

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/1161
ze dne 20. června 2019,
kteřou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel
(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 192 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽²⁾,

v souladu s řádným legislativním postupem ⁽³⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu se závěry Evropské rady z 23.–24. října 2014 se Unie zavázala k udržitelnému, konkurenceschopnému, bezpečnému a dekarbonizovanému energetickému systému. Sdělení Komise ze dne 22. ledna 2014 nazvané „Rámec politiky pro oblast klimatu a energetiky v období 2020–2030“ stanoví pro Unii ambiciózní závazky dále snížit emise skleníkových plynů o alespoň 40 % do roku 2030 v porovnání s úrovněmi v roce 1990, zvýšit podíl spotřeby energie z obnovitelných zdrojů alespoň o 27 %, dosáhnout úspory energie alespoň o 27 % a zlepšit energetickou bezpečnost, konkurenceschopnost a udržitelnost v Unii. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ⁽⁴⁾ následně stanovila podíl energie z obnovitelných zdrojů na nejméně 32 % hrubé konečné spotřeby energie Unie do roku 2030 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2002 ⁽⁵⁾ stanovila pro Unii nový cíl pro energetickou účinnost do roku 2030 ve výši nejméně 32,5 %.
- (2) Ve svém sdělení ze dne 20. července 2016 nazvaném „Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu“ Komise oznámila, že je třeba urychlit dekarbonizaci odvětví dopravy, a proto je třeba, aby emise skleníkových plynů a emise látek znečišťujících ovzduší z dopravy jednoznačně směřovaly k nulovým hodnotám v polovině století, aby mohly být splněny závazky Unie přijaté na 21. konferenci smluvních stran Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu, která se konala v roce 2015 v Paříži. Kromě toho je třeba neprodleně výrazně snížit emise látek znečišťujících ovzduší z dopravy, které poškozují zdraví a životní prostředí. Toho lze dosáhnout prostřednictvím souboru politických iniciativ, včetně opatření podporujících přechod k veřejné dopravě a využívání zadávání zakázek k podpoře čistých vozidel.
- (3) Ve svém sdělení ze dne 31. května 2017 nazvaném „Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny“ Komise zdůrazňuje, že nárůst výroby a využívání čistých vozidel, infrastruktury alternativních paliv a nových služeb mobility využívajících digitalizaci a automatizaci v Unii přináší řadu výhod pro občany Unie, členské státy a průmyslová odvětví. Mezi tyto výhody patří bezpečnější a plynulá mobilita a omezení expozice emisím škodlivých znečišťujících látek. Dále, jak je uvedeno v projevu o stavu Unie ze dne 13. září 2017, je jedním z hlavních cílů Unie získat celosvětově vedoucí postavení v dekarbonizaci.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 262, 25.7.2018, s. 58.

⁽²⁾ Úř. věst. C 387, 25.10.2018, s. 70.

⁽³⁾ Postoj Evropského parlamentu ze dne 18. dubna 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 13. června 2019.

⁽⁴⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁽⁵⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2002 ze dne 11. prosince 2018, kterou se mění směrnice 2012/27/EU o energetické účinnosti (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 210).

- (4) Jak bylo oznámeno v uvedeném sdělení Komise „Evropa v pohybu“, tato směrnice je součástí druhého balíčku návrhů, který přispěje k úsilí Unie o dosažení nízkemisní mobility. Tento balíček, který byl představen ve sdělení Komise ze dne 8. listopadu 2017 nazvaném „Jak dosáhnout nízkemisní mobility – Evropská unie, která chrání naši planetu, posiluje postavení spotřebitelů a brání svůj průmysl a pracovníky“, obsahuje kombinaci opatření na straně nabídky a opatření na straně poptávky, jež mají Unii nasměrovat k nízkemisní mobilitě a současně posílit konkurenceschopnost jejího ekosystému mobility. Podpora čistých vozidel by měla probíhat souběžně s dalším rozvojem veřejné dopravy jakožto způsobem, jak omezit dopravní přetížení na silnicích, a snížit emise tak a zlepšit kvalitu ovzduší.
- (5) Inovace nových technologií pomáhají snižovat emise vozidel a omezovat znečištění ovzduší a hlukovou zátěž, přičemž podporují dekarbonizaci odvětví dopravy. Nárůst využívání silničních vozidel s nízkými a nulovými emisemi sníží emise CO₂ a některých znečišťujících látek (jemné částice, oxidy dusíku a nemethanové uhlovodíky), a tak zlepši kvalitu ovzduší ve městech a jiných znečištěných oblastech a současně přispěje ke konkurenceschopnosti a růstu průmyslu Unie na rostoucích globálních trzích s vozidly s nízkými a nulovými emisemi. Komise by měla přijmout politická opatření na podporu rozsáhlého průmyslového využívání těchto nových technologií a růstu odpovídající výrobní kapacity ve všech členských státech s cílem přispět k vytváření rovných výchozích podmínek a vyrovnaného rozvoje napříč členskými státy.
- (6) Podle odhadů vývoje trhu bude nákupní cena čistých vozidel setrvale klesat. Nižší provozní náklady a náklady na údržbu umožňují konkurenceschopnější celkové náklady na jejich vlastnictví již dnes. Očekávané snížení nákupní ceny v příštím desetiletí dále omezí překážky, které brání dostupnosti čistých vozidel na trhu a jejich využívání.
- (7) I když je Unie jedním z vedoucích regionů, pokud jde o výzkum a ekologické inovace vysoké hodnoty, největší výrobci autobusů na bateriový elektrický pohon a baterií sídlí v asijsko-tichomořské oblasti. Podobně pohánějí vývoj světového trhu s bateriovými elektromobily trhy v Číně a Spojených státech. Ambiciózní unijní politika v oblasti zadávání zakázek na čistá vozidla pomůže podnítit inovace a dále posilovat konkurenceschopnost a růst průmyslu Unie na čím dál tím více globálních trzích s čistými vozidly a s nimi spojenou technologickou infrastrukturou. Jak již konstatovala ve svém sdělení ze dne 3. října 2017 nazvaném „Zajistit lepší fungování zadávání veřejných zakázek v Evropě a pro Evropu“, povede Komise i nadále úsilí o zajištění rovných výchozích podmínek a podporu lepšího přístupu na trhy třetích zemí s veřejnými zakázkami, včetně zakázek na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel.
- (8) Vzhledem k tomu, že veřejné výdaje na zboží, práce a služby představovaly v roce 2018 přibližně 16 % HDP, mohou veřejné orgány prostřednictvím své politiky zadávání zakázek rozvíjet a podporovat trhy s inovativním zbožím a službami. V zájmu dosažení tohoto cíle by směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES⁽⁶⁾ měla stanovit jasné a transparentní požadavky, včetně jasných a dlouhodobých cílů v oblasti zadávání zakázek a jednoduché metody jejich výpočtu. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU⁽⁷⁾ a 2014/25/EU⁽⁸⁾ stanoví minimální pravidla pro zadávání zakázek, která koordinují způsob, jímž veřejní zadavatelé a odvětvoví zadavatelé pořizují stavební práce, zboží a služby. Tyto směrnice zejména stanoví celkové peněžní mezní hodnoty pro vymezení těch veřejných zakázek, které mají podléhat právním předpisům Unie týkajícím se veřejných zakázek. Tyto mezní hodnoty platí také pro směrnici 2009/33/ES.
- (9) Dostupnost dostatečné infrastruktury pro dobíjení a čerpání paliva je nezbytná pro zavádění vozidel na alternativní paliva. Dne 8. listopadu 2017 přijala Komise akční plán na podporu urychleného zavádění infrastruktury pro alternativní paliva v Unii, včetně zvýšení podpory zavádění veřejně dostupné infrastruktury z prostředků Unie, které napomůže vytvoření příznivějších podmínek pro přechod na čistá vozidla, a to i ve veřejné dopravě. Komise do 31. prosince 2020 přezkoumá provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU⁽⁹⁾ a předloží legislativní návrh na její změnu, bude-li to v návaznosti na tento přezkum považovat za nezbytné.

