnoviti vozni park čistim vozilima. Nadalje, načela kružnoga gospodarstva iziskuju produljenje vijeka trajanja proizvoda. Stoga bi vozila koja zbog naknadne nadogradnje ispunjavaju zahtjeve za čista vozila ili vozila s nultim emisijama također trebalo uzimati u obzir pri postizanju odgovarajućih minimalnih ciljeva javne nabave.

- (16) Laka i teška vozila upotrebljavaju se u različite svrhe i imaju različite razine tržišne zrelosti te bi stoga te razlike trebalo uzeti u obzir u odredbama o javnoj nabavi. Procjenom učinka potvrđeno je da su tržišta gradskih autobusa s niskim i nultim emisijama zrelija, dok se tržišta kamiona s niskim i nultim emisijama nalaze u ranijoj fazi razvoja tržišta. Zbog ograničene razine tržišne zrelosti putničkih autobusa s niskim i nultim emisijama, relativno ograničene uloge javne nabave u tom tržišnom segmentu i njihovih posebnih operativnih zahtjeva, putničke autobuse ne bi trebalo uključiti u područje primjene ove Direktive. U skladu s pristupom koji je primijenjen u Uredbi (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹ i Pravilniku Gospodarske komisije Ujedinjenih naroda za Europu (UNECE) br. 107, vozila kategorije M₃ s prostorima za putnike koji stoje kako bi se omogućilo često kretanje putnika treba smatrati autobusima dok vozila kategorije M₃ s vrlo ograničenim prostorom ili bez prostora za putnike koji stoje treba smatrati putničkim autobusima. S obzirom na vrlo ograničeno tržište autobusa na kat i njihova posebna konstrukcijska ograničenja, prikladno je tijekom prvog referentnog razdoblja obuhvaćenog ovom Direktivom primjenjivati niže minimalne ciljeve javne nabave za vozila s nultom stopom emisija koja pripadaju kategoriji teških vozila u državama članicama u kojima autobusi na kat čine znatan dio javne nabave.

¹ Uredba (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 200, 31.7.2009., str. 1.).

- (17) Kako bi se izbjeglo nametanje nerazmjernog opterećenja tijelima javne vlasti i operatorima, države članice trebale bi moći iz zahtjeva ove Direktive izuzeti javnu nabavu određenih vozila sa specifičnim značajkama koje su povezane s njihovim operativnim zahtjevima. U ta se vozila ubrajaju oklopna vozila, vozila hitne pomoći, pogrebna vozila, vozila kategorije M₁ s pristupom za invalidska kolica, pokretne dizalice, vozila projektirana i izrađena prvenstveno za korištenje na gradilištima ili u kamenolomima, lukama ili zračnim lukama, kao i vozila posebno konstruirana i proizvedena ili prilagođena kako bi ih koristile oružane snage, civilna zaštita, vatrogasne službe i snage za održavanje javnog reda. Takve se prilagodbe mogu odnositi na ugradnju specijalizirane komunikacijske opreme ili svjetala za slučaj nužde. Zahtjevi utvrđeni u ovoj Direktivi ne bi se trebali primjenjivati na vozila koja su posebno konstruirana i izrađena za izvođenje radova i koja nisu prikladna za prijevoz putnika ili robe. Navedena vozila uključuju vozila za održavanje cesta poput ralica za snijeg.

- (18) Utvrđivanje minimalnih ciljeva za javnu nabavu čistih vozila koje je na razini država članica potrebno postići tijekom dva referentna razdoblja koja završavaju 2025., odnosno 2025. trebalo bi doprinijeti sigurnosti politike za tržišta na kojima su potrebna ulaganja u mobilnost s niskim i nultim emisijama. Minimalnim ciljevima doprinosi se stvaranju tržišta za čista vozila u cijeloj Uniji. S pomoću njih osigurava se vrijeme za prilagodbu procesa javne nabave i daje jasan signal tržištu. Štoviše, uvođenjem zahtjeva da se polovina minimalnog cilja za autobuse koji su nabavljeni u navedenim referentnim razdobljima treba ispuniti u okviru nabave autobusa s nultim emisijama jača se obveza dekarbonizacije prometnog sektora. Treba napomenuti da se trolejbusi smatraju autobusima s nultim emisijama, pod uvjetom da su pogonjeni samo električnom energijom ili da, kada nisu priključeni na mrežu, upotrebljavaju isključivo pogonski sustav s nultim emisijama; u suprotnom se još uvijek ubrajaju u čista vozila. U procjeni učinka napominje se da države članice sve više utvrđuju ciljeve ovisno o svojem gospodarskom kapacitetu i težini problema. Za različite države članice trebalo bi utvrditi različite ciljeve u skladu s njihovim gospodarskim kapacitetom (bruto domaći proizvod po glavi stanovnika) i izloženosti onečišćenju (gustoća naseljenosti u gradovima). U procjeni teritorijalnog učinka koja je provedena za ovu Direktivu navedeno je da će učinak biti ravnomjerno raspoređen među regijama Unije.

