



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.11.2017.
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

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

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

EU se zalaže za stvaranje održivog, konkurentnog, sigurnog i dekarboniziranog energetskeg sustava. Održivi promet ključni je cilj zajedničke prometne politike. On također ima važnu ulogu u političkim prioritetima Komisije za razdoblje od 2015. do 2019., a posebno u okviru prioriteta energetske unije¹ te zapošljavanja, rasta i ulaganja. U Govoru o stanju Unije 2017. opisana je nova strategija industrijske politike kojom se EU nastoji pretvoriti u svjetskog vođu u dekarbonizaciji².

Navedeni politički prioriteti temelje se na Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije koja je donesena u srpnju 2016³. U njoj se potvrđuje da treba ubrzati dekarbonizaciju prometnog sektora kako bi EU ispunio obveze koje je preuzeo na 21. konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama (UNFCCC) koja je održana u Parizu 2015. te da do sredine stoljeća treba ostvariti znatan napredak ka potpunom uklanjanju emisija stakleničkih plinova i onečišćivača.

U Komunikaciji Komisije „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”⁴ navedeno je da se povećanjem proizvodnje i uvođenja čistih vozila, infrastrukturom za alternativna goriva i modernim sustavima usluga uz korištenje podatkovnog gospodarstva u EU-u mogu ostvariti višestruke koristi: europskim građanima pružit će se sigurna, privlačna, inteligentna, nesmetana i sve automatiziranija prometna rješenja, kojima će se industrijama osigurati novi izvori rasta i konkurentnosti.

Otprilike 95 % vozila na europskim cestama još upotrebljava fosilna goriva. U Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije jasno je navedeno da će se u budućnosti morati znatno povećati uvođenje vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija kako bi EU ispunio preuzete obveze smanjenja emisija. U Strategiji se ističe važnost javne nabave u tom kontekstu. Među ostalim: „u cilju podupiranja potražnje Komisija radi [...] na poticajima u pravilima o javnoj nabavi, u kontekstu revizije Direktive o čistim vozilima.”⁵

Kako je najavljeno u Komunikaciji Komisije „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”⁶, ovaj prijedlog dio je drugog paketa prijedloga kojim će se pridonijeti nastojanjima Unije da ostvari mobilnost s niskom razinom emisije. Taj je paket predstavljen u Komunikaciji Komisije „Ostvarivanje mobilnosti s niskim razinama emisija – Europska unija koja štiti planet, osnažuje svoje potrošače i štiti svoju industriju i radnike”. On uključuje kombinaciju mjera usmjerenih na ponudu i potražnju kako bi se EU usmjerio ka mobilnosti s niskom razinom emisija te kako bi se istodobno povećala konkurentnost sveukupnog prometnog sustava EU-a⁷.

¹ COM (2015) 80 final.

² https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en.

³ COM (2016) 501 final.

⁴ COM (2017) 283 final.

⁵ COM (2016) 501 final.

⁶ COM (2017) 283 final.

⁷ COM(2017) 675 final

Direktivom 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu, koja je poznata kao Direktiva o čistim vozilima (dalje u tekstu: Direktiva), dopunjuje se horizontalno zakonodavstvo EU-a o javnoj nabavi⁸. Propisivanjem da se u postupku javne nabave cestovnih vozila obvezno moraju uzeti u obzir energetske učinci i učinci na okoliš tijekom njihova životnog vijeka, Direktivom se nastoji potaknuti tržište čistih, energetske učinkovitih vozila, pridonijeti smanjenju emisija CO₂ i onečišćivača zraka te povećati energetska učinkovitost.

Ex post evaluacijom koja je provedena 2015. utvrđeni su brojni nedostaci Direktive. Javna tijela u prosjeku ne upotrebljavaju javnu nabavu dovoljno dobro da bi mogla pridonijeti ubrzanju uvođenja čistih vozila na tržište⁹. Evaluacijom su utvrđeni nedostaci u koncepciji Direktive, uključujući nedostatan područje primjene i nedostatak određenosti. Odredbe o kupnji vozila nejasne su (tehničke specifikacije) ili pretjerano složene (izražavanje novčane vrijednosti vanjskih učinaka).

Opći cilj ove inicijative jest povećati uvođenje na tržište čistih vozila, odnosno vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija, u javnoj nabavi i time pridonijeti ukupnom smanjenju emisija u prometu te konkurentnosti i rastu u prometnom sektoru. Javna nabava i dalje je važna kao poticaj na strani potražnje, uključujući u području teških vozila u pogledu kojih još ne postoje pravni zahtjevi za smanjenje emisija CO₂, ali je takvo zakonodavstvo u pripremi. Na taj se način pridonosi daljnjem podupiranju zamaha na tržištima automobila i kombi vozila u državama članicama u kojima je stopa uvođenja čistih vozila vrlo niska. Udio električnih vozila na baterijski pogon među novoregistriranim vozilima bio je 2017. u 16 država članica manji od 1 %, a u 10 država članica manji od 0,5 %. Potiče se i uvođenje čistih vozila u segmentu tržišta teških vozila.