⁽⁶⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Úř. věst. L 120, 15.5.2009, s. 5).

⁽⁷⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

⁽⁸⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.)

- (10) Směrnice 2009/33/ES doplňuje horizontální právní předpisy Unie o zadávání zakázek, k nimž přidává kritéria udržitelnosti, díky čemuž má podněcovat trh s čistými a energeticky účinnými silničními vozidly. Komise provedla v roce 2015 následné hodnocení směrnice 2009/33/ES a dospěla k závěru, že uvedená směrnice neodstartovala zavádění čistých vozidel na trh v celé Unii, zejména vzhledem k nedostatkům v oblasti její působnosti a v jejích ustanoveních týkajících se pořízování vozidel. Na základě tohoto hodnocení bylo zjištěno, že dopad uvedené směrnice na snižování emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší a na podporu konkurenceschopnosti příslušných odvětví je velmi omezený.
- (11) V posouzení dopadů týkajícím se revize směrnice 2009/33/ES provedeném Komisí byly zdůrazněny přínosy změny celkového správního přístupu k pořízování čistých vozidel na úrovni Unie. Stanovením minimálních cílů pro zadávání zakázek může účinně pomoci dosáhnout cíle, kterým je podporovat a podněcovat zavádění čistých vozidel na trh, oproti spoléhání se na internalizaci externích nákladů do obecného rozhodování o veřejných zakázkách, přičemž je třeba připomenout význam zvažování environmentálních aspektů při každém rozhodování o veřejných zakázkách. Střednědobé a dlouhodobé přínosy pro občany a podniky Unie tento přístup plně odůvodňují, pokud ponechá dostatečnou flexibilitu veřejným zadavatelům a odvětvovým zadavatelům při výběru konkrétní technologie k použití.
- (12) Rozšíření působnosti směrnice 2009/33/ES na takové praktiky, jako jsou leasing a pronájem vozidel a jejich nákup na splátky, jakož i na zakázky na určité služby, zajistí, aby do oblasti působnosti této směrnice spadaly veškeré relevantní praktiky zadávání veřejných zakázek. Oblast působnosti této směrnice by měla zahrnovat ty služby, u nichž vozidla používaná pro jejich poskytování spadají do kategorie vozidel v oblasti působnosti této směrnice a představují zásadní prvek dané zakázky, například služby veřejné silniční dopravy, služby jednoúčelové silniční osobní dopravy, nepravdělnou osobní dopravu, specifické poštovní a kurýrní služby a služby sběru odpadu. Tyto služby by měly být identifikovány použitím příslušných kódů společného slovníku pro veřejné zakázky uvedených v příloze. Stávající zakázky by neměly být touto směrnicí zpětně dotčeny.
- (13) Mezi hlavními zúčastněnými stranami existuje široká podpora pro stanovení takové definice čistých vozidel, která bere ohled na požadavky snižovat emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší z lehkých užitkových vozidel. K zajištění odpovídajících pobídek pro zavádění vozidel s nízkými a nulovými emisemi na trh v Unii, je třeba sladit ustanovení o zadávání veřejných zakázek na jejich pořízování podle této směrnice s definicí vozidel s nízkými a nulovými emisemi stanovenou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631⁽¹⁰⁾. Opatření provedená podle této směrnice přispějí k dodržování požadavků standardů stanovených v nařízení (EU) 2019/631. Pro zlepšení kvality ovzduší by čistá vozidla měla dosahovat lepších výsledků, než jsou minimální požadavky na oxidy dusíku (NO_x) a ultrajemné částice (počet částic, PN) stanovené v platných mezních hodnotách u emisí v reálném provozu. Nad rámec vozidel s nulovými emisemi v současnosti existuje jen málo lehkých užitkových vozidel s emisemi látek znečišťujících ovzduší dosahujícími 80 % stávajících limitů emisí nebo méně. Očekává se však, že počet těchto vozidel v nadcházejících letech poroste, což se týká zejména plug-in hybridních vozidel. Ambicióznější přístup k zadávání zakázek může pro trh představovat důležitou další pobídku.
- (14) Čistá těžká užitková vozidla by měla být definována tím, že využívají alternativní paliva v souladu se směrnicí 2014/94/EU. Mají-li být u vozidel pořízovaných prostřednictvím zadání zakázky využívána tekutá biopaliva nebo paliva syntetická či parafinická, musí veřejní zadavatelé a odvětvoví zadavatelé prostřednictvím povinných smluvních ujednání nebo jiných, obdobně účinných prostředků v zadávacím řízení zajistit, aby v těchto vozidlech byla využívána výhradně taková paliva. Tato paliva sice mohou obsahovat palivová aditiva, jako je tomu například u paliva na bázi ethanolu pro upravené dieselové motory (ED95), ale neměla by být smíchána s fosilními palivy.
- (15) Pro zlepšení kvality ovzduší v obcích je nezbytné modernizovat vozové parky čistými vozidly. Mimoto zásady oběhového hospodářství vyžadují prodloužení životnosti výrobků. Proto by měly být do naplňování příslušných minimálních cílů pro zadávání zakázek započítávána rovněž vozidla, která splňují požadavky na čistá vozidla nebo vozidla s nulovými emisemi v důsledku dovybavení.

⁽¹⁰⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková a kterým se ruší nařízení (ES) č. 443/2009 a nařízení (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (16) Lehká a těžká užitková vozidla se používají pro různé účely a mají různou úroveň tržní vyspělosti; bylo by tedy užitečné, aby ustanovení o zadávání zakázek tyto rozdíly zohledňovala. Při posuzování dopadů bylo zjištěno, že trhy pro městské autobusy s nízkými a nulovými emisemi charakterizuje větší vyspělost, zatímco trhy pro nákladní automobily s nízkými a nulovými emisemi jsou v ranější fázi vývoje. Kvůli omezené úrovni vyspělosti trhu nízkoemisních autokarů a autokarů s nulovými emisemi, relativně omezené úloze zadávání zakázek na tomto segmentu trhu a jejich specifickým provozním požadavkům by autokary neměly spadat do oblasti působnosti této směrnice. V souladu s přístupem uplatňovaným v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009⁽¹⁾ a předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 se vozidla kategorie M₃ s prostory pro stojící cestující, které jim umožňují častý pohyb, považují za autobusy, a vozidla kategorie M₃ s velmi omezenými nebo neexistujícími prostory pro stojící cestující jsou považována za autokary. Vzhledem k velmi omezenému trhu s dvoupodlažními autobusy a k jejich specifickým konstrukčním omezením je třeba uplatnit v průběhu prvního referenčního období spadajícího do působnosti této směrnice nižší minimální cíle pro zadávání zakázek na vozidla s nulovými emisemi z této kategorie těžkých užitkových vozidel v těch členských státech, v nichž dvoupodlažní autobusy představují významný podíl zakázek.
- (17) Aby se předešlo uložení nepřiměřeného břemene na veřejné orgány a provozovatele, měly by mít členské státy možnost vyjmout z požadavků této směrnice zakázky na některá vozidla se zvláštními charakteristikami spojenými s jejich provozními požadavky. Tato vozidla zahrnují obrněná vozidla, sanitky, pohřební automobily, vozidla kategorie M₁ s přístupností pro invalidní vozík, autojeřáby, vozidla konstruovaná a vyrobená pro použití především na staveništích nebo v lomech, zařízení přístavů či letišť a vozidla specificky konstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití ozbrojenými složkami, civilní ochranou, protipožárními útvary a složkami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku. Tyto úpravy se mohou týkat instalace specializovaného komunikačního zařízení nebo výstražných světel. Požadavky stanovené touto směrnicí by se neměly uplatňovat na vozidla, která jsou konstruována a vyrobená specificky pro provádění prací a která nejsou vhodná pro přepravu cestujících nebo zboží. Tato vozidla zahrnují rovněž vozidla pro údržbu silnic, jako jsou sněhové pluhu.
- (18) Stanovení minimálních cílů pro zadávání zakázek na čistá vozidla, jež mají být splněny na úrovni členských států ve dvou referenčních obdobích končících v roce 2025 a v roce 2030, by mělo přispět k jistotě ohledně této politiky na trzích, kde jsou nutné investice do mobility s nízkými a nulovými emisemi. Stanovení minimálních cílů přispívá k vytvoření trhu pro čistá vozidla v celé Unii. Poskytují čas na úpravu zadávání veřejných zakázek a vysílají jasný signál pro trh. Uložení povinnosti, aby polovina minimální cílové úrovně u autobusů pořízených prostřednictvím zadání zakázek ve výše uvedeném období byla splněna prostřednictvím autobusů s nulovými emisemi, nadto posílí závazek k dekarbonizaci odvětví dopravy. Je třeba poukázat na skutečnost, že trolejbusy se považují za autobusy s nulovými emisemi, pokud jsou poháněny pouze elektřinou nebo používají výhradně hnací ústrojí s nulovými emisemi (nejsou-li připojeny k elektrické síti); není-li tomu tak, považují se stále za čistá. V posouzení dopadů se zmiňuje, že členské státy si stále častěji stanoví vnitrostátní cíle, v závislosti na svých ekonomických možnostech a míře závažnosti problému. Pro různé členské státy by měly být stanoveny různé cíle podle jejich ekonomických možností (hrubý domácí produkt na obyvatele) a expozice znečištění (hustota městského obyvatelstva). Územní posouzení dopadů provedené pro tuto směrnici ukázalo, že dopady budou rovnoměrně rozloženy mezi jednotlivými regiony v Unii.
- (19) Členské státy by měly mít možnost pružně přerozdělovat úsilí o splnění minimálních cílů v rámci svého území v souladu se svým ústavním rámcem a s cíli vlastní dopravní politiky. Při rozložení úsilí uvnitř členského státu by měly být zohledněny různé faktory, například rozdíly v ekonomické kapacitě, kvalita ovzduší, hustota obyvatelstva, charakteristiky dopravních systémů, politiky zaměřené na dekarbonizaci dopravy a omezování znečištění ovzduší a případná další relevantní kritéria.
- (20) Vozidla s nulovými emisemi z výfukových plynů mohou rovněž zanechávat značnou environmentální stopu z důvodu emisí pocházejících z palivového řetězce, od těžby až po palivovou nádrž, a také v závislosti na procesu výroby konstrukčních částí a jejich míře recyklovatelnosti. Aby byly baterie v souladu s cíli udržitelnosti, měly by být vyráběny tak, aby v Unii i mimo ni měly co nejmenší dopad na životní prostředí, zejména pokud jde o těžbu surovin používaných k jejich výrobě. Podpora technologií, které umožňují této výzvě čelit, jako jsou udržitelné a recyklovatelné baterie, může napomoci zajišťování celkové udržitelnosti elektrických vozidel díky

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

iniciativám, jako jsou Evropská bateriová aliance a unijní akční plán pro baterie, a v souvislosti s revizí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/66/ES⁽¹²⁾. Je třeba zvážit možné zohlednění emisí CO₂ naměřených za celou dobu životnosti a emisí CO₂ během celého cyklu („od těžby až ke kolům“) pro období po roce 2030, přičemž se pro účely jejich výpočtu zohlední příslušné právní předpisy Unie v dotčené době.

- (21) Evropský parlament ve svém doporučení Radě a Komisi ze dne 4. dubna 2017 v návaznosti na vyšetřování měření emisí v automobilovém odvětví⁽¹³⁾ vyzval členské státy, aby posílily ekologické politiky veřejných zakázek tím, že orgány veřejné správy budou do svého vozového parku nebo pro veřejné nebo poloveřejné programy sdílení vozidel a za účelem eliminace nových automobilů produkujících emise CO₂ do roku 2035 nakupovat vozidla s nulovými nebo mimořádně nízkými emisemi.
- (22) Maximálního účinku lze dosáhnout, když bude zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla zacíleno do oblastí, které mají relativně vysoký stupeň znečištění ovzduší a hlukové zátěže. Veřejné orgány v členských státech se vybízejí k tomu, aby se při provádění svých domácích minimálních cílů pro zadávání veřejných zakázek zaměřily zvláště na takové oblasti. Veřejné orgány v členských státech se rovněž vybízejí k tomu, aby přijaly opatření, jako je zpřístupnění dostatečných finančních zdrojů veřejným zadavatelům a odvětvovým zadavatelům s cílem zabránit tomu, aby náklady na splnění minimálních cílů pro zadávání veřejných zakázek stanovených v této směrnici vedly k vyššímu jízdnému pro spotřebitele nebo k omezení služeb veřejné dopravy nebo aby odrazovaly od rozvoje čisté nesilniční dopravy, například tramvají či metra. Ve svých zprávách podle této směrnice by měly veřejné orgány zohlednit související opatření. V zájmu zabránění nepřiměřenému zatížení a v zájmu optimalizace potenciálních výsledků této směrnice by měla být veřejným orgánům poskytována vhodná technická podpora.
- (23) Veřejná doprava přispívá k emisím z odvětví dopravy jen malým dílem. Aby dále podpořily dekarbonizaci dopravy, zlepšily kvalitu ovzduší a zachovaly rovné podmínky pro různé provozovatele, mohou členské státy v souladu s právem Unie rozhodnout, že uloží obdobné požadavky také soukromým provozovatelům a službám, kteří nespádají do oblasti působnosti této směrnice, jako jsou provozovatelé taxislužby, půjčovny automobilů a společnosti organizující spolujízdu.
- (24) Pro veřejné zadavatele a odvětvové zadavatele jsou důležitým nástrojem náklady životního cyklu, pomocí nichž mohou zohlednit energetické a environmentální náklady v průběhu životního cyklu vozidla, včetně nákladů na emise skleníkových plynů a emise dalších znečišťujících látek podle příslušné metodiky, aby tak stanovily jejich peněžní hodnotu. Vzhledem k nedostatečnému využívání metodiky pro výpočet provozních nákladů za dobu životnosti podle směrnice 2009/33/ES a informacím poskytovaným veřejnými zadavateli a odvětvovými zadavateli o využití vlastních metodik přizpůsobených jejich konkrétním okolnostem a potřebám by nemělo být použití žádné metodiky povinné, ale veřejní zadavatelé a odvětvoví zadavatelé by měli mít možnost vybrat si jakoukoliv metodiku stanovení nákladů životního cyklu, která jim pomůže při zadávání zakázek, na základě kritérií ekonomicky nejvýhodnější nabídky, jak je popisují článek 67 směrnice 2014/24/EU a článek 82 směrnice 2014/25/EU, přičemž zohlední nákladovou efektivnost během životnosti vozidla a environmentální a sociální aspekty.
- (25) Zprávy o zadávání veřejných zakázek podávané podle této směrnice by měly poskytovat jasný přehled o trhu, aby bylo možno účinně sledovat její provádění. Podávání zpráv by mělo začít předběžným podáním informací členskými státy Komisi do 2. srpna 2022, a pokračovat první úplnou zprávou o provádění minimálních cílů pro zadávání veřejných zakázek v roce 2026 a poté každé tři roky. Tento harmonogram je třeba sladit se stávajícími povinnostmi týkajícími se podávání zpráv na základě směrnice 2014/24/EU a 2014/25/EU. Aby se minimalizovalo administrativní zatížení veřejných orgánů a aby vznikl účelný přehled o trhu, je třeba usnadnit zjednodušené podávání zpráv. Komise poskytne řešení týkající se registrace a monitorování v rámci databáze Tenders Electronic Daily (dále jen „databáze TED“) a zajistí komplexní podávání zpráv pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi a vozidla na další alternativní paliva v souvislosti se společným slovníkem pro veřejné zakázky Unie. Zvláštní kódy ve společném slovníku pro veřejné zakázky pomohou při registraci a monitorování v rámci databáze TED.

⁽¹²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/66/ES ze dne 6. září 2006 o bateriích a akumulátorech a odpadních bateriích a akumulátorech a o zrušení směrnice 91/157/EHS (Úř. věst. L 266, 26.9.2006, s. 1).

⁽¹³⁾ Úř. věst. C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (26) Další podpory pro zavádění čistých vozidel a jejich infrastruktury na trh může být dosaženo prostřednictvím cílených podpůrných opatření v oblasti veřejné podpory na vnitrostátní úrovni i na úrovni Unie. Tato opatření zahrnují zvýšené využívání finančních prostředků Unie na podporu obměňování vozových parků ve veřejné dopravě, lepší výměnu znalostí a sladění zadávání veřejných zakázek, aby bylo možné provádět opatření v dostatečně velkém měřítku, které umožní snižovat náklady a ovlivňovat trh. V pokynech pro státní podporu na ochranu životního prostředí a energetiku na období 2014–2020 ⁽¹⁴⁾ je uvedena možnost veřejné podpory ve prospěch prosazování rozvoje infrastruktur potřebných pro distribuci alternativních paliv. Na tuto veřejnou podporu se však budou stále vztahovat pravidla Smlouvy o fungování Evropské unie, zejména její články 107 a 108.
- (27) Veřejným zadavatelům a odvětvovým zadavatelům mohou dále pomáhat cílená podpůrná opatření pro zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla. V rámci současného víceletého finančního rámce na období 2014–2020 již má Unie k dispozici celou řadu různých fondů na podporu členských států, místních orgánů a dotčených provozovatelů při jejich přechodu na udržitelnou mobilitu. Pro financování projektů městské mobility jsou klíčovými zdroji zejména evropské strukturální a investiční fondy. Program Unie na podporu výzkumu, Horizont 2020, který byl zaveden nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ⁽¹⁵⁾, financuje výzkumné a inovační projekty v oblasti městské mobility a inteligentních měst a obcí a Nástroj pro propojení Evropy, který byl zaveden nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ⁽¹⁶⁾, podporuje zavádění příslušné infrastruktury v městských uzlech. Tato směrnice zavádí definici čistého vozidla a stanovuje minimální cíle pro jejich nákup prostřednictvím veřejných zakázek, čímž může napomoci lépe cílenému využívání finančních nástrojů, a to i ve víceletém finančním rámci na období 2021–2027. Tato podpůrná opatření povedou ke snížení počátečních vysokých investic do změn infrastruktury a podpoří dekarbonizaci dopravy.
- (28) S cílem pomoci zajistit plné využití potenciálních výhod by Komise měla poskytnout členským státům pokyny týkající se různých fondů Unie, které lze využít, a měla by usnadnit a organizovat výměnu znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy za účelem podpory nákupu, leasingu, pronájmu nebo koupě na splátky čistých a energeticky účinných silničních vozidel veřejnými zadavateli a odvětvovými zadavateli. Komise by rovněž měla i nadále poskytovat místním orgánům a provozovatelům technické a finanční poradenské služby prostřednictvím takových nástrojů, jako jsou Evropské centrum pro investiční poradenství nebo projekty JASPERS a JESSICA. Taková podpora by měla zahrnovat podněcování veřejných zadavatelů a odvětvových zadavatelů k tomu, aby při společném zadávání zakázek na energeticky účinná silniční vozidla s nízkými emisemi kombinovali své zdroje, a mohli tak dosáhnout úspor z rozsahu a usnadnit plnění cílů této směrnice.
- (29) K maximalizaci dopadu investic je třeba lépe koordinovat mobilitu a územní plánování měst, například pomocí využití plánů udržitelné městské mobility (SUMP). Jde o plány vypracované napříč jednotlivými oblastmi politiky a ve spolupráci s různými úrovněmi správy, které spojují různé druhy dopravy, silniční bezpečnost, nákladní dopravu, řízení mobility a inteligentní dopravní systémy. Plány udržitelné městské mobility mohou hrát důležitou úlohu při plnění cílů Unie, pokud jde o snižování emisí CO₂, hluku a znečištění ovzduší.
- (30) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení jednotné formy zpráv, které předkládají členské státy, a systému jejich předkládání. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽¹⁷⁾.
- (31) Komise by měla do 31. prosince 2027 přezkoumat provádění směrnice 2009/33/ES. Tento přezkum by měl být případně doprovázen legislativním návrhem na změnu uvedené směrnice na období po roce 2030, včetně stanovení nových ambiciózních cílů a rozšíření oblastí působnosti na další kategorie vozidel, jako jsou vozidla

⁽¹⁴⁾ Úř. věst. C 200, 28.6.2014, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1291/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se zavádí Horizont 2020 – rámcový program pro výzkum a inovace (2014–2020) a zrušuje rozhodnutí č. 1982/2006/ES (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 104).

⁽¹⁶⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽¹⁷⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

kategorie L a stavební stroje. Ve svém přezkumu by Komise měla mimo jiné posoudit, zda lze tuto směrnici sladit s některou metodikou výpočtu emisí CO₂ během životního cyklu a emisí CO₂ během celého cyklu, která byla vypracována v souvislosti s výkonnostními normami Unie pro emise CO₂, jakož i možnost podporovat udržitelné a recyklovatelné baterie a používání pneumatik nejvyšších tříd a protektorovaných pneumatik.

- (32) Ačkoliv se minimální cíle pro zadávání veřejných zakázek stanovené touto směrnicí nevztahují na orgány a instituce Unie, bylo by vhodné, aby orgány a instituce Unie šly příkladem.
- (33) Jelikož cíle této směrnice, totiž zajistit na straně poptávky motivaci pro čistá vozidla za účelem podpory přechodu na nízkoemisní mobilitu, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu společného a dlouhodobého rámce příslušné politiky a z důvodu rozsahu, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.
- (34) V souladu se společným politickým prohlášením členských států a Komise o informativních dokumentech ze dne 28. září 2011 ⁽¹⁸⁾ se členské státy zavázaly připojit v odůvodněných případech k oznámení o svých opatřeních za účelem provedení směrnice do vnitrostátního práva jeden nebo více dokumentů vysvětlujících vztah mezi jednotlivými částmi směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem jejího provedení. V případě této směrnice považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.
- (35) Směrnice 2009/33/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Změny směrnice 2009/33/ES

Směrnice 2009/33/ES se mění takto:

- 1) Název se nahrazuje tímto:

„Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility“;

- 2) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět a cíle

Tato směrnice od členských států vyžaduje zajištění toho, aby veřejní zadavatelé a odvětvoví zadavatelé zohledňovali při zadávání zakázek na určitá silniční vozidla energetické a ekologické dopady za dobu životnosti vozidla, včetně spotřeby energie, emisí CO₂ a emisí určitých znečišťujících látek, s cílem podporovat a podněcovat trh s čistými a energeticky účinnými vozidly a posílit přínos odvětví dopravy k politikám Unie v oblasti životního prostředí, klimatu a energetiky.“;

- 3) Článek 2 se nahrazuje tímto:

„Článek 2

Výjimky

Členské státy mohou z požadavků této směrnice vyjmout vozidla uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. d) a odst. 3 písm. a) a b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 (*) a v části A bodech 5.2 až 5.5 a 5.7 přílohy I uvedeného nařízení.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (Úř. věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).“;

⁽¹⁸⁾ Úř. věst. C 369, 17.12.2011, s. 14.

4) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„Článek 3

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na:

- a) zadávání zakázek na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky silničních vozidel veřejnými zadavateli nebo odvětvovými zadavateli, pokud mají povinnost v zadávacím řízení použít postupy stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU (*) a 2014/25/EU (**);
- b) uzavírání smluv o veřejných službách ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 (***), jejichž předmětem je poskytování služeb v silniční osobní dopravě při překročení mezní hodnoty, kterou stanoví členské státy tak, aby nepřekračovala příslušnou mezní hodnotu stanovenou v čl. 5 odst. 4 uvedeného nařízení;
- c) zadávání zakázek na služby uvedených v tabulce 1 přílohy této směrnice, pokud veřejní zadavatelé nebo odvětvoví zadavatelé mají povinnost v zadávacím řízení použít postupy stanovené ve směrnici 2014/24/EU a 2014/25/EU.

Tato směrnice se vztahuje pouze na zakázky, u nichž byla zaslána výzva k účasti v soutěži po 2. srpnu 2021, nebo pokud není výzva k účasti v soutěži stanovena, na zakázky, u nichž veřejný zadavatel nebo odvětvový zadavatel zahájil zadávací řízení po uvedeném dni.

2. Tato směrnice se nepoužije na:

- a) vozidla uvedená v čl. 2 odst. 2 písm. a), b) a c) a odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/858;
- b) vozidla kategorie M₁, která nejsou vozidly třídy I nebo třídy A ve smyslu čl. 3 bodů 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 (****).

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

(***) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

(****) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).“;

5) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „veřejnými zadavateli“ veřejní zadavatelé vymezení v čl. 2 odst. 1 bodu 1 směrnice 2014/24/EU a článku 3 směrnice 2014/25/EU;
- 2) „odvětvovými zadavateli“ zadavatelé vymezení v článku 4 směrnice 2014/25/EU;
- 3) „silničním vozidlem“ vozidlo kategorie M nebo N ve smyslu čl. 4 odst. 1 písm. a) a b) nařízení (EU) 2018/858;

4) „čistým vozidlem“:

- a) vozidlo kategorie M₁, M₂ nebo N₁ s maximálními emisemi výfukových plynů vyjádřenými v CO₂ g/km a emisemi znečišťujících látek v reálném provozu nižšími než procentní podíl příslušných emisních limitů uvedených v tabulce 2 přílohy, nebo;
- b) vozidlo kategorie M₃, N₂ nebo N₃ využívající alternativní paliva ve smyslu čl. 2 bodů 1 a 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU (*) s výjimkou paliv s vysokým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy vyráběných ze surovin, u nichž je zjištěno značné rozšíření oblasti produkce na půdu s velkou zásobou uhlíku v souladu s článkem 26 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 (**). U vozidel využívajících tekutá biopaliva nebo syntetická či parafinická paliva nesmějí být tato paliva smíchána s konvenčními fosilními palivy;

5) „těžkým užitkovým vozidlem s nulovými emisemi“ čisté vozidlo ve smyslu bodu 4 písm. b) tohoto článku bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1 g CO₂/kWh, měřeno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 (***) a prováděcími opatřeními k němu, nebo který vypouští méně než 1 g CO₂/km, měřeno v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 (****) a prováděcími opatřeními k němu.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

(**) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů (Úř. věst. L 328, 21.12.2018, s. 82).

(***) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Euro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES (Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1).

(****) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1).“;

6) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Minimální cíle pro zadávání zakázek

1. Členské státy zajistí, aby zakázky na vozidla a služby podle článku 3 splňovaly minimální cíle pro zadávání zakázek na čistá lehká užitková vozidla stanovená tabulce 3 přílohy a na čistá těžká užitková vozidla uvedená v tabulce 4 přílohy. Tyto cíle jsou vyjádřeny jako minimální procentní podíl čistých vozidel na celkovém počtu silničních vozidel, jež spadají do celkové množiny všech zakázek podle článku 3 zadaných mezi 2. srpnem 2021 a 31. prosincem 2025 pro první referenční období a mezi 1. lednem 2026 a 31. prosincem 2030 pro druhé referenční období.

2. Pro účely výpočtu minimálních cílů pro zadávání zakázek se za datum zakázky, které má být bráno v potaz, považuje datum ukončení zadávacího řízení zadáním zakázky.

3. Vozidla, která splňují definici čistého vozidla podle čl. 4 bodu 4 nebo těžkého užitkového vozidla s nulovými emisemi podle čl. 4 bodu 5 v důsledku dovybavení, mohou být započítána jakožto čistá vozidla nebo těžká užitková vozidla s nulovými emisemi pro účely dodržování minimálních cílů pro zadávání zakázek.

4. U zakázek podle čl. 3 odst. 1 písm. a) se počet silničních vozidel, která byla předmětem každé zakázky na nákup, leasing, pronájem nebo nákup na splátky, zohlední pro účely hodnocení dodržování minimálních cílů pro zadávání zakázek.

5. U zakázek podle čl. 3 odst. 1 písm. b) a c) se počet silničních vozidel, která mají být využívána pro poskytování služeb a která byla předmětem každé zakázky, zohlední pro účely hodnocení dodržování minimálních cílů pro zadávání zakázek.

6. Pokud nové cíle pro období po 1. lednu 2030 nebudou přijaty, platí i nadále po následující pětileté období cíle stanovené pro druhé referenční období, které se vypočítají v souladu s odstavci 1 až 5.

7. Členské státy mohou uplatňovat nebo mohou povolit svým veřejným zadavatelům nebo odvětvovým zadavatelům uplatňovat vyšší vnitrostátní cíle nebo přísnější požadavky, než stanoví příloha .“;

7) Články 6 a 7 se zrušují;

8) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Výměna znalostí a osvědčených postupů

Komise usnadňuje a organizuje výměnu znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy ohledně postupů na podporu zadávání zakázek na čistá a energeticky účinná silniční vozidla veřejnými zadavateli a odvětvovými zadavateli.“;

9) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 9 směrnice 2014/94/EU.

Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 (*).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

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

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

10) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Předkládání zpráv a přezkum

1. Do 2. srpna 2022 členské státy Komisi informují o opatřeních přijatých k provedení této směrnice a o svých záměrech, pokud jde o budoucí prováděcí činnosti, včetně harmonogramu a případného sdílení úsilí mezi různými úrovněmi veřejné správy, a dalších informací, které daný členský stát považuje za relevantní.

2. Do 18. dubna 2026 a poté každé tři roky členské státy předloží Komisi zprávu o provádění této směrnice. Tyto zprávy se předkládají společně se zprávami uvedenými v čl. 83 odst. 3 druhém pododstavci směrnice 2014/24/EU a čl. 99 odst. 3 druhém pododstavci směrnice 2014/25/EU a obsahují informace o opatřeních přijatých k provedení této směrnice a o budoucích prováděcích činnostech a případné další informace, jež členské státy považují za relevantní. Tyto zprávy rovněž uvedou počet a kategorie vozidel, která jsou předmětem zakázek uvedených v čl. 3 odst. 1 této směrnice, na základě údajů poskytnutých Komisí v souladu s odstavcem 3 tohoto článku. Informace by měly být uvedeny podle kategorií stanovených v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2195/2002 (*).

3. Aby pomohla členským státům při plnění jejich povinností podávat zprávy, Komise shromáždí a zveřejní počet a kategorie vozidel, která jsou předmětem zakázek uvedených v čl. 3 odst. 1 písm. a) a c) této směrnice, přičemž relevantní údaje získá z oznámení o výsledcích zadávacích řízení obsažených v databázi Tenders Electronic Daily (TED) v souladu se směrnicemi 2014/24/EU a 2014/25/EU.

4. Do 18. dubna 2027 a poté každé tři roky Komise na základě zpráv uvedených v odstavci 2 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, ve které upřesní opatření přijatá v této souvislosti členskými státy.

5. Do 31. prosince 2027 Komise přezkoumá provádění této směrnice a v případě potřeby předloží legislativní návrh na její změnu pro období po roce 2030, včetně stanovení nových cílů a zahrnutí nových kategorií vozidel, jako jsou dvoukolová a tříkolová vozidla.

6. Komise přijímá prováděcí akty v souladu s čl. 9 odst. 2, jimiž stanoví formát zpráv uvedených v odstavci 2 tohoto článku a náležitosti jejich předkládání.

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2195/2002 ze dne 5. listopadu 2002 o společném slovníku pro veřejné zakázky (CPV) (Úř. věst. L 340, 16.12.2002, s. 1).“;

11) Příloha se nahrazuje zněním obsaženým v příloze této směrnice.

Článek 2

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 2. srpna 2021. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

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

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

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Bruselu dne 20. června 2019.

Za Evropský parlament
předseda
A. TAJANI

Za Radu
předseda
G. CIAMBA

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA

INFORMACE PRO PROVÁDĚNÍ MINIMÁLNÍCH CÍLŮ PRO ZADÁVÁNÍ ZAKÁZEK NA ČISTÁ SILNIČNÍ VOZIDLA NA PODPORU NÍZKOEMISNÍ MOBILITY V ČLENSKÝCH STÁTECH

Tabulka 1: Kódy služeb uvedených v čl. 3 odst. 1 písm. c) podle společného slovníku pro veřejné zakázky (CPV)

Kód CPV	Popis
60112000-6	Služby veřejné silniční dopravy
60130000-8	Služby jednoúčelové silniční osobní dopravy
60140000-1	Nepravidelná osobní doprava
90511000-2	Sběr odpadu
60160000-7	Silniční poštovní doprava
60161000-4	Přeprava balíků
64121100-1	Doručování pošty
64121200-2	Doručování balíků

Tabulka 2: Emisní limity pro čistá lehká užitková vozidla

Kategorie vozidel	do 31. prosince 2025		od 1. ledna 2026	
	CO ₂ g/km	Emise látek znečišťujících ovzduší ⁽¹⁾ v reálném provozu jako procento emisních limitů ⁽²⁾	CO ₂ g/km	Emise látek znečišťujících ovzduší ⁽¹⁾ v reálném provozu jako procento emisních limitů ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	nepoužije se
M ₂	50	80 %	0	nepoužije se
N ₁	50	80 %	0	nepoužije se

(¹) Oznámené maximální hodnoty emise pro počet částic (PN) v reálném provozu (RDE) v #/km a oxidů dusíku (NO_x) v mg/km, jak jsou uvedeny v bodě 48.2 prohlášení o shodě a popsány příloze IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES (*) jak pro úplné, tak pro městské RDE cesty.

(²) Použitelné emisní limity stanovené v příloze I nařízení (ES) č. 715/2007 nebo následných právních aktech.

(*) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

Tabulka 3: Minimální cíle pro zadávání zakázek pro podíl čistých lehkých užitkových vozidel v souladu s tabulkou 2 na celkovém objemu zakázek na lehká užitková vozidla uvedených v článku 3 na úrovni členských států.

Členský stát	od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025	od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030
Lucembursko	38,5 %	38,5 %
Švédsko	38,5 %	38,5 %
Dánsko	37,4 %	37,4 %
Finsko	38,5 %	38,5 %
Německo	38,5 %	38,5 %
Francie	37,4 %	37,4 %
Spojené království	38,5 %	38,5 %
Nizozemsko	38,5 %	38,5 %
Rakousko	38,5 %	38,5 %
Belgie	38,5 %	38,5 %
Itálie	38,5 %	38,5 %
Irsko	38,5 %	38,5 %
Španělsko	36,3 %	36,3 %
Kypr	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugalsko	29,7 %	29,7 %
Řecko	25,3 %	25,3 %
Slovinsko	22 %	22 %
Česko	29,7 %	29,7 %
Estonsko	23,1 %	23,1 %
Slovensko	22 %	22 %
Litva	20,9 %	20,9 %
Polsko	22 %	22 %
Chorvatsko	18,7 %	18,7 %
Maďarsko	23,1 %	23,1 %
Lotyšsko	22 %	22 %
Rumunsko	18,7 %	18,7 %
Bulharsko	17,6 %	17,6 %

Tabulka 4: Minimální cíle pro zadávání zakázek pro podíl čistých těžkých užitkových vozidel na celkovém objemu zakázek na čistá těžká užitková vozidla podle článku 3 na úrovni členských států (*)

Členský stát	Nákladní automobily (kategorie vozidel N ₂ a N ₃)		Autobusy (kategorie vozidel M ₃) (*)	
	od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025	od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030	od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025	od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030
Lucembursko	10 %	15 %	45 %	65 %
Švédsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Dánsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Finsko	9 %	15 %	41 %	59 %
Německo	10 %	15 %	45 %	65 %
Francie	10 %	15 %	43 %	61 %
Spojené království	10 %	15 %	45 %	65 %
Nizozemsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Rakousko	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgie	10 %	15 %	45 %	65 %
Itálie	10 %	15 %	45 %	65 %
Irsko	10 %	15 %	45 %	65 %
Španělsko	10 %	14 %	45 %	65 %
Kypr	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugalsko	8 %	12 %	35 %	51 %
Řecko	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovinsko	7 %	9 %	28 %	40 %
Česko	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonsko	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovensko	8 %	9 %	34 %	48 %
Litva	8 %	9 %	42 %	60 %
Polsko	7 %	9 %	32 %	46 %
Chorvatsko	6 %	7 %	27 %	38 %
Maďarsko	8 %	9 %	37 %	53 %
Lotyšsko	8 %	9 %	35 %	50 %

Členský stát	Nákladní automobily (kategorie vozidel N ₂ a N ₃)		Autobusy (kategorie vozidel M ₃) (*)	
	od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025	od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030	od 2. srpna 2021 do 31. prosince 2025	od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030
Rumunsko	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulharsko	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) Polovina minimálního cíle pro podíl čistých autobusů musí být dosaženo prostřednictvím zakázek na autobusy s nulovými emisemi ve smyslu čl. 4 bodu 5. Tento požadavek se snižuje na jednu čtvrtinu v prvním referenčním období, pokud více než 80 % autobusů, které spadají do celkové množiny všech zakázek podle článku 3 zadaných v tomto období v daném členském státě, tvoří autobusy dvoupodlažní.“