- (19) Države članice trebale bi moći fleksibilno raspodijeliti napore s ciljem ostvarenja minimalnih ciljeva na svojim državnim područjima, u skladu s ustavnim okvirom i ciljevima njihove prometne politike. Pri raspodjeli napora unutar pojedine države članice u obzir bi se mogli uzeti različiti čimbenici, kao što su razlike u gospodarskom kapacitetu, kvaliteti zraka, gustoći stanovništva, karakteristikama prometnih sustava, politikama dekarbonizacije prometa i smanjenju onečišćenja zraka ili bilo koji drugi relevantni kriteriji.
- (20) Vozila s nultim emisijama iz ispušne cijevi također ostavljaju otisak na okoliš zbog emisija koje nastaju u lancu opskrbe gorivom, od faze ekstrakcije do spremnika, kao i zbog postupka proizvodnje sastavnih dijelova i njihove razine mogućnosti recikliranja. Radi usklađenosti s ciljevima održivosti, baterije bi trebalo proizvoditi uz minimalan učinak na okoliš unutar Unije i izvan nje, posebice u pogledu postupka vađenja sirovina koje se upotrebljavaju u proizvodnji baterija. Promicanjem tehnologija kojima se rješava taj izazov, kao što su održive baterije i baterije koje se mogu reciklirati, može se doprinijeti općoj održivosti električnih vozila, putem inicijativa kao što su europski savez za baterije i europski akcijski plan za baterije te u kontekstu preispitivanja Direktive 2006/66/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹. Trebalo bi razmotriti mogući utjecaj životnog ciklusa emisija CO₂ i emisija CO₂ od naftnog izvora do kotača u razdoblju nakon 2030., uzimajući u obzir relevantne odredbe prava Unije za njihov izračun u tom trenutku.

¹ Direktiva 2006/66/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 6. rujna 2006. o baterijama i akumulatorima i o otpadnim baterijama i akumulatorima te stavljanju izvan snage Direktive 91/157/EEZ (SL L 266, 26.9.2006., str. 1.).

- (21) U svojoj preporuci od 4. travnja 2017. Vijeću i Komisiji nakon istrage o mjerenjima emisija u automobilskom sektoru¹ Europski parlament pozvao je države članice da potiču politike za zelenu javnu nabavu kada tijela javne vlasti kupuju vozila s nulnim emisijama i vozila s iznimno niskim emisijama za svoje vozne parkove ili za javne ili polujavne programe dijeljenja automobila te za postupno ukidanje novih automobila s emisijama CO₂ do 2035.
- (22) Najveći učinak može se ostvariti ako je javna nabava čistih vozila usmjerena na područja s relativno visokim stupnjem onečišćenja zraka i onečišćenja bukom. Tijela javne vlasti u državama članicama potiče se da se pri provedbi svojih domaćih minimalnih ciljeva javne nabave posebno usredotoče na ta područja. Tijela javne vlasti također se potiče da poduzimaju mjere kao što su stavljanje na raspolaganje dostatnih financijskih sredstava javnim naručiteljima i naručiteljima kako bi se izbjeglo da troškovi usklađivanja s minimalnim ciljevima javne nabave utvrđenima u ovoj Direktivi dovedu do viših cijena karata za potrošače ili do smanjenja usluga javnog prijevoza ili do odvrćanja od razvoja necestovnog čistog prijevoza kao što su tramvaji i vlakovi podzemne željeznice. Tijela javne vlasti trebala bi navesti povezane mjere u svojim izvješćima na temelju ove Direktive. Tijelima javne vlasti trebalo bi pružiti odgovarajuću tehničku pomoć kako bi se izbjeglo nerazmjerno opterećenje i optimizirali potencijalni učinci ove Direktive.

¹ SL C 298, 23.8.2018., str. 140.