Revizijom se osigurava da su Direktivom obuhvaćene sve relevantne prakse javne nabave, da pruža jasne, dugoročne tržišne signale te da su odredbe pojednostavnjene i djelotvorne. Cilj joj je povećati doprinos prometnog sektora smanjenju emisija CO₂ i onečišćivača zraka, kao i konkurentnosti i rastu. Podupire se i bolje usklađivanje politika javne nabave u državama članicama, a time i njihov veći utjecaj na tržište.

Revizijom se proširuje područje primjene Direktive. Utvrđuje se definicija čistih lakih vozila na temelju kombiniranog praga emisija CO₂ i onečišćivača zraka. Također se omogućuje donošenje delegiranog akta u skladu s ovom Direktivom kako bi se navedeni pristup mogao prilagoditi za teška vozila kada na razini EU-a budu doneseni standardi emisija CO₂ za takva vozila. Utvrđuju se minimalni ciljevi javne nabave na razini države članice nakon definicije, a u slučaju teških vozila na temelju alternativnih goriva do donošenja delegiranog akta. Naposljetku, uvodi se okvir za izvješćivanje i praćenje i odbacuje metodologija izražavanja novčane vrijednosti vanjskih učinaka.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u predmetnom području**

U pravu EU-a minimalna usklađena pravila o javnoj nabavi utvrđena su u Direktivi 2014/24/EU i Direktivi 2014/25/EU. Ti minimalni pragovi uvjeti su za primjenjivost odredaba iz Direktive o čistim vozilima. Ciljevi ove revizije u skladu su s Poveljom o temeljnim

⁸ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (SL L120, 15.5.2009., str.5.).

⁹ U razdoblju od 2009. do 2015. u prosjeku su otprilike 4,7 % svih novih osobnih automobila (ili ~2,7k vozila), 0,4 % svih novih kombija (ili 0,02k vozila), 0,07 % svih kamiona (ili 0,006k vozila) i 1,7 % svih novih autobusa (ili 0,13k vozila) koji su kupljeni u skladu s Direktivom o čistim vozilima bila potpuno električna vozila, električna vozila s pogonom na gorivne ćelije, hibridna vozila punjiva na utičnici ili vozila na prirodni plin.

pravima¹⁰, posebno zato što se na jedinstvene javne naručitelje, naručitelje i relevantne operatore primjenjuje nediskriminacijski pristup. Oni su potpuno u skladu s glavnim ciljevima drugih zakonodavnih i nezakonodavnih inicijativa usmjerenih na smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka i na podupiranje uporabe čistih vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija. Ciljevi ove inicijative i predložene mjere u skladu su s predloženom Uredbom o standardnim vrijednostima emisija CO₂ nakon 2020.¹¹ Revizijom se dopunjuje tržišni pristup političkih poluga na razini EU-a stvaranjem dodatnih poticaja na strani potražnje za čista vozila. Na taj se način pomaže u provedbi standarda za vrijednosti emisija CO₂ za automobile i kombi vozila nakon 2020. te zakonodavstva o kvaliteti zraka koje je trenutačno na snazi u EU-u.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Direktiva se temelji na članku 192. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Europski su zakonodavci istaknuli su važnost javne nabave za ostvarenje dugoročnih ciljeva EU-a povezanih s okolišem, klimom i energijom te s rastom i konkurentnošću donošenjem Direktive 2009/33/EZ. Na temelju te pravne osnove donesene su i direktive 2014/24 /EU i 2014/25/EU.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Države članice i EU dijele nadležnost u području prometnog i okolišnog zakonodavstva te zakonodavstva o javnoj nabavi. Međutim, za sektorsko usklađivanje pravila o javnoj nabavi na unutarnjem tržištu nadležan je EU. Probleme povezane s Direktivom koja je sada na snazi države članice nisu mogle same riješiti jer njihova nadležnost prestaje na državnim granicama.

Procjenom učinka utvrđeno je da se djelovanjem u skladu s ovom inicijativom intervencija EU-a ograničava na pružanje zajedničkog okvira politike s minimalnim zahtjevima za nabavu čistih vozila, a država članicama osigurava se fleksibilnost u provedbi, među ostalim izbor tehnologije. Predloženim mjerama ne utječe se na nadležnost država članica da organiziraju pružanje (javnog) prijevoza i ne ograničava se mogućnost odabira najprikladnije tehnologije.

Zbog mogućih opsežnih učinaka klimatskih promjena opravdano je djelovanje na svim razinama upravljanja; to je prihvaćena osnova za donošenje politika na razini EU-a. Prihvaćeno je i shvaćanje da se problem onečišćenja zraka, iako je to većinom problem lokalnih urbanih sredina, može djelotvornije riješiti ako nadležna tijela mogu iskoristiti najbolje dostupne čiste tehnologije, što se olakšava postojanjem zajedničkog tržišta. Zbog troška onečišćenja zraka opravdana je suradnja i djelovanje na svim razinama upravljanja.

• Proporcionalnost

U skladu s načelom proporcionalnosti, ovim prijedlogom ne prelazi se ono što je potrebno za postizanje utvrđenih ciljeva. Sve mjere smatraju se razmjernima u smislu njihova učinka. Njima se dopunjuju druge poluge politike kao što su standardne vrijednosti emisija CO₂ za automobile i kombi vozila i podupire se provedba zakonodavstva EU-a o kvaliteti zraka. Ovom inicijativom pridonosi se osiguranju jasnijeg i koordiniranijeg pristupa. Također se ne ograničava mogućnost izbora najrelevantnije tehnologije. Umjesto toga, pristupom

¹⁰ http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm

¹¹ COM(2017) 676 final

minimalnog udjela podupire se potrebno ubrzanje ka postizanju mobilnosti s niskom razinom emisije ili bez emisija.

Nadležnim tijelima omogućuje se donošenje, u utvrđenim rokovima, svih mjera potrebnih za olakšavanje uporabe čistih vozila u cilju ostvarenja europskih, nacionalnih i lokalnih ciljeva politike. Također se omogućuje fleksibilna interakcija između nacionalnih, lokalnih i regionalnih javnih tijela u kontekstu ukupnih općih minimalnih ciljeva javne nabave utvrđenih na nacionalnoj razini. Teritorijalnom procjenom učinka prijedloga utvrđeno je da su učinci uglavnom pozitivni i relativno podjednako raspoređeni u cijelom EU-u.

- **Odabir instrumenta**

Budući da se ovim prijedlogom izmjenjuje postojeća Direktiva, najprikladniji instrument je direktiva o izmjeni. Većina sudionika koji su sudjelovali u javnom savjetovanju podržala je ovo stajalište te je odbacila mogućnost stavljanja izvan snage i mogućnost promjene direktive u uredbu, unatoč nedostacima trenutnog zakonodavstva. Istaknuto je da se uredbom ne može postići potrebna fleksibilnost za uklanjanje regionalnih i lokalnih razlika.

3. REZULTATI EX - POST EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- **Ex-post evaluacija postojećeg zakonodavstva**

Zaključak je *ex-post* evaluacije da se Direktivom nije poticala javna nabava čistih, energetske učinkovitih vozila. Javna nabava nije dostatno utjecala na uvođenje čistih vozila na tržište u cijelom EU-u i stoga je imala vrlo ograničen učinak na smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka. Nije imala vidljivi utjecaj ni na konkurentnost sektora ni na rast.

Evaluacijom su utvrđeni sljedeći ključni razlozi ograničenog učinka Direktive:

- ograničeni raspon ugovora obuhvaćenih Direktivom: zbog ograničenih odredaba o području primjene Direktive, njome nije obuhvaćena druga praksa osim izravne kupnje javnih tijela. Na primjer, ona se ne odnosi na iznajmljivanje, najam ili najam s pravom otkupa vozila. Nadalje, njome nisu obuhvaćeni ugovori o uslugama prijevoza, osim javnog prijevoza putnika,
- nepostojanje jasnih odredaba o kupnji vozila: Direktivom nisu jasno definirana čista vozila i ona ne uključuje jasne odredbe o njihovoj kupnji,
- složena odredba o uporabi metodologije izražavanja novčanom vrijednošću: evaluacijom je utvrđeno da javna tijela rijetko upotrebljavaju tu metodologiju zbog njezine pretjerane složenosti,
- neusklađenost politika javne nabave država članica: u uvodnoj izjavi 15. Direktive o čistim vozilima navedeno je da „nabava vozila za usluge javnog prijevoza može imati značajan utjecaj na tržište ako se na razini Zajednice primjenjuju usklađeni kriteriji”. Još nisu uspostavljeni takvi usklađeni kriteriji.

Zaključak je *ex-post* evaluacije da bi Direktiva trebala ostati na snazi. Javnom nabavom moglo bi se pomoći u povećanju tržišne prihvaćenosti čistih vozila i pridonijeti ekonomijama razmjera koje će dovesti do nižih troškova proizvodnje i nižih cijena. S druge strane, to bi trebalo pomoći u poticanju potražnje privatnih osoba za čistim vozilima: većom vidljivošću može se povećati povjerenje potrošača. Stavljanjem izvan snage poslala bi se kriva poruka u kontekstu prelaska EU-a na prijevoz s niskom razinom emisije. Javnim naručiteljima i naručiteljima bilo bi teže opravdati kupnju – u zakonodavstvu o horizontalnoj javnoj nabavi

nisu utvrđeni ti posebni zahtjevi. Trenutačno nisu raspoložive ni alternativne mjere politike za poticanje tržišta čišćih teških vozila.

Ex-post evaluacijom preporučen je niz izmjena Direktive, uključujući proširenje njezina područja primjene i izmjenu odredaba o kupnji vozila kako bi se uključila definicija i povezani zahtjevi za djelovanje. Također je uočena potreba za poboljšanjem razine i kvalitete informacija i podataka dostupnih za podupiranje budućeg praćenja djelotvornosti i učinkovitosti Direktive.

- **Savjetovanja s dionicima**

Procjena učinka uključivala je savjetovanje s dionicima u okviru:

- otvorenog javnog savjetovanja od 19. prosinca 2016. do 24. ožujka 2017.: tada je potvrđena potreba za revizijom; većina je podržala proširenje područja primjene i uvođenje definicije i povezanih minimalnih zahtjeva za djelovanje,
- razgovora s dionicima provedenima od prosinca 2016. do ožujka 2017.; posebno je istaknuta potreba za fleksibilnom provedbom Direktive,
- sastanka s javnim dionicima o javnom savjetovanju održanog 28. travnja 2017. na kojem se razgovaralo o potrebama i relativnim koristima različitih pristupa proširenju područja primjene Direktive, utvrđivanju definicije i povezanih zahtjeva koji se odnose na javnu nabavu,
- sastanaka s predstavnicima država članica održanima 8. veljače, 5. travnja i 28. travnja 2017. na kojima je istaknuta važnost dosljednosti politike i koristi pristupa definiranim čistih vozila na temelju emisija.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Izrada izvješća o procjeni učinka započela je *ex-post* evaluacijom Direktive¹². Većinu korištenih informacija dostavili su dionici tijekom aktivnosti savjetovanja s dionicima. To je dopunjeno informacijama koje su dionici redovito i *ad hoc* dostavljali Komisiji.

Drugi izvori informacija uključivali su rad stručne skupine u okviru Podskupine o alternativnim gorivima u gradovima Foruma o održivom prijevozu Glavne uprave MOVE. Upotrijebljene su i informacije prikupljene za reviziju kriterija Komisije za zelenu javnu nabavu. Procjena učinka u velikoj se mjeri temelji na pratećoj studiji koju je provelo društvo Ricardo AEA¹³. Za izradu izvješća o procjeni učinka upotrebljavali su se brojni izvori koji su većinom iscrpni i reprezentativni za različite skupine dionika.

Komisija je 11. svibnja 2017. organizirala i sastanak sa stručnjacima iz različitih gradova i regija o procjeni teritorijalnog učinka ovog zakonodavnog prijedloga.

- **Procjena učinka**

Procjena učinka podnesena je Komisijinu Odboru za regulatorni nadzor 26. srpnja 2017. Odbor je 13. rujna 2017. donio pozitivno mišljenje sa zadržkama. Smatrao je da bi u završnom izvješću trebalo potpuno objasniti dodanu vrijednost inicijative u odnosu na druge inicijative koje utječu na emisije iz cestovnog prijevoza te s obzirom na povećanje uvođenja vozila. Napomenuo je da bi u izvješću trebalo jasnije obrazložiti promjenu u upravljanju Direktivom u odnosu na načelo tehnološke neutralnosti i dodatno opisati pojedinosti

¹² Vidjeti <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

¹³ SWD(2017) 366 final

oblikovanja mogućnosti politika. U mišljenju je dalje navedeno da bi kratkoročne i dugoročne neto koristi mogućnosti politika trebale biti jasnije i da bi trebalo detaljnije objasniti provedbu pristupa i njegov utjecaj na REFIT.

Konačno izvješće o procjeni učinka uključuje sveobuhvatni opis i procjenu dodatne vrijednosti inicijative i njezinih veza s drugim inicijativama politike u odjeljcima 1.2., 3.3., 3.4. i 4.3. Sekundarni učinci na privatne odluke o kupnji kvalitativno su opisani u odjeljku 2.1. Detaljni opis mogućnosti politika uključen je u odjeljak 5. i nastavlja se na opis postupka prethodnog pregleda svih mogućih mjera u odjeljku 4. Uključuje i obrazloženje zašto je odbačen pristup internalizacije vanjskih troškova, većinom zbog njegove ograničene uporabe u praksi. Sveobuhvatna analiza učinaka svih mogućnosti predstavljena je u odjeljku 6. i uključuje analizu kompromisa, u mjeri u kojoj je to moguće. Procjena učinka uključuje i informacije o osjetljivosti osnovnog scenarija u odnosu na druge inicijative politika. Sažetak Procjene učinka i pozitivno mišljenje Odbora za regulatorni nadzor dostupni su na internetskim stranicama Komisije¹⁴.

Mogućnosti politike

1. mogućnost: stavljanje Direktive izvan snage

Ovom mogućnošću politike Direktiva se stavlja izvan snage. Posebni ciljevi Direktive ostvarivali bi se različitim nezakonodavnim instrumentima, među ostalim podizanjem razine svijesti i promicanjem primjene dobrovoljnih kriterija za zelenu javnu nabavu koje je utvrdila Europska komisija. Mogle bi se revidirati postojeće financijske smjernice EU-a za prelazak na vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija¹⁵. Poticalo bi se dobrovoljno djelovanje sudionika na tržištu.

2. mogućnost: definiranje čistih vozila i traženje od država članica da uspostave nacionalne planove politika ili da upotrebljavaju metodologiju izražavanja novčanom vrijednošću

Ovom mogućnošću politike predlaže se niz umjerenih promjena. Ne mijenja se područje primjene Direktive nego se od država članica zahtijeva da izaberu jedan od dva glavna pristupa:

- primjenjivati zajedničku definiciju čistih vozila na temelju emisija iz ispušne cijevi kako su definirana u izmijenjenoj Direktivi i, na temelju toga, razviti nacionalni okvir politike za ostvarenje dugoročnog cilja ili
- zahtijevati od svih javnih tijela da nabavljaju vozila na temelju njihovih unutarnjih i vanjskih troškova izraženih novčanom vrijednošću; u tom bi slučaju primjena revidirane metodologije izražavanja novčanom vrijednošću u skladu s Direktivom bila obvezujuća.

3. mogućnost: definiranje čistih vozila na temelju pragova emisija i uspostava minimalnih ciljeva javne nabave za laka vozila, uz proširenje područja primjene

Ovom mogućnošću politike potpuno se revidira Direktiva. Povećava se njezina ambicioznost i mijenja njezin glavni pristup upravljanju. Ovom mogućnošću posebno se:

¹⁴ [Insert weblink when available].

¹⁵ SWD (2013) 27

- uvodi zajednička definicija čistih vozila na temelju praga temeljenog na emisijama (od spremnika do kotača) za laka vozila koje uključuju kombinaciju emisija CO₂ i onečišćivača zraka,
- dodaje minimalni cilj javne nabave za javna tijela koji se definira na razini države članice za laka vozila na temelju pragova utvrđenih u zakonodavstvu EU-a o javnoj nabavi za 2025. i 2030.¹⁶,
- uvode mjere za proširenje područja primjene Direktive i
- uklanja se metodologija izražavanja novčanom vrijednošću.

4. mogućnost: definiranje na temelju alternativnih goriva i uspostava minimalnih ciljeva javne nabave za sva vozila, uz proširenje područja primjene

Ovom mogućnošću politike prihvaća se isti opći pristup reviziji Direktive kao u okviru 3. mogućnosti politike, ali uz nekoliko razlika. Njome se:

- uvodi zajednička definicija čistih vozila na temelju alternativnih goriva za laka i teška hibridna vozila punjiva na utičnici, laka i teška potpuno električna vozila, laka i teška električna vozila na gorivne ćelije i laka i teška vozila na prirodni plin/biometan,
- dodaje se minimalni cilj javne nabave za javna tijela koji se definira na razini države članice za laka i teška vozila na temelju definicije i pragova utvrđenih u zakonodavstvu EU-a o javnoj nabavi za 2025. i 2030.,
- uvode mjere za proširenje područja primjene Direktive i
- uklanja se metodologija izražavanja novčanom vrijednošću.

5. mogućnost: donošenje uredbe o uporabi metodologije izražavanja novčanom vrijednošću kao jedinog pristupa za nabavu vozila, uz proširenje područja primjene

Ovom mogućnošću politike potpuno se mijenja okvir upravljanja javnom nabavom čistih vozila. Trenutačna Direktiva zamjenjuje s uredbom o promicanju čistih vozila i propisuje se da se vozila moraju nabavljati na temelju njihovih energetske učinaka i učinka na okoliš; te bi se učinke trebalo izražavati novčanom vrijednošću u skladu s revidiranom metodologijom izražavanja novčanom vrijednošću. Proširuje se i područje primjene Direktive.

6. mogućnost: definiranje čistih vozila na temelju pragova emisija i uspostava minimalnog cilja javne nabave za laka vozila uz kombiniranje te definicije s definicijom na temelju alternativnih goriva te uspostava minimalnih ciljeva javne nabave za teška vozila

Ovom mogućnošću kombiniraju se elementi mogućnosti politika 3. i 4. Potvrđuje se prednost pristupa definiciji čistog vozila utemeljenog na emisijama. Pristup iz 3. mogućnosti primjenjuje se za laka vozila. Za teška vozila primjenjuje se pristup iz 4. mogućnosti i Komisiji se omogućuje da donese delegirani akt kojim će taj pristup promijeniti na pristup praga utemeljenog na emisijama nakon donošenja standardnih vrijednosti emisija CO₂ za teška vozila na razini EU-a.

Šesta mogućnost odabrana je kao mogućnost politike kojoj se daje prednost u reviziji Direktive. Na taj se način poboljšava usklađenost s primjenom standardnih vrijednosti emisija CO₂ za automobile i kombi vozila na razini EU-a. Obje inicijative odnose se na istu vrstu

¹⁶ Do 2025. ima dosta vremena za izradu i prilagodbu postupaka javne nabave; uz to, u kratkoročnom razdoblju šalje se signal tržištu. Postupnim pristupom prema 2030. omogućuje se i povećanje ambicioznosti Direktive u cilju daljnjeg poticanja inovacija u javnoj nabavi vozila.

vozila kombinacijom tržišnih poluga poticanja i privlačenja. Šestom mogućnošću osigurava se mogućnost prilagodbe Direktive pristupu utemeljenom na emisijama koji će se primjenjivati u području teških teretnih vozila u budućnosti. Jamči se i neposredni učinak na tržišno prihvaćanje u području prijevoza teškim vozilima. Naposljetku, jasno se utvrđuje smjer za budućnost te se sudionicima na tržištu osigurava dugoročna sigurnost i fleksibilnost te diskrecija u provedbi.

- **Primjerenost propisa i pojednostavnjivanje**

Primjerenost i pojednostavnjenje Direktive o čistim vozilima postići će se ako se utvrdi jasna definicija, ako se uspostave povezani minimalni ciljevi javne nabave i ako se napusti složena metodologija izražavanja novčanom vrijednošću. Kada bi se nastavio provoditi trenutačni pristup iz Direktive, prevladali bi kompromisi između bolje definicije čistih vozila (i povezanih odredaba o kupnji) i poboljšanja metodologije izražavanja novčanom vrijednošću te bi se onemogućilo ostvarenje ciljeva koji se odnose na slanje snažnijih signala tržištu i djelotvornije postupke javne nabave. Provedbom mogućnosti kojoj se daje prednost vjerojatno bi se na početku povećalo administrativno opterećenje zbog potrebe za provedbom ciljnih vrijednosti i izvješćivanjem o njima. Međutim, nad tim opterećenjem prevladavaju ukupne socio-ekonomske koristi i dugoročnije pojednostavnjenje u okviru predloženog pristupa s jasnim odredbama. Provedbom u državama članicama omogućuje se fleksibilna kombinacija lokalnih i regionalnih inicijativa javne nabave u skladu s kapacitetom i zrelošću tržišta. Djelotvornom primjenom dovršenih oznaka Jedinственог рјечника јавне набаве (CPV) i registracijom u bazi podataka *Tender electronic daily* (Dnevnika elektroničkih natječaja) podupirat će se i pojednostavniti izvješćivanje i praćenje. U izvješću o procjeni učinka prikazano je da će se provedbom Direktive s vremenom povećati koristi od pojednostavnjenja.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlogom se ne utječe na proračun EU-a.

5. OSTALI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Prijedlogom se rješava trenutačno nepostojanje obveza izvješćivanja. Države članice morat će izvješćivati o provedbi Direktive svake tri godine počevši od privremenog izvješća 2023. i potpunog izvješća 2026. o provedbi cilja za 2025. U Jedinственом рјечнику јавне набаве trebalo bi uvesti zajedničke oznake za vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija kako bi se omogućilo jednostavno objavljivanje u bazi podataka *Tender electronic daily* (Dnevnika elektroničkih natječaja). Nadalje, Komisija će podupirati provedbu revidirane Direktive stalnim aktivnostima u okviru foruma Europske komisije o održivom prijevozu.

- **Detaljno obrazloženje pojedinih odredaba prijedloga**

Prijedlog Direktive o izmjeni Direktive o čistim vozilima temelji se na 6. mogućnosti politike. Direktiva se mijenja kako slijedi:

- područje primjene Direktive kako je utvrđeno u članku 3. proširuje se na druge vrste javne nabave osim kupnje, to jest na leasing vozila, unajmljivanje ili najam s pravom otkupa te na ugovore o pružanju usluga javnog cestovnog prijevoza, usluga posebnog cestovnog prijevoza putnika, izvanrednog prijevoza putnika i iznajmljivanja autobusa s vozačem u skladu s njihovim oznakama iz Jedinственом рјечнику јавне набаве navedenima u Prilogu,

- mijenjaju se definicije iz Direktive u članku 4. stavku 4. dodavanjem upućivanja na minimalne ciljeve javne nabave za države članice, koji su navedeni u Prilogu,
- revidiraju se odredbe o kupnji čistih vozila iz članka 5. kako bi se utvrdili minimalni ciljevi za javnu nabavu čistih vozila prema državama članicama i prema kategorijama segmenta vozila u skladu s kombiniranim pragovima emisija CO₂ i onečišćivača zraka (laka vozila) i alternativnih goriva (teška vozila), koji su uključeni u Prilog i od datuma koji su tamo navedeni,
- briše se trenutačni članak 6.,
- uvodi se novi članak 7. o delegiranju ovlasti te se prilagođava članak 9. o izvršavanju provedbenih ovlasti,
- prilagođava se članak 10. u cilju uvođenja obveza izvješćivanja za države članice te kako bi se Komisijine obveze izvješćivanja uskladile s izvješćivanjem država članica, s privremenim izvješćivanjem 2023. i potpunim izvješćivanjem 2026. o provedbi ciljeva za 2025. te svake tri godine nakon toga.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetski 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.,
 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 postupkom,
 budući da:

- (1) Unija se zalaže za održiv, konkurentan, siguran i dekarboniziran energetski sustav³. U energetskoj uniji i Okviru za klimatsku i energetsku politiku u razdoblju 2020. – 2030.⁴ utvrđene su ambiciozne obveze Unije da do 2030. dodatno smanji emisije stakleničkih plinova za najmanje 40 % u odnosu na 1990., da poveća udio energije iz obnovljivih izvora za najmanje 27 %, da ostvari uštede energije od barem 27 % i da poboljša energetsku sigurnost, konkurentnost i održivost Unije.
- (2) Komisija je u svojoj Europskoj strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije⁵ 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 (UNFCCC) koja je održana u Parizu 2015. te da stoga do sredine stoljeća treba ostvariti dobar napredak ka potpunom uklanjanju emisija stakleničkih plinova i onečišćivača. Nadalje, bez odlaganja bi trebalo znatno smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koji su štetni za zdravlje. To se može postići nizom inicijativa politika, među ostalim javnom nabavom čistih vozila.
- (3) U svojoj Komunikaciji „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”⁶ Komisija ističe da europski građani,

¹ SL C , , str...

² SL C , , str...

³ Zaključci Europskog vijeća od 24. listopada 2014.

⁴ Komunikacija Komisije o Okviru za klimatsku i energetsku politiku u razdoblju 2020. – 2030. (COM(2014)0013).

⁵ COM (2016) 501 final.

⁶ COM(2017) 283 final.

države članice i industrije mogu ostvariti višestruke koristi od povećanja proizvodnje i uvođenja čistih vozila, infrastrukture za alternativna goriva i novih usluga mobilnosti kojima se iskorištava digitalizacija i automatizacija u Uniji. Te koristi uključuju sigurnije i nesmetano putovanje i smanjenje izloženosti emisijama štetnih onečišćivača. Nadalje, u Govoru o stanju Unije 2017. istaknuto je da je cilj EU-a preuzimanje vodeće ulogu u dekarbonizaciji u svijetu.

- (4) Kako je najavljeno u Komunikaciji Komisije „Europa u pokretu: program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”⁷, ovaj prijedlog dio je drugog paketa prijedloga kojim će se pridonijeti nastojanjima Unije da ostvari mobilnost s niskom razinom emisije. Taj paket, predstavljen u Komunikaciji Komisije „Ostvarivanje mobilnosti s niskim razinama emisija – Europska unija koja štiti planet, osnažuje svoje potrošače i štiti svoju industriju i radnike” uključuje kombinaciju mjera usmjerenih na ponudu i potražnju kojima se EU nastoji usmjeriti prema mobilnosti s niskom razinom emisije te se istodobno nastoji pojačati konkurentnost sveukupnog prometnog sustava EU-a.
- (5) Inovacijama novih tehnologija pridonosi se smanjenju emisija iz vozila, čime se podupire dekarbonizacija prometnog sektora. Povećanim uvođenjem cestovnih vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija vjerojatno će se smanjiti emisije CO₂ i određenih onečišćivača (čestica, dušikovih oksida i nemetanskih ugljikovodika) i promicati konkurentnost i rast europske industrije na rastućim globalnim tržištima vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija.
- (6) Javna tijela mogu s pomoću svoje politike javne nabave uspostaviti i podupirati tržišta inovativne robe i usluga. Direktivama 2014/24/EU⁸ i 2014/25/EU⁹ utvrđena su minimalna usklađena pravila o javnoj nabavi kojima se usklađuje način na koji javna tijela i određeni pružatelji komunalnih usluga kupuju robu, radove i usluge. U njima se posebno utvrđuju ukupni pragovi za obujam ugovora koji podliježu zakonodavstvu Unije, a koji se primjenjuju i na Direktivu o čistim vozilima.
- (7) 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 cestovnih vozila. Komisija je 2015. provela *ex-post* evaluaciju Direktive o čistim vozilima i zaključila je da se tom Direktivom ne potiče uvođenje čistih vozila na tržište u cijeloj Uniji, posebno zbog nedostataka u njezinim odredbama o području primjene i kupnji vozila. Utvrđeno je da je učinak na smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka te učinak na promicanje konkurentnosti industrije vrlo ograničen.
- (8) U provedenoj procjeni učinka istaknute su koristi od promjene općeg pristupa upravljanju javnom nabavom čistih vozila na razini Unije. Utvrđivanjem minimalnih ciljeva javne nabave može se djelotvorno ostvariti cilj utjecaja na uvođenje čistih vozila na tržište u usporedbi s oslanjanjem na internalizaciju vanjskih troškova u opće odluke o javnoj nabavi, a istodobno primjećuje da je važno u svim odlukama o javnoj nabavi uzeti u obzir aspekte zaštite okoliša. Ovaj se pristup može u potpunosti opravdati srednjoročnim i dugoročnim koristima za europske građane i poduzeća ako se njime ne propisuje posebna tehnologija kojom se moraju koristiti javni naručitelji, naručitelji i operateri.

⁷ COM (2017) 283 final.

⁸ SL L 94, 28.3.2014., str. 65. – 242.

⁹ SL L 94, 28.3.2014., str. 243 – 374.

- (9) Proširenjem područja primjene Direktive na prakse kao što su leasing vozila, unajmljivanje ili najam s pravom otkupa te na ugovore o pružanju usluga javnog cestovnog prijevoza, usluga posebnog cestovnog prijevoza putnika, izvanrednog prijevoza putnika i iznajmljivanja autobusa s vozačem te posebnih poštanskih i kurirskih usluga i usluga odvoza otpada osigurava se da su obuhvaćene sve relevantne prakse javne nabave.
- (10) Velik broj ključnih dionika podržava definiciju čistih vozila u kojoj se uzimaju u obzir zahtjevi za smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iz lakih i teških vozila. Kako bi se osigurali prikladni poticaji za podupiranje uvođenja vozila s niskom razinom emisija i vozila bez emisija na tržište Unije, odredbe o javnoj nabavi takvih vozila iz ove izmjene trebalo bi uskladiti s odredbama zakonodavstva unije o emisijama CO₂ iz automobila i kombija za razdoblje nakon 2020.¹⁰ Mjerama poduzetima u skladu s izmijenjenom Direktivom pridonijet će se usklađivanju sa zahtjevima iz tih standarda. Ambicioznijim pristupom javnoj nabavi može se osigurati važan dodatni tržišni poticaj.
- (11) 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. U Procjeni učinka opisana je dodana vrijednost prihvaćanja pristupa temeljenog na alternativnim gorivima do utvrđivanja tehnološki neutralnih zahtjeva za emisije CO₂ iz teških vozila na razini Unije, koje Komisija planira predložiti u budućnosti. Procjenom učinka potvrđeno je i da su tržišta gradskih autobusa s niskom razinom emisije i bez emisija zrelija, dok se tržišta kamiona s niskom razinom emisije i bez emisija nalaze u ranijoj fazi razvoja tržišta.
- (12) Utvrđivanjem minimalnih ciljeva za javnu nabavu čistih vozila do 2025. i do 2030. na razini države članice trebalo bi se pridonijeti sigurnosti politike za tržišta na kojima su opravdana ulaganja u mobilnost s niskom razinom emisije ili bez emisija. Minimalnim ciljevima podupire se stvaranje tržišta u cijeloj Uniji. Njima se osigurava vrijeme za prilagodbu postupaka javne nabave i daju jasni tržišni signali. U Procjeni učinka napominje se da države članice sve više utvrđuju ciljeve ovisno o njihovu 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). Minimalne ciljeve javne nabave trebalo bi dopuniti obvezom javnih naručitelja, naručitelja i operatera da u svim svojim postupcima javne nabave uzmu u obzir relevantne energetske i okolišne aspekte. U procjeni teritorijalnog učinka ove izmijenjene Direktive prikazano je da će učinak biti ravnomjerno raspoređen među regijama Unije.
- (13) Najveći učinak može se ostvariti ako je javna nabava čistih vozila usmjerena na područja s relativno visokim stupnjem onečišćenja zraka. Potiče se javna tijela u državama članicama da se pri zaključivanju provedbe svojih domaćih minimalnih ciljeva posebno usredotoče na ta područja i da povezane mjere navedu u svojim izvješćima u skladu s ovom izmijenjenom Direktivom.
- (14) Trošak životnog vijeka važan je alat za javne naručitelje i naručitelje kako bi mogli pokriti 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

¹⁰ COM(2017) 676 final

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 trebala postojati obvezna metodologija već bi javni naručitelji, naručitelji ili operateri trebali moći odabrati bilo koju metodologiju troška životnog vijeka kako bi poduprijeli svoje postupke javne nabave.

- (15) Izvješćivanjem o javnoj nabavi u skladu s ovom izmijenjenom Direktivom trebao bi se osigurati jasni pregled tržišta kako bi se omogućilo djelotvorno praćenje provedbe. Ono bi trebalo početi privremenim izvješćem 2023. i nastaviti se s prvim potpunim izvješćem o provedbi minimalnih ciljeva 2026. te svake tri godine nakon toga. Kako bi se smanjilo administrativno opterećenje pojedinih javnih tijela i uspostavio djelotvoran pregled tržišta, trebalo bi olakšati jednostavno izvješćivanje. Komisija će osigurati potpuno izvješćivanje za vozila s niskom razinom emisije i vozila bez emisija te za ostala vozila 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 *Tender electronic daily* (Dnevnika elektroničkih natječaja).
- (16) Dodatna potpora uvođenju čistih vozila na tržište može se postići pružanjem ciljanih mjera državne potpore na nacionalnoj razini i razini Unije. To uključuje bolju razmjenu znanja i usklađivanje javne nabave kako bi se omogućile mjere dostatnih razmjera za smanjenje troškova i utjecaja na tržište. Mogućnost državne potpore za promicanje razvoja infrastrukture koje su nužne za distribuciju alternativnih goriva priznata je u Smjernicama o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju za razdoblje 2014.–2020.¹¹ Međutim, na takve državne potpore i dalje će se primjenjivati pravila iz Ugovora, a posebno njegovi članci 107. i 108.
- (17) Kako bi se mogli ostvariti ciljevi ove Direktive, ovlasti donošenja akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi prenijeti na Komisiju u cilju ažuriranja odredaba o standardima emisija CO₂ iz teških vozila na razdoblje od pet godina počevši od *[Please insert the date of entry into force]*. To razdoblