



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.12.2005
KOM(2005) 634 v konečném znění

2005/0283 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o podpoře čistých silničních vozidel

(předložená Komisí)

{SEK(2005) 1588}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. Souvislosti návrhu

• Odůvodnění a cíle návrhu

Komise ve své zelené knize o bezpečnosti zásobování energií (KOM(2000) 769: „Směrem k evropské strategii pro bezpečnost zásobování energií“), zveřejněné v roce 2000, zdůraznila pokračující růst odvětví dopravy a související vysokou míru spotřeby energie, emisí CO₂ a závislosti na ropě. Zelená kniha zdůraznila význam přijetí opatření na straně nabídky, ale rovněž na straně poptávky s cílem ovlivnit poptávku po alternativních palivech a technologiích. Komise se zavázala k přijetí opatření na podporu vývoje nové generace vozidel.

Bílá kniha Komise z roku 2001 o evropské dopravní politice do roku 2010 (KOM(2001) 370: „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí“) mimo jiné upozorňuje na potřebu dalších opatření ke snížení emisí z dopravy a uvádí, že Komise povzbudí rozvoj trhu pro „čistá vozidla“.

Zelená kniha o energetické účinnosti (KOM(2005) 265: „Energetická účinnost aneb Méně znamená více“) navrhuje řadu opatření jako např. veřejné zakázky na vozidla, která znečišťují životní prostředí méně a jsou energeticky účinnější, s cílem vytvořit trh pro tyto typy vozidel.

Emise z vozidel je možné podstatně snížit. V současnosti jsou však příslušné technologie stále ještě dražší než technologie konvenčních vozidel.

Ohledně hromadné výroby vozidel evropským průmyslem není pravděpodobné, že by výrobci vyráběli zvláštní série vozidel v reakci na místní nebo vnitrostátní pobídky zaměřené na zlepšení energetické účinnosti nebo snížení emisí znečišťujících látek. Proto je nutné opatření na úrovni Společenství s cílem podnítit investice nutné pro výrobu vozidel energeticky účinnějších a méně znečišťujících životní prostředí.

Výsledné zvýšení poptávky by vytvořilo podněty pro výrobce vozidel k vývoji vozidel s nižší spotřebou energie a s nižšími emisemi znečišťujících látek. Tento vývoj by umožnil přeorientovat poptávku a vytvořit dostatečně velké trhy a nezbytné úspory z rozsahu k rozšíření průmyslové výroby na velké série.

Cílem tohoto návrhu je snížit emise znečišťujících látek v odvětví dopravy a přispět k vytvoření trhu pro čistá vozidla. To je zvláště důležité pro aglomerace a oblasti, v nichž je obtížné splnit požadavky směrnice o kvalitě ovzduší (směrnice 1996/62/ES o kvalitě ovzduší a směrnice 1999/30/ES o mezních hodnotách znečišťujících látek ve vnějším ovzduší).

Do právních předpisů EU již byla zavedena norma s přísnějšími ekologickými požadavky pro vozidla s hmotností nad 3,5 t k volitelnému využití, jako jsou např. daňové pobídky. Tento návrh činí další krok a využívá stávající opatření týkající se „vozidel zvláště šetrných životnímu prostředí“ (Enhanced environmentally friendly vehicle – EEV) pro těžká nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 t podle jejich definice ve směrnici 2005/55/ES (Úř. věst. L 275/1, 20.10.2005), aby tato opatření zavedl jako závazná pro část vozového parku. Od veřejných orgánů se požaduje vyhradit určitý minimální podíl z ročního nákupu těžkých nákladních vozidel (zakoupených či pronajatých formou leasingu) pro vozidla splňující normu pro

vozidla zvláště šetřící životní prostředí.

Závazek nákupu čistých vozidel navržený v této směrnici je pro první fázi omezen na vozidla s hmotností nad 3,5 t s cílem umožnit snadné zavedení kritérií ekologického ocenění do procesu nákupu vozidel a umožnit přípravu veřejných orgánů a průmyslu na možné rozšíření i na další kategorie vozidel v pozdějších fázích. Provedené posouzení dopadů tohoto legislativního návrhu ukázalo, že tímto závazkem cíleného nákupu lze dosáhnout pozitivního dopadu na konkurenceschopnost evropského průmyslu, čistého hospodářského prospěchu a nejlepšího poměru mezi náklady a přínosy. Zvolená kategorie vozidel zahrnuje autobusy a většinu užitkových vozidel, např. vozidla sběru odpadů.

Rozšíření závazku nákupu čistých vozidel na osobní vozy a lehká vozidla na základě důkladného posouzení dopadu by mohlo být zváženo později, jakmile pro ně budou vypracovány normy s přísnějšími ekologickými požadavky.

Od směrnice se očekává, že dlouhodobě povede k celkovému zlepšení vlivu celého vozového parku na životní prostředí díky úsporám z rozsahu, k nižším nákladům a k širšímu využívání technologií vozidel zvláště šetřících životní prostředí.

• **Obecné souvislosti**

Rada Evropy se k přijetí opatření v této oblasti zavázala při několika příležitostech. Zejména na svém helsinském zasedání v roce 1999 schválila strategii o začlenění otázek životního prostředí a udržitelného rozvoje do dopravní politiky (dokument Rady 11717/99). Růst emisí skleníkových plynů z dopravy a další negativní dopady dopravy zařadila Rada mezi problémy, které vyžadují nejnaléhavější řešení. Na göteborgském zasedání Rady Evropy v roce 2001 byl znovu potvrzen význam strategie udržitelného rozvoje Společenství, zejména vzhledem k aktivním opatřením v odvětví dopravy.

Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě ze dne 9. února 2005 o hodnocení strategie udržitelného rozvoje Evropské unie (KOM(2005) 37) znovu potvrdilo význam aktivní dopravní politiky. Podle tohoto sdělení má vývoj dopravy své dopady v několika oblastech, jako např. nasycení dopravy, zdravotní problémy způsobené látkami znečišťujícími ovzduší a zvýšení emisí CO₂, které následně ovlivňují cíle EU v oblasti změny klimatu. Toto sdělení se odvolává na vývoj čistších vozidel a na řízení dopravy v městských oblastech a povzbuzuje zadávání veřejných zakázek jako nástroj podporující ekologické inovace a výslovně doporučuje přechod na „čisté“ autobusy.

Evropský parlament rovněž povzbuzoval další opatření v těchto oblastech. Ve své zprávě o akčním plánu pro zlepšení energetické účinnosti v Evropském společenství (A5-0054/2001) poukazuje na nedostatečnost opatření přijatých na úrovni EU k řešení otázky využívání energie v dopravě. Zpráva uvádí že „ze zkušeností vyplývá, že dobře zacílené programy zadávání veřejných zakázek mají možnost významně snížit cenu energeticky účinných zařízení, která ještě nejsou komerčně životaschopná, čímž je učiní konkurenceschopnými oproti konvenčním technologiím“. Komise byla rovněž požádána o přešetření vhodných technických oblastí, ve kterých by iniciativy nákupu ve velkém měřítku mohly vést k velkému zlepšení účinnosti.

Tento návrh je reakcí na přání Rady a Parlamentu podporovat čistá a energeticky účinná vozidla a doporučení členských států a zúčastněných stran vzhledem k technologicky neutrálnímu přístupu a přímo reaguje na priority stanovené Evropskou radou na zasedání ve

dnech 22. – 23. března 2005 v souvislosti s lisabonskou strategií.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Právní předpisy EU dosud regulovaly emise z vozidel prostřednictvím tzv. norem „Euro“, přičemž mezní hodnoty emisí se postupně během let zpříšňovaly. Poslední zavedené normy jsou normy Euro 4 platné od ledna 2005 pro osobní automobily a pro lehká vozidla. Návrh norem Euro 5 pro osobní automobily a pro lehká vozidla bude podán v roce 2006. Pro těžká nákladní vozidla platí normy Euro 4 od října 2005 a normy Euro 5 vstoupí v platnost v roce 2008.

Vliv těchto opatření na úroveň znečištění z dopravy je významný. Od roku 1995 poklesly emise různých znečišťujících látek, jichž se předpisy týkají, v průměru o 20 až 50 %. Předpokládá se další pokles, který by do roku 2020 měl vést ke snížení emisí na 25 až 50 % jejich úrovně v roce 2000 (modelování CAFE (Clean Air For Europe – Čistý vzduch pro Evropu), 2005).

Přesto však kvalita vnějšího ovzduší na mnoha místech nespĺňuje požadavky stanovené směrnicemi EU. Plnění mezních hodnot pro částice, které vstoupily v platnost od ledna 2005, je zdrojem nesnází a stejnou situaci lze předpokládat v budoucnosti vzhledem k oxidům dusíku, jakmile budou od ledna roku 2010 pro ně sníženy mezní hodnoty. Města již omezila volný pohyb vozidel s cílem emise snížit.

Právní předpisy EU ve směrnici 2005/55/ES zavedly definici pojmu „vozidlo zvláště šetřící životní prostředí“ („Enhanced environmentally friendly vehicle – EEV“) pro těžká nákladní vozidla s hmotností nad 3,5 t stanovením nižších mezních hodnot emisí znečišťujících látek, než bylo dosud předpokládáno pro normy Euro 5. Povinné zavádění vozidel zvláště šetřících životní prostředí by mohlo pomoci veřejným orgánům splnit závazky vyplývající ze směrnice o kvalitě vnějšího ovzduší.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Tento návrh doplňuje opatření EU ohledně minimálních norem emisí znečišťujících látek, ohledně snížení emisí CO₂ prostřednictvím dobrovolných dohod, označování, fiskálních opatření a ohledně podpory zavedení biopaliv na trh.

Tato směrnice je v souladu s novým přístupem Komise v oblasti daňového zatížení vozidel. Ve skutečnosti směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny, již za určitých podmínek povoluje diferencované sazby spotřební daně pro alternativní paliva, jako jsou např. biopaliva, zemní plyn a zkapalněný ropný plyn (LPG). Komise také nedávno předložila návrh směrnice (KOM(2005) 261 ze dne 5. července 2005), který požaduje, aby bylo zdanění osobních vozů alespoň částečně založeno na emisích CO₂, a tím se působilo na nákup čistších a energeticky účinnějších vozidel. Směrnice ve svém třetím bodě odůvodnění zahrnuje výzvu členským státům k použití koordinovaných fiskálních pobídek pro osobní automobily splňující přísnější mezní hodnoty emisí, než představují normy Euro 4, a pro urychlení uvádění na trh vozidel splňujících budoucí požadavky (Euro 5).

Zlepšení konvenčních a vývoj alternativních technologií vozidel byly podpořeny financováním Společenství prostřednictvím rámcových programů výzkumu a technického vývoje a strukturálních fondů a též podpořeny politickými dokumenty Komise

o alternativních palivech. Jedná se o tyto alternativní technologie:

- a) vozidla využívající biopaliva, buď vysokoobsahové směsi v běžných vozidlech, nebo vysokoobsahové směsi ve zvláště přizpůsobených vozidlech;
- b) vozidla na zemní plyn poháněná motory upravenými na spalování methanu, hlavní složky zemního plynu;
- c) vozidla poháněná spalovacími motory spalujícími zkapalněný ropný plyn (LPG), tvořený směsí lehkých uhlovodíků, zejména propanu a butanu;
- d) vozidla poháněná elektromotory využívající energie uložené v akumulátorech;
- e) hybridní vozidla, využívající dva typy motorů – spalovací motor a elektromotor, umožňující ukládat v akumulátorech energii vznikající při brzdění;
- f) vozidla na vodík, využívající vodík jako nosič energie, buď jako palivo ve spalovacím motoru, nebo chemickou reakcí produkující teplo a elektřinu v palivových článkách.

Zvýšení využívání biopaliv v motorových vozidlech je také jedním z cílů akčního plánu na využití biomasy, který Komise v poslední době přijala (KOM(2005) 628 v konečném znění) a který má být počátkem roku 2006 doplněn sdělením o biopalivech. Růst spotřeby biopaliv, k němuž by mělo v EU dojít (s cílem dosáhnout tržního podílu 5,75 % do roku 2010), vyžaduje stabilní rámec, včetně zvýšeného tlaku na trh ze strany spotřebitelů. Vyšší počet vozidel schopných spalovat směsi s vysokým obsahem biopaliv by představoval dodatečnou podporu pro rozšíření trhu biopaliv.

Závazek nákupu čistých vozidel, který tato iniciativa pro veřejné orgány zavádí, přispěje k celkovému zlepšení výkonu motorových vozidel uváděných na trh a povzbudí ochotu výrobců investovat do vývoje čistších technologií.

2. Konzultace zúčastněných stran a posouzení dopadů

• Konzultace zúčastněných stran

Metody konzultací, hlavní odvětví, na něž se konzultace zaměřují, a obecný profil respondentů

Komise konzultovala se zúčastněnými stranami a členskými státy otázku možných opatření na podporu vývoje čistých vozidel a jejich proniknutí na trh. Byly posouzeny dopady různých přístupů založených na technických normách nebo normách účinnosti.

Konzultace se uskutečnily v rámci expertních studií založených na dvou různých přístupech k této legislativní iniciativě a účastnila se jich interní skupina Komise přesahující jednotlivé služby. Technologicky zaměřený přístup byl založen na výběru konkrétních technologií. Technologicky neutrální přístup byl založen na zahrnutí nákladů na spotřebu paliva a znečišťující emise do nákladů na pořízení motorového vozidla. Uskutečnila se dvě setkání se zúčastněnými stranami a národními odborníky. Rozsáhlejší informace se shromažďovaly prostřednictvím dotazníků rozdělovaných a posuzovaných v rámci expertních studií.

S některými zúčastněnými stranami byly rovněž navázány dvoustranné kontakty, aby bylo možné podělit se o informace.

Iniciativa ohledně legislativního opatření na podporu čistých vozidel byla rovněž prezentována skupině na vysoké úrovni v rámci skupiny CARS 21 Komise a průmyslu.

Shrnutí reakcí a způsoby, jakými byly zohledněny

Skupina na vysoké úrovni v rámci skupiny CARS 21 Komise a průmyslu podpořila iniciativu Komise předložit návrh na podporu čistých a energeticky účinných motorových vozidel pod podmínkou, že se použije technologicky neutrální přístup založený na výkonnosti.

Ve všech fázích těchto konzultací byla vyjádřena podpora závazku nákupu pro veřejné orgány s doporučením přijmout technologicky neutrální přístup.

Kromě toho byla rovněž vyjádřena podpora postupu zaměřit se na určitou část trhu jako na pokusné zavedení opatření, které by umožnilo vyzkoušet metody a technické požadavky.

• **Shromáždování a využívání odborných znalostí**

Dotčená vědecká/odborná odvětví

Uskutečněné studie poskytly kvalitativní i kvantitativní analýzu dopadů takové iniciativy prostřednictvím rozboru nákladů a přínosů a shromáždily údaje potřebné pro vyhodnocení obecného rámce iniciativy.

Užitá metodika

Dvě konzultantské společnosti, COWI a PriceWaterhouseCoopers, nezávisle posoudily oba dva přístupy k právnímu opatření. Technologicky zaměřený přístup byl založen na vybraných konkrétních technologiích považovaných za čisté a energeticky účinné. Technologicky neutrální přístup byl založen na zahrnutí nákladů na spotřebu paliva a znečišťující emise do nákladů na pořízení motorového vozidla.

Hlavní organizace/odborníci, s nimiž byla záležitost projednávána

Konzultací se zúčastnily následující organizace: European Automobile Manufacturers Association (ACEA – Sdružení evropských výrobců automobilů), European LPG Association (AEGPL – Evropské sdružení pro zkapalněný ropný plyn), European Association of automobile component suppliers (CLEPA – Evropské sdružení dodavatelů automobilových součástí), sdružení společností zpracovávajících ropu European Association for Environment, Health, and Safety in Refining and Distribution (CONCAWE – Evropské sdružení pro životní prostředí, zdraví a bezpečnost při rafinaci a distribuci), reprezentativní města CIVITAS (Stockholm, Brémy, Rotterdam), DEUTSCHER STÄDTETAG, European Emulsion Fuel Manufacturer's Association (EEFMA – Sdružení evropských výrobců emulzních paliv), European Natural Gas Vehicle Association (ENGVA – Sdružení pro motorová vozidla poháněná zemním plynem), European Council for Automotive R&D (EUCAR – Evropská rada pro výzkum a vývoj motorových vozidel), European Federation for Transport and Environment (T&E – Evropská federace pro dopravu a životní prostředí), International Union of Public Transport (UITP – Mezinárodní unie veřejné dopravy) a European Industry

Association (UNICE – Evropské průmyslové sdružení).

Národní experti všech členských států se konzultací zúčastnili prostřednictvím společné skupiny odborníků pro dopravu a životní prostředí.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Nehovořilo se o existenci možných vážných nebezpečí s nevratnými důsledky.

Hlavními závěry byla zjištění, že by směrnice mohla mít příznivý vliv na trh s čistými vozidly a na životní prostředí, že by vliv takové iniciativy byl optimální pro určité kategorie motorových vozidel a že by mohla povzbudit průmysl k vývoji čistších technologií. Byl doporučen technologicky neutrální přístup, který průmyslu umožní pružně se přizpůsobit technickému a ekonomickému pokroku.

Způsoby zveřejnění odborného poradenství

Zápisy z jednání byly doručeny všem zúčastněným organizacím.

• **Posouzení dopadů**

Za hlavní součásti politického postupu byly zvoleny dobrovolné dohody, šíření informací a právní postupy. Za orientační bod se zvolil nepolitický postup, s nímž byly srovnávány ostatní politické postupy.

o *Dobrovolné dohody* s sebou nesou nejistotu výsledku a potíže při hodnocení rozvoje a realizace úsilí dosáhnout cíle. Představují však pobídku pro výrobce, aby se snažili o pokrok. Jako celek by dobrovolná iniciativa mohla zahrnout jenom určitou část veřejných orgánů, což by znamenalo, že by její účinek na trh jako celek mohl být mnohem slabší než obecný závazek. Dalším problémem by mohla být skutečnost, že by výrobci nemuseli motorová vozidla odpovídající iniciativě nákupu nabízet v celé EU. Vzhledem k tomu, že cílem politiky je podporovat trh s čistými silničními vozidly, se zdá, že uzavřít novou dobrovolnou dohodu s automobilovým průmyslem není účinné. Dobrovolnost by nutně vedla k informační a přesvědčovací kampani s cílem směřovat nákupní rozhodnutí.

o *Šíření informací* o používání kritérií životního prostředí v procesu nákupu motorových vozidel jako součást politického postupu by nezahrnula žádné přímé požadavky. Šíření informací a znalostí však musí být organizováno a EU může informace poskytovat členským státům. Přístup k informacím veřejným orgánům při zadávání zakázek a nákupu motorových vozidel usnadní zohlednění kritéria životního prostředí. Dostupnost informací o technických vlastnostech a dodatečných finančních nákladech pomůže při rozhodování o nákupu motorových vozidel. Mohlo by to pomoci překonat bariéry způsobené nedostatkem znalostí a zvýšit nákup čistých vozidel veřejnými subjekty.

o *Výslovný požadavek*, aby se při zadávání veřejných zakázek na nákup silničních motorových vozidel brala v úvahu spotřeba energie a znečišťující emise.

Analyzovaly se různé přístupy pro legislativní iniciativu k prosazování čistých silničních vozidel: technologicky neutrální přístup založený na začlenění nákladů na energii a znečišťující látky do nákupního rozhodování, technologicky zaměřený přístup založený na vybraných technologiích a technologicky neutrální přístup založený na stávající normě

o emisích.

Posouzení dopadů ukázalo, že je možné očekávat příznivý vliv na životní prostředí a konkurenceschopnost evropského průmyslu. Čistého ekonomického přínosu a nejlepšího poměru náklady/přínos lze dosáhnout závazkem cíleného nákupu vůči kategorii motorových vozidel s hmotností nad 3,5 t, do níž patří autobusy a většina užitkových vozidel, jako jsou např. nákladní vozy pro sběr odpadu.

Dobrym kompromisem mezi cíli s velkým vlivem na kvalitu ovzduší a vývojem trhu s čistými vozidly na jedné straně a přijatelnými mimořádnými investičními náklady a trhem zásobeným čistými vozidly v masovém měřítku na druhé straně by byla 25% kvóta pro nákup čistých vozidel. Veřejným orgánům je stále třeba poskytnout možnost, aby mohly pružně nakupovat podle svých konkrétních požadavků a potřeb, pro něž dosud žádná motorová vozidla typu EEV nejsou k dispozici.

Kvóta 25 % pro trh s těžkými nákladními motorovými vozidly s podílem 1/3 veřejných zakázek představuje kolem 10 % celkového trhu. To by představovalo minimální požadavek na hromadnou výrobu v sériích dostatečně velkých, aby se dosáhlo úspor z rozsahu. Nákup motorových vozidel šetrnějších k životnímu prostředí by také neměl překročit hranici potřebnou pro snížení nákladů na optimální využití státních finančních prostředků a omezit je na podporu nutnou k tomu, aby se takové nové technologie staly ekonomicky životaschopnými, aby je přijaly širší soukromé trhy na základě konkurenceschopnosti. Takové širší přijetí trhem by také mělo daleko větší příznivý vliv na životní prostředí.

Možnost účinně působit na trh s přiměřeně nízkým podílem objednávek nabízí pouze odvětví těžkých nákladních motorových vozidel s velkou tržní silou veřejných zakázek. Proto je na základě důkladného posouzení dopadu třeba závazek nákupu čistých vozidel omezit v první fázi na toto odvětví. Zvýšení kvóty a rozšíření na ostatní kategorie motorových vozidel by mohlo přijít na řadu v pozdější fázi na základě technického a ekonomického rozvoje, který tato iniciativa vyvolá.

Komise vypracovala posouzení dopadů uvedené v Pracovním programu, jehož zprávu lze najít v dokumentu SEK(2005) 1588.

3. Právní prvky návrhu

• Shrnutí navrhovaných opatření

Od veřejných orgánů se požaduje vyhradit určitý minimální podíl z ročního nákupu těžkých nákladních vozidel (zakoupených či pronajatých formou leasingu) pro vozidla splňující normu pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí (EEV).

Závazek nákupu čistých vozidel navržený v této směrnici je pro první fázi omezen na vozidla s hmotností nad 3,5 t s cílem umožnit snadné zavedení kritérií ekologického ocenění do procesu nákupu vozidel a umožnit přípravu veřejných orgánů a průmyslu na možné rozšíření i na další kategorie vozidel.

• Právní základ

Ustanovení čl. 175 odst. 1 Smlouvy o založení Evropského společenství.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, protože návrh nespadá do výlučné působnosti Společenství.

Politiky na podporu zadávání veřejných zakázek zohledňujícího ekologii a energeticky účinnějších a čistších vozidel, byly již v některých oblastech přijaty na místní úrovni. Ohledně hromadné výroby vozidel evropským průmyslem není pravděpodobné, že by výrobci vyráběli zvláštní série vozidel v reakci na místní, nebo ani na vnitrostátní pobídky. Závazné cíle pro zadávání veřejných zakázek zohledňující ekologii na úrovni EU by mohly trhu poskytnout významné ujištění pro budoucnost čistých vozidel, a tím i skutečný impulz výrobcům motorových vozidel. To by mohlo značně zlepšit ekonomické podmínky výroby motorových vozidel tam, kde je třeba dosáhnout kritického množství, aby se náklady snížily na konkurenceschopnou úroveň. Kromě toho by takové opatření na úrovni EU podpořilo konkurenceschopné postavení automobilového průmyslu EU, jak zdůrazňuje zpráva Komise o konkurenceschopnosti pro rok 2004.

Opatření pouze na vnitrostátní úrovni by zvýšilo nebezpečí roztržitého vnitřního trhu a vedlo by k různým drobným výrobním sériím jako odpověď na různé vnitrostátní nebo regionální požadavky. To by dále vedlo k vysokým nákladům a zabránilo by to dosáhnout úsporám z rozsahu. Náklady pro stát by byly zbytečně vysoké a ohrozilo by to i konkurenceschopnost odvětví.

Cílené zadávání veřejných zakázek na evropské úrovni nabízí pro čistá vozidla dostatečně velký trh. Byl by to také následný logický krok pro financování zkušebních vozových parků čistých vozidel Společenstvím, kterému by se dostalo podpory ze strany rámcových programů výzkumu a technického vývoje a ze strany strukturálních fondů. Pro podporu technického rozvoje čistých vozidel, rozvoj čisté veřejné dopravy v městských oblastech a pro vytváření distribučních sítí pro alternativní automobilová paliva by bylo možné využít financování Společenství, např. ze strukturálních fondů a fondů soudržnosti.

V návrhu strategických obecných zásad Společenství pro soudržnost pro období let 2007–2013 se uvádí, že by tyto investice do čisté dopravy mohly být doprovázeny řádným řízením dopravy, v souladu s vnitrostátními normami a normami Společenství, s obzvláštním důrazem na bezpečnost. V rámci vnitrostátních nebo regionálních strategií by se rovněž mohla vzít v úvahu potřeba dosáhnout vyváženého (a čistého) modálního rozdělení, které bude vyhovovat jak potřebám hospodářským, tak potřebám v oblasti životního prostředí.

Veřejné orgány hromadně nakupující čistá vozidla by znamenaly významný podnět pro výrobce vozidel a zajištění trhu pro tyto typy vozidel, jak je uvedeno v zelené knize o energetické účinnosti. V první fázi tato směrnice zavádí pro kategorie vozidel, pro které veřejné zakázky znamenají významný tržní podíl, minimální kvótu nákupu čistých vozidel ve výši 25 %. Jakmile budou získány zkušenosti s trhem, mohl by být závazek nákupu rozšířen na všechny typy vozidel.

Automobilový průmysl vyrábí pro vysoce integrovaný trh celé EU. Proto je třeba podporu rozvoje trhu čistých vozidel harmonizovat na úrovni EU, aby bylo možné vytvořit pro odvětví rámec vyznačující účinností nákladů. Právní předpisy EU stanovily mezní hodnoty kvality ovzduší. Proto je třeba zásahy platnými pro celou Unii podporovat i snižování množství znečišťujících látek.

Celkový nákup veřejnými orgány představuje přibližně 16 % HDP EU. Celkový roční nákup vozidel veřejnými orgány byl odhadnut řádově na 110 000 osobních automobilů, 110 000 lehkých vozidel, 35 000 nákladních automobilů a 17 000 autobusů v 25 členských státech EU. Odpovídající tržní podíly představují něco málo pod 1 % pro automobily, okolo 6 % pro dodávky a nákladní automobily a asi třetinu pro autobusy.

Významného vlivu na trh s motorovými vozidly lze docílit jenom akumulací veřejných zakázek prostřednictvím harmonizovaných kritérií na úrovni EU.

Cíle podpory čistých vozidel nelze dostatečně dosáhnout ze strany členských států, ale je nutné opatření na úrovni Společenství zaměřené na zajištění kritického množství vozidel pro nákladově účinný rozvoj evropského průmyslu.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Tato iniciativa zavádí pro nákup veřejnými orgány spíše závazné než dobrovolné akce, které by dodaly trhu s čistými vozidly patřičný impulz. Směrnice pro kvótu čistých vozidel zavádí jenom jedno jediné číslo v jedné kategorii vozidel.

Za uvedení v účinnost zákonů, právních předpisů a správních opatření nezbytných pro dosažení shody s touto směrnicí budou odpovědné členské státy.

Důvodem pro zavedení kvóty jenom pro část nákupů (25 %) bylo optimalizování nákladů a vlivu na trh, usnadnění a hladké uvedení na trh a udržování pružných rozpětí pro nákup veřejnými orgány podle jejich požadavků a potřeb.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaná právní forma: směrnice.

Ostatní právní formy by byly nedostatečné z jednoho nebo více následujících důvodů.

Povinný přístup je nutný k vytvoření nezbytné pobídky pro výrobce k vývoji čistých vozidel pro širší trh.

Závazek veřejných orgánů vyhradit z jejich ročních nákupů silničních motorových vozidel určitou kvótu pro čistá vozidla může mít značný příznivý vliv na kvalitu ovzduší a znamenat nezbytnou podporu širšímu tržnímu zavedení inovačních technologií. Pro zajištění rovné soutěže musí být podobný závazek uložen nezávislým provozovatelům dopravních služeb, jimž byly povolení nebo licence vydány veřejnými orgány.

Závazné zavedení vozidel zvláště šetřících životní prostředí by mohlo veřejným orgánům pomoci dostát závazkům, které pro ně vyplývají ze směrnic o kvalitě ovzduší.

4. Rozpočtové důsledky

Návrh nemá žádný vliv na rozpočet Společenství.

5. Doplnující údaje

- **Přezkum/revize/doložka o časovém omezení**

Návrh obsahuje ustanovení o přezkumu.

- **Srovnávací tabulka**

Povinností členských států je předávat Komisi znění vnitrostátních ustanovení, jimiž se směrnice provádí, spolu s tabulkou znázorňující srovnání mezi těmito ustanoveními a směrnicí.

- **Podrobné vysvětlení návrhu**

Článek 1 definuje cíl směrnice.

Článek 2 pro účely směrnice definuje pojmy veřejný orgán a čisté vozidlo.

Článek 3 formuluje závazek pro členské státy – zajistit, aby veřejné orgány a nezávislí provozovatelé dopravních služeb podnikající na základě povolení nebo licence vydané veřejným orgánem vyhradili kvótu 25 % ze svého ročního nákupu nebo leasingu vozidel s hmotností nad 3,5 t pro čistá vozidla.

Článek 4 zajišťuje, že definice pojmu čisté vozidlo v čl. 2 písm. b) a kvóty podle článku 3 budou přizpůsobovány technickému vývoji. Komisi bude nápomocen řídicí výbor.

Článek 5 upravuje vytvoření řídicího výboru a jeho jednacího řádu.

Článek 6 stanoví závazek pro členské státy podávat zprávu o nákupu a stavu vozového parku čistých vozidel a pro Komisi sestavit a zveřejnit tyto údaje, posoudit provádění této směrnice, jakož i kroků podniknutých členskými státy směřujících k podpoře nákupu nebo pronájmu motorových vozidel šetřících životní prostředí, jejichž hmotnost je nižší než 3,5 t, a navrhnout další možná opatření, včetně rozšíření směrnice o ostatní kategorie vozidel.

Články 7, 8 a 9 jsou standardní ustanovení týkající se vstupu v platnost a provádění této směrnice.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o podpoře čistých silničních vozidel

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 175 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přírodní zdroje a jejich střídmé a racionální využívání uvedené v čl. 174 odst. 1 Smlouvy o ES zahrnují ropu, první položku evropské spotřeby energie, ale také podstatný zdroj emisí znečišťujících látek.
- (2) Sdělení Komise s názvem „Udržitelný rozvoj v Evropě pro lepší svět: Strategie Evropské unie pro udržitelný rozvoj“⁵, prezentované na zasedání Rady v Göteborgu ve dnech 15. a 16. června 2001, uvádí emise skleníkových plynů a znečištění způsobené dopravou za jednu z hlavních překážek udržitelného rozvoje.
- (3) Zelená kniha Komise „Směrem k evropské strategii pro bezpečnost zásobování energií“⁶ zdůraznila velký potenciál pro úspory energie v odvětví dopravy a nutnost bezodkladných opatření v této oblasti. Navrhuje opatření k podnícení přednostního přijímání účinnějších a méně znečišťujících technologií.
- (4) Bílá kniha Komise „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí“ připisuje hlavní odpovědnost za pokračující růst emisí CO₂ z dopravy dopravě silniční. Bílá kniha uzavírá, že dosud přijatá opatření ke snížení emisí skleníkových plynů

¹ Úř. věst. C, , s. .

² Úř. věst. C, , s. .

³ Úř. věst. C, , s. .

⁴ Úř. věst. C, , s. .

⁵ KOM(2001) 264.

⁶ KOM(2000) 769.

z motorových vozidel a ke snížení závislosti Evropy na energii se ukázala být nedostatečná.

- (5) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES ze dne 22. července 2002 formulující Šestý akční program Společenství pro životní prostředí⁷ uznává potřebu specifických opatření ke zvýšení energetické účinnosti a úspor energie, začlenění cílů prevence změny klimatu do dopravních a energetických politik a také potřebu specifických opatření v odvětví dopravy k využívání energie a ke snižování emisí skleníkových plynů.
- (6) Zelená kniha Komise o energetické účinnosti aneb Méně znamená více⁸ uvádí návrhy specifických opatření ke zlepšení energetické účinnosti v dopravě a jako konkrétní opatření navrhuje zadávání veřejných zakázek na méně znečišťující a energeticky úspornější vozidla s cílem vybudovat pro tyto typy vozidel trh.
- (7) Společenství se zavázalo k 8% snížení emisí CO₂ v období od roku 1990 do let 2008–2012 v rámci Kjótského protokolu. Opatření týkající se energetické účinnosti a obnovitelných zdrojů energie jsou důležitými prvky opatření nutných ke splnění ustanovení Kjótského protokolu, jak je uvedeno ve sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu o politikách a opatřeních EU ke snižování emisí skleníkových plynů: k Evropskému programu změny klimatu (ECCP)⁹.
- (8) Pro podporu čistých vozidel by měly být využity normy účinnosti. Norma pro vozidla zvláště šetřící životní prostředí (EEV) byla definována ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2005/55/ES ze dne 28. září 2005 o sblížování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze vznětových motorů vozidel a emisím plyných znečišťujících látek ze zážehových motorů vozidel poháněných zemním plynem nebo zkapalněným ropným plynem¹⁰ pro vozidla s hmotností nad 3,5 t. V současnosti se tato norma pro užití definice čistého vozidla v této směrnici jeví jako nejvhodnější. Je třeba však zajistit možnost tuto definici změnit podle nejnovější úrovně technického pokroku.
- (9) Vozidla s nízkou spotřebou paliva nebo používající alternativní paliva, včetně biopaliv, zemního plynu, LPG nebo vodíku a s různými technickými konstrukcemi, včetně elektrických nebo hybridních (kombinace spalování a elektrické energie) systémů mohou přispět ke snížení emisí a znečištění.
- (10) Povinný nákup čistých vozidel by měl přispět ke snížení znečištění a spotřeby energie a podpořit rychlejší uvedení na trh těchto technologií vozidel.
- (11) Tato směrnice členským státům rovněž také nebrání v podpoře nákupu vozidel zvláště šetřících životní prostředí v kategoriích s hmotností pod 3,5 t při upřednostnění nejnovějších norem emisí znečišťujících látek Euro podle směrnice 70/220/ES a v kategorii osobních automobilů, vozidel s emisemi CO₂ nižšími než 120 g/km,

⁷ Úř. věst. L 242, 10.9.2002, s. 1.

⁸ KOM(2005) 265.

⁹ KOM(2000) 88.

¹⁰ Úř. věst. L 44, 16.2.2000, s. 1.

berouce v úvahu všechny technologie vozidel, včetně těch, které využívají benzin a naftu, jakož i těch, které využívají alternativní paliva, a to biopaliva, zemní plyn, LPG, vodík a elektrické nebo hybridní systémy kombinující spalování a elektrickou energii k pohonu.

- (12) Závazky k zakoupení nebo pronájmu vozidel by měly být použity podobným způsobem vzhledem ke všem subjektům poskytujícím veřejné dopravní služby.
- (13) Čistá vozidla mají vyšší nákupní cenu než konvenční, protože trh pro tyto typy vozidel není dobře rozvinut. Vytvoření určité minimální poptávky po těchto vozidlech by mělo zajistit pozitivní reakci výrobců, která by měla vést k tržnímu zavedení účinnějších a úsporných technologií. S růstem poptávky by úspory z rozsahu měly vést ke snížení cen.
- (14) Vyšší ceny čistých vozidel by neměly vést ke snížení kvality veřejných dopravních služeb. Finanční podpora z fondů vnitrostátních a vhodných fondů Společenství proto může kompenzovat vyšší náklady vynaložené na jejich nákup. Celkově pozitivní výsledek nákladů a přínosů pro společnost se očekává v důsledku snížení dopadů na životní prostředí a zdraví.
- (15) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata podle rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹¹.
- (16) Vzhledem k tomu, že cíle podpory čistých vozidel nelze dostatečně dosáhnout ze strany členských států, ale je nutné opatření na úrovni Společenství zaměřené na zajištění kritického množství vozidel pro nákladově účinný rozvoj evropského průmyslu, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o ES. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je k dosažení tohoto cíle nezbytné,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1 Předmět úpravy

Tato směrnice požaduje od členských států přijetí vhodných opatření k zajištění toho, aby veřejné orgány nakupovaly čistá vozidla v rámci určité kvóty.

Článek 2 Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

¹¹ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

- a) „veřejnými orgány“ státní, krajský nebo místní úřad, veřejnoprávní orgány, asociace tvořené jedním nebo více takovými úřady nebo veřejnoprávními orgány, veřejné podniky;

„veřejnoprávním orgánem“ jakýkoli orgán:

- zřízený ke zvláštnímu účelu plnění potřeb obecného zájmu, který nemá průmyslovou nebo komerční povahu,
- mající právní subjektivitu,
- financovaný z největší části státními, krajskými nebo místními úřady nebo jinými veřejnoprávními orgány, nebo podléhající řídicímu dohledu těchto orgánů; nebo mající správní, řídicí nebo dohlížecí výbor, jehož nadpoloviční počet členů byl jmenován státními, krajskými nebo místními úřady nebo jinými veřejnoprávními orgány;

„veřejným podnikem“ jakýkoli podnik, který je pod přímým nebo nepřímým převládajícím vlivem veřejných orgánů v důsledku jejich vlastnictví nebo jejich finanční účasti v něm, nebo předpisů, kterými se řídí. Převládající vliv na straně veřejných orgánů se předpokládá v případě, že tyto orgány přímo nebo nepřímo ve vztahu k podniku:

- vlastní většinu upsaného kapitálu podniku, nebo
- kontrolují většinu volebních hlasů ve vztahu k akciím vydaným podnikem, nebo
- mohou jmenovat více než polovinu správních, řídicích nebo dozorčích orgánů podniku,

- b) „čistým vozidlem“ nové silniční vozidlo splňující normu „EEV“ (Enhanced Environmentally friendly Vehicle – vozidlo zvláště šetřící životní prostředí), definovanou v čl. 1 písm. c) a kvantifikovanou v příloze I oddíle 6.2.1 směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2005/55/ES v platném znění.

Článek 3

Podpora čistých vozidel

Členské státy zajistí, aby kvóta 25 % silničních vozidel s technicky přípustnou maximální celkovou hmotností větší než 3,5 t, která byla zakoupena nebo pronajata v daném roce veřejnými orgány a provozovateli poskytujícími přepravní služby na základě koncese nebo povolení od veřejného orgánu, v tomto dokumentu označovanými jako provozovatelé, jsou čistá vozidla definovaná podle článku 2.

Článek 4

Přizpůsobení technickému pokroku

1. Definici čistého vozidla stanovenou v čl. 2 písm. b) je možné měnit podle úrovně technického pokroku v souladu s postupem uvedeným v čl. 6 odst. 2.

2. Kvótu čistých vozidel stanovenou v článku 3 je možné zvyšovat s ohledem na technický pokrok a vývoj trhu s vozidly v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2.

Článek 5 Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je ... *[nesmí být delší než 3 měsíce]*.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 6 Podávání zpráv a přezkum

1. S účinností od data uvedeného v čl. 7 odst. 1 musí každoročně členské státy za daný kalendářní rok vypracovat statistický přehled počtu a relativního podílu vozidel zvláště šetřících životní prostředí zakoupených nebo pronajatých veřejnými orgány nebo provozovateli.

Členské státy každoročně sdělí tyto údaje Komisi nejpozději do 30. září.

2. Na základě těchto údajů zpracuje Komise výroční zprávu o plnění požadavků této směrnice.

Nejpozději do tří let od data uvedeného v čl. 7 odst. 1 připraví Komise zprávu o používání této směrnice a o krocích, které členské státy podnikly pro nákup čistých vozidel s hmotností nižší než 3,5 t. Zpráva posoudí účinek směrnice, zprávy z členských států a nutnost dalších opatření a podle potřeby vznesе návrhy, zejména vzhledem k rozšíření závazku nákupu čistých vozidel na osobní automobily a lehká vozidla s hmotností pod 3,5 t.

Článek 7 Provádění

1. Členské státy uvedou v účinnost zákony, právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 12 měsíců od data uvedeného v článku 8. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto ustanovení a srovnávací tabulku mezi uvedenými ustanoveními a ustanoveními této směrnice.

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 8
Vstup v platnost

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

Článek 9
Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*