- (23) Javni prijevoz odgovoran je tek za malen udio emisija koje potječu iz prometnog sektora. Kako bi se dodatno promicala dekarbonizacija prometa, poboljšala kvaliteta zraka i održali jednaki uvjeti za različite operatore, države članice mogu, u skladu s pravom Unije, odlučiti da i za privatne operatore i usluge izvan područja primjene ove Direktive, kao što su taksi poduzeća, poduzeća za najam automobila i poduzeća za dijeljenje prijevoza, isto tako nametnu slične zahtjeve.
- (24) Trošak životnog vijeka važan je alat za javne naručitelje i naručitelje kako bi pokrili troškove energije i zaštite okoliša tijekom životnog vijeka vozila, uključujući trošak emisija stakleničkih plinova i ostalih onečišćivača na temelju relevantne metodologije za utvrđivanje njihove novčane vrijednosti. S obzirom na rijetku uporabu metodologije za izračun operativnih troškova životnog vijeka u skladu s Direktivom 2009/33/EZ i informacije koje su dostavili javni naručitelji i naručitelji o uporabi vlastitih metodologija prilagođenih njihovim posebnim okolnostima i potrebama, ne bi trebalo zahtijevati uporabu obvezne metodologije već bi javni naručitelji i naručitelji trebali moći odabrati bilo koju metodologiju za utvrđivanje troška životnog vijeka kako bi poduprli svoje postupke javne nabave na temelju kriterija za ekonomski najpovoljniju ponudu, kako je opisano u članku 67. Direktive 2014/24/EU i članku 82. Direktive 2014/25/EU, uzimajući u obzir isplativost tijekom životnog vijeka vozila te ekološke i društvene aspekte.

- (25) Izvješćivanjem o javnoj nabavi u skladu s ovom Direktivom trebao bi se osigurati jasan pregled tržišta kako bi se omogućilo djelotvorno praćenje njezine provedbe. To bi izvješćivanje trebalo početi tako da države članice do ... [36 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] preliminarno dostave informacije Komisiji i nastave s prvim sveobuhvatnim izvješćem o provedbi minimalnih ciljeva javne nabave u 2026. te svake tri godine nakon toga. Vremenski okvir trebalo bi uskladiti s postojećim obvezama izvješćivanja u skladu s direktivama 2014/24/EU i 2014/25/EU. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje javnih tijela i uspostavio djelotvoran pregled tržišta, trebalo bi olakšati pojednostavljeno izvješćivanje. Komisija će ponuditi rješenja za registraciju i praćenje u okviru baze podataka Dnevnika elektroničkih natječaja (TED) i osigurati sveobuhvatno izvješćivanje o vozilima s niskim i nultim emisijama te o ostalim vozilima na alternativna goriva u kontekstu Jedinog rječnika javne nabave Unije. Posebnim oznakama u Jedinom rječniku javne nabave pomoći će se u registraciji i praćenju u skladu s bazom podataka TED-a.

- (26) Dodatna potpora uvođenju čistih vozila i njihove infrastrukture na tržište može se postići pružanjem ciljanih mjera javne potpore na nacionalnoj razini i razini Unije. Takve mjere uključuju veće korištenje sredstava Unije kako bi se podržala obnova voznih parkova javnog prijevoza i bolju razmjenu znanja i usklađivanje javne nabave kako bi se omogućile mjere dostatnog razmjera za smanjenje troškova i utjecaj na tržište. Mogućnost javne potpore za promicanje razvoja infrastrukture koja je nužna za distribuciju alternativnih goriva priznata je u Smjernicama o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014. – 2020.¹. Međutim, na takve javne potpore i dalje će se primjenjivati pravila iz Ugovora o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegovi članci 107. i 108.

¹ SL C 200, 28.6.2014., str. 1.

- (27) Ciljane mjere potpore za nabavu čistih vozila mogu pomoći javnim naručiteljima i naručiteljima. Unija u skladu s aktualnim višegodišnjim financijskim okvirom 2014. – 2020. već raspolaže nizom različitih fondova za potporu državama članicama, lokalnim tijelima i relevantnim operatorima pri njihovu prijelazu na održivu mobilnost. Posebno su europski strukturni i investicijski fondovi ključan izvor za financiranje projekata mobilnosti u gradovima. Istraživačkim programom Unije Obzor 2020., uspostavljenim Uredbom (EU) br. 1291/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹, financiraju se projekti za istraživanja i inovacije u području mobilnosti u gradovima i pametnih gradova i zajednica, dok se u okviru Instrumenta za povezivanje Europe, uspostavljenog Uredbom (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća², podupire uvođenje odgovarajuće infrastrukture u gradskim čvorištima. Uvođenje definicije čistih vozila i utvrđivanje minimalnih ciljeva za njihovu javnu nabavu u ovoj Direktivi mogu pomoći u tome da se osigura još ciljanije korištenje financijskih instrumenata Unije, između ostalog u sljedećem višegodišnjem financijskom okviru za razdoblje 2021. – 2027. Tim će se mjerama potpore pomoći da se smanje početna velika ulaganja u infrastrukturne promjene te će se poduprijeti dekarbonizacija prometa.

¹ Uredba (EU) br. 1291/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o osnivanju Okvirnog programa za istraživanja i inovacije Obzor 2020. (2014.–2020.) i o stavljanju izvan snage Odluke br. 1982/2006/EZ (SL L 347, 20.12.2013., str. 104.).

² Uredba (EU) br. 1316/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o uspostavi Instrumenta za povezivanje Europe, izmjeni Uredbe (EU) br. 913/2010 i stavljanju izvan snage uredaba (EZ) br. 680/2007 i (EZ) br. 67/2010 (SL L 348, 20.12.2013., str. 129.).

- (28) Kako bi se pomoglo da se potencijalne koristi u potpunosti iskoriste, Komisija bi državama članicama trebala dati smjernice o različitim fondovima Unije koji se mogu koristiti te olakšati i strukturirati razmjenu znanja i najboljih praksi među državama članicama radi poticanja javnih naručitelja i naručitelja na kupnju, leasing, unajmljivanje ili najam s pravom otkupa čistih i energetske učinkovitih vozila za cestovni prijevoz. Komisija bi trebala nastaviti pružati tehničke i financijske savjetodavne usluge lokalnim tijelima i operatorima preko instrumenata kao što su Europski savjetodavni centar za ulaganja, JASPERS i JESSICA. Takva bi pomoć trebala uključivati poticanje javnih naručitelja i naručitelja da udruže svoje resurse u okviru zajedničke nabave vozila s niskim emisijama i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu kako bi se postigla ekonomija razmjera i olakšalo ostvarivanje ciljeva ove Direktive.
- (29) Kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri povećao učinak ulaganja, potrebno je bolje koordinirati mobilnost i urbanističko planiranje, primjerice uporabom planova održive mobilnosti u gradovima. Planovi održive mobilnosti u gradovima jesu planovi koji se razvijaju se u pojedinačnim područjima politike i u suradnji s različitim razinama upravljanja kombiniranjem različitih načina prijevoza, sigurnosti na cestama, isporuke tereta, upravljanja mobilnošću i inteligentnih prometnih sustava. Planovi održive mobilnosti u gradovima mogu imati važnu ulogu u postizanju ciljeva Unije u pogledu smanjenja emisija CO₂, buke i onečišćenja zraka.

- (30) Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji u odnosu na utvrđivanje zajedničkog formata za izvješća država članica i njihovih mehanizama prijenosa. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (31) Komisija bi do 31. prosinca 2027. trebala preispitati provedbu Direktive 2009/33/EZ. To bi preispitivanje trebalo biti popraćeno, prema potrebi, zakonodavnim prijedlogom o izmjeni te direktive za razdoblje nakon 2030., uključujući utvrđivanje novih ambicioznih ciljeva i proširenje područja primjene na druge kategorije vozila, kao što su vozila kategorije L i strojevi za gradilišta. U svom preispitivanju Komisija bi isto tako, među ostalim, trebala ocijeniti mogućnost usklađivanja ove Direktive s bilo kojom metodologijom za izračun emisija CO₂ tijekom životnog ciklusa vozila i emisija CO₂ od naftnog izvora do kotača razvijenom u kontekstu standardnih vrijednosti EU-a za emisije CO₂ vozila te mogućnost promicanja održivih baterija i baterija koje se mogu reciklirati, kao i korištenja guma najvišeg razreda i obnovljenih guma.
- (32) Iako se minimalni ciljevi javne nabave utvrđeni u ovoj Direktivi ne primjenjuju na institucije Unije, poželjno je da one budu uzor drugima.

¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

- (33) S obzirom na to da ciljeve ove Direktive, odnosno osigurati poticaj na strani potražnje za čista vozila s ciljem podupiranja prelaska na mobilnost s niskom razinom emisija, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog zajedničkog i dugoročnog okvira politike i opsega oni na bolji način mogu ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (34) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije od 28. rujna 2011. o dokumentima s obrazloženjem¹, države članice obvezale su se da će u opravdanim slučajevima uz obavijest o mjerama prenošenja priložiti jedan ili više dokumenata u kojima se objašnjava veza između sastavnih dijelova direktive i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive, zakonodavac smatra opravdanim dostavljanje takvih dokumenata.
- (35) Direktivu 2009/33/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

Članak 1.
Izmjene Direktive 2009/33/EZ

Direktiva 2009/33/EZ mijenja se kako slijedi:

1. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva 2009/33/EZ o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu s ciljem podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija”;

2. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

Članak 1.

Predmet i ciljevi

Ovom se Direktivom od država članica zahtijeva da javni naručitelji i naručitelji pri javnoj nabavi određenih vozila za cestovni prijevoz s ciljem promicanja i poticanja tržišta za čista i energetske učinkovita vozila i povećanja doprinosa prometnog sektora politikama Unije koje se odnose na zaštitu okoliša, klimu i energetiku u obzir uzmu energetske učinke i učinke na okoliš za trajanja cijelog radnog vijeka vozila, uključujući potrošnju energije te emisije CO₂ i emisije određenih onečišćivača.”;

3. članak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 2.

Izuzeća

Države članice mogu od zahtjeva utvrđenih u ovoj Direktivi izuzeti vozila iz članka 2. stavka 2. točke (d), članka 2. stavka 2. i članka 2. stavka 3. točaka (a) i (b) Uredbe (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća* i iz točaka od 5.2. do 5.5. i točke 5.7. dijela A Priloga I. toj uredbi.

* Uredba (EU) 2018/858 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2018. o homologaciji i nadzoru tržišta motornih vozila i njihovih prikolica te sustavâ, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, o izmjeni uredaba (EZ) br. 715/2007 i (EZ) br. 595/2009 te o stavljanju izvan snage Direktive 2007/46/EZ (SL L 151, 14.6.2018., str. 1.).”;

4. članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Područje primjene

1. Ova se Direktiva primjenjuje na javnu nabavu preko:

- (a) ugovora o kupnji, leasingu, unajmljivanju ili najmu s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz koje dodjeljuju javni naručitelji ili naručitelji ako su obvezni primjenjivati postupke javne nabave utvrđene u direktivama 2014/24/EU* i 2014/25/EU** Europskog parlamenta i Vijeća;
- (b) ugovora o javnim uslugama u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća*** koji za predmet imaju pružanje usluga cestovnog prijevoza putnika iznad praga koji određuju države članice i koji ne premašuje primjenjivi prag utvrđen u članku 5. stavku 4. te uredbe;
- (c) ugovora o pružanju usluga navedenih u tablici 1. Priloga ovoj Direktivi ako su javni naručitelji ili naručitelji obvezni primjenjivati postupke javne nabave utvrđene u direktivama 2014/24/EU i 2014/25/EU.

Ova Direktiva primjenjuje se samo na ugovore za koje je upućen poziv na nadmetanje nakon ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] ili, u slučaju da taj poziv nije predviđen, ako su ugovorno tijelo ili naručitelj započeli postupak javne nabave nakon tog datuma.

2. Ova se Direktiva ne primjenjuje na:

- (a) vozila iz članka 2. stavka 2. točaka (a), (b) i (c) i članka 2. stavka 3. točke (c) Uredbe (EU) 2018/858;
- (b) vozila kategorije M₃, osim vozila razreda I i razreda A, kako su definirana u članku 3. točkama 2. i 3. Uredbe (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća ****.

* Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

** Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetske i prometne sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

*** Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

**** Uredba (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 200, 31.7.2009., str. 1.).”;

5. članak 4. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 4.

Definicije

Za potrebe ove Direktive:

1. „javni naručitelji” znači javni naručitelji kako su definirani u članku 2. stavku 1. točki 1. Direktive 2014/24/EU i u članku 3. Direktive 2014/25/EU;
2. „naručitelji” znači naručitelji kako su definirani u članku 4. Direktive 2014/25/EU;
3. „vozilo za cestovni prijevoz” znači vozilo kategorije M ili N kako su definirane u članku 4. stavku 1. točkama (a) i (b) Uredbe (EU) 2018/858;

4. „čisto vozilo” znači:

- (a) vozilo kategorije M₁, M₂ ili N₁ s najvećim emisijama iz ispušne cijevi izraženima u CO₂ g/km i stvarnim emisijama onečišćivača tijekom vožnje ispod postotka primjenjivih ograničenja emisija kako je utvrđen u tablici 2. Priloga; ili
- (b) vozilo kategorije M₃, N₂ ili N₃ koje upotrebljava alternativna goriva kako su definirana u članku 2. točkama 1. i 2. Direktive 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća*, u koja se ne ubrajaju goriva proizvedena od sirovina s visokim rizikom od neizravnih promjena uporabe zemljišta za koje je uočeno znatno proširenje proizvodnog područja na zemljište s velikim zalihama ugljika u skladu s člankom 26. Direktive (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća**. U slučaju vozila koja upotrebljavaju tekuća biogoriva, sintetička i parafinska goriva, ta se goriva ne smiju miješati s konvencionalnim fosilnim gorivima;

5. „teško vozilo s nultim emisijama” znači čisto vozilo kako je definirano u točki 4. podtočki (b) ovog članka koje nema motor s unutarnjim izgaranjem ili ima motor s unutarnjim izgaranjem koji ispušta manje od 1 g CO₂/kWh kako je izmjereno u skladu s Uredbom (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća*** i njezinim provedbenim mjerama ili koji ispušta manje od 1 g CO₂/km kako je izmjereno u skladu s Uredbom (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća**** i njezinim provedbenim mjerama.

* Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (SL L 307, 28.10.2014., str. 1.).

** Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora (SL L 328, 21.12.2018., str. 82).

*** Uredba (EZ) br. 595/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2009. o homologaciji motornih vozila i motora s obzirom na emisije iz teških vozila (Euro VI) i o pristupu informacijama za popravak i održavanje vozila i izmjenama Uredbe (EZ) br. 715/2007 i Direktive 2007/46/EZ i stavljanju izvan snage direktiva 80/1269/EEZ, 2005/55/EZ i 2005/78/EZ (SL L 188, 18.7.2009., str. 1.).

**** Uredba (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2007. o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila (SL L 171, 29.6.2007., str. 1.).”;

6. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Minimalni ciljevi javne nabave

1. Države članice osiguravaju da je javna nabava vozila i usluga iz članka 3. u skladu s minimalnim ciljevima javne nabave za čista laka vozila iz tablice 3. Priloga i za čista teška vozila iz tablice 4. Priloga. Ti se ciljevi izražavaju kao minimalni postotci čistih vozila u ukupnom broju vozila za cestovni prijevoz obuhvaćenih zbrojem svih ugovora iz članka 3. dodijeljenih u razdoblju između ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] i 31. prosinca 2025. za prvo referentno razdoblje te u razdoblju između 1. siječnja 2026. i 31. prosinca 2030. za drugo referentno razdoblje.
2. Za potrebe računanja minimalnih ciljeva javne nabave datum javne nabave koji se uzima u obzir je datum na koji postupak javne nabave završava dodjelom ugovora.
3. Vozila koja su u skladu s definicijom čistih vozila iz članka 4. točke 4. ili teških vozila s nultim emisijama iz članka 4. točke 5. zbog naknadne nadogradnje mogu se smatrati čistim vozilima odnosno teškim vozilima s nultim emisijama za potrebe usklađivanja s minimalnim ciljevima javne nabave.

4. U slučaju ugovora iz članka 3. stavka 1. točke (a), za potrebe procjene usklađenosti s minimalnim ciljevima javne nabave uzima se u obzir broj vozila za cestovni prijevoz koja su predmetom kupnje, leasinga, unajmljivanja ili unajmljivanja s pravom otkupa u okviru svakog ugovora.
 5. U slučaju ugovora iz članka 3. stavka 1. točaka (b) i (c), za potrebe procjene usklađenosti s minimalnim ciljevima javne nabave uzima se u obzir broj vozila za cestovni prijevoz koja se koriste za pružanje usluga obuhvaćenih svakim ugovorom.
 6. Ako se ne donesu novi ciljevi za razdoblje nakon 1. siječnja 2030., nastavljaju se primjenjivati ciljevi za drugo referentno razdoblje i izračunavaju se u skladu sa stavcima od 1. do 5. tijekom sljedećih petogodišnjih razdoblja.
 7. Države članice mogu primjenjivati ili ovlastiti svoje javne naručitelje ili naručitelje da primjenjuju više nacionalne ciljeve ili strože zahtjeve od onih navedenih u Prilogu.”;
7. članci 6. i 7. brišu se;

8. članak 8. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 8.

Razmjena znanja i najboljih praksi

Komisija olakšava i strukturira razmjenu znanja i najboljih praksi među državama članicama u pogledu poticanja javnih naručitelja i naručitelja na javnu nabavu čistih i energetske učinkovitih vozila za cestovni prijevoz.”;

9. članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 9.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor osnovan člankom 9. Direktive 2014/94/EU.

Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Kada se mišljenje odbora treba dobiti pisanim postupkom, navedeni postupak završava bez rezultata kada u roku za davanje mišljenja to odluči predsjednik odbora ili to zahtijeva obična većina članova odbora.

* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”;

10. članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Izvješćivanje i preispitivanje

1. Do ... [36 mjeseci nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] države članice obavješćuju Komisiju o mjerama poduzetima radi provedbe ove Direktive i o namjerama država članica u pogledu budućih aktivnosti provedbe, uključujući raspored i moguću podjelu napora među različitim razinama upravljanja, kao i o svim ostalim informacijama koje država članica smatra relevantnima.

2. Države članice podnose Komisiji izvješće o provedbi ove Direktive do 18. travnja 2026. i svake tri godine nakon toga. Ta izvješća prilažu se izvješćima predviđenima u članku 83. stavku 3. drugom podstavku Direktive 2014/24/EU i članku 99. stavku 3. drugom podstavku Direktive 2014/25/EU i moraju sadržavati informacije o mjerama poduzetim za provedbu ove Direktive, o budućim aktivnostima provedbe, kao i o svim ostalim informacijama koje država članica smatra relevantnima. U tim se izvješćima također moraju navesti broj i kategorije vozila obuhvaćenih ugovorima iz članka 3. stavka 1. ove Direktive, na temelju podataka koje je Komisija dostavila u skladu sa stavkom 3. ovog članka. Informacije se navode na temelju kategorija utvrđenih u Uredbi (EZ) br. 2195/2002 Europskog parlamenta i Vijeća*.
3. Kako bi se državama članicama pružila pomoć u vezi s njihovim obvezama izvješćivanju, Komisija prikuplja i objavljuje broj i kategorije vozila obuhvaćenih ugovorima iz članka 3. stavka 1. točaka (a) i (c) ove Direktive izdvajanjem relevantnih podataka iz obavijesti o dodjeli ugovora objavljenih u bazi podataka Dnevnika elektroničkih natječaja u skladu s direktivama 2014/24/EU i 2014/25/EU.

4. Komisija do 18. travnja 2027. i svake tri godine nakon toga podnosi izvješće o provedbi ove Direktive Europskom parlamentu i Vijeću u kojem se točno navode mjere koje su države članice u tom pogledu poduzele slijedom izvješća iz stavka 2.
5. Komisija do 31. prosinca 2027. preispituje provedbu ove Direktive i, prema potrebi, podnosi zakonodavni prijedlog za njezinu izmjenu za razdoblje nakon 2030., uključujući za postavljanje novih ciljeva i za uključivanje drugih kategorija vozila, kao što su vozila na dva ili tri kotača.
6. Komisija donosi provedbene akte u skladu s člankom 9. stavkom 2. kojima se utvrđuju format izvješća iz stavka 2. ovog članka i mehanizmi njihova prijenosa.

* Uredba (EZ) br. 2195/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 5. studenoga 2002. o Jedinostvenom rječniku javne nabave (CPV) (SL L 340, 16.12.2002., str. 1.).”;

11. Prilog se zamjenjuje tekstem iz Priloga ovoj Direktivi.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

PRILOG

„PRILOG

Informacije za provedbu minimalnih ciljeva javne nabave
za čista vozila u cestovnom prijevozu
s ciljem podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija u državama članicama

Tablica 1.: Oznake za usluge iz Jedinstvenog rječnika javne nabave (CPV) iz članka 3. stavka 1.
točke (c)

CPV oznaka	Opis
60112000-6	Usluge javnog cestovnog prijevoza
60130000-8	Usluge cestovnog putničkog prijevoza za posebne namjene
60140000-1	Izvanredni putnički prijevoz
90511000-2	Usluge skupljanja otpada
60160000-7	Prijevoz pošiljaka cestom
60161000-4	Usluge prijevoza paketa
64121100-1	Usluge dostave pošte
64121200-2	Usluge dostave paketa

Tablica 2.: Pragovi emisija za čista laka vozila

Kategorije vozila	Do 31. prosinca 2025.		Od 1. siječnja 2026.	
	CO ₂ g/km	RDE ^{1*} onečišćivača zraka kao postotak ograničenja emisija ^{2**}	CO ₂ g/km	RDE ^{1*} onečišćivača zraka kao postotak ograničenja emisija ^{2**}
M ₁	50	80 %	0	nije dostupno
M ₂	50	80 %	0	nije dostupno
N ₁	50	80 %	0	nije dostupno

^{1*} Deklarirane najveće stvarne emisije tijekom vožnje (RDE) broja čestica (PN) u #/km i dušikovih oksida (NOx) u mg/km kako su prijavljene u točki 48.2 certifikata o sukladnosti, kako je opisano u Prilogu IX. Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća*, za stvarne emisije tijekom vožnje i tijekom potpunih i tijekom gradskih vožnji.

^{2**} Primjenjiva ograničenja emisija utvrđena u Prilogu I. Uredbi (EZ) br. 715/2007 ili pravnom aktu koji slijedi nakon te uredbe.

* Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (Okvirna direktiva) (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.)

Tablica 3.: Minimalni ciljevi javne nabave za udio čistih lakih vozila u skladu s tablicom 2. u ukupnom broju lakih vozila obuhvaćenih ugovorima iz članka 3. na razini države članice

Država članica	Od ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025.	Od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca 2030.
Luksemburg	38,5 %	38,5 %
Švedska	38,5 %	38,5 %
Danska	37,4 %	37,4 %
Finska	38,5 %	38,5 %
Njemačka	38,5 %	38,5 %
Francuska	37,4 %	37,4 %
Ujedinjena Kraljevina	38,5 %	38,5 %
Nizozemska	38,5 %	38,5 %
Austrija	38,5 %	38,5 %
Belgija	38,5 %	38,5 %
Italija	38,5 %	38,5 %
Irska	38,5 %	38,5 %
Španjolska	36,3 %	36,3 %
Cipar	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Grčka	25,3 %	25,3 %

Država članica	Od ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025.	Od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca 2030.
Slovenija	22 %	22 %
Češka	29,7 %	29,7 %
Estonija	23,1 %	23,1 %
Slovačka	22 %	22 %
Litva	20,9 %	20,9 %
Poljska	22 %	22 %
Hrvatska	18,7 %	18,7 %
Mađarska	23,1 %	23,1 %
Latvija	22 %	22 %
Rumunjska	18,7 %	18,7 %
Bugarska	17,6 %	17,6 %

Tablica 4.: Minimalni cilj javne nabave za udio čistih teških vozila u ukupnom broju teških vozila obuhvaćenih ugovorima iz članka 3. na razini države članice*

Država članica	Kamioni (vozila kategorije N ₂ i N ₃)		Autobusi (vozila kategorije M ₃)*	
	Od ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025.	Od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca 2030.	Od ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025.	Od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca 2030.
Luksemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Švedska	10 %	15 %	45 %	65 %
Danska	10 %	15 %	45 %	65 %
Finska	9 %	15 %	41 %	59 %
Njemačka	10 %	15 %	45 %	65 %
Francuska	10 %	15 %	43 %	61 %
Ujedinjena Kraljevina	10 %	15 %	45 %	65 %
Nizozemska	10 %	15 %	45 %	65 %
Austrija	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgija	10 %	15 %	45 %	65 %
Italija	10 %	15 %	45 %	65 %
Irska	10 %	15 %	45 %	65 %
Španjolska	10 %	14 %	45 %	65 %
Cipar	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Grčka	8 %	10 %	33 %	47 %

Država članica	Kamioni (vozila kategorije N ₂ i N ₃)		Autobusi (vozila kategorije M ₃)*	
	Od ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025.	Od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca 2030.	Od ... [24 mjeseca nakon datuma stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] do 31. prosinca 2025.	Od 1. siječnja 2026. do 31. prosinca 2030.
Slovenija	7 %	9 %	28 %	40 %
Češka	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonija	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovačka	8 %	9 %	34 %	48 %
Litva	8 %	9 %	42 %	60 %
Poljska	7 %	9 %	32 %	46 %
Hrvatska	6 %	7 %	27 %	38 %
Mađarska	8 %	9 %	37 %	53 %
Latvija	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumunjska	6 %	7 %	24 %	33 %
Bugarska	7 %	8 %	34 %	48 %

* Polovica minimalnog cilja za udio čistih autobusa mora biti ispunjena nabavom autobusa s nultim emisijama kako je definirano u članku 4. točki 5. Taj je zahtjev smanjen na jednu četvrtinu minimalnog cilja za prvo referentno razdoblje ako su više od 80 % autobusa na koje se odnosi zbroj svih ugovora iz članka 3. dodijeljenih tijekom tog razdoblja u državi članici autobusi na kat.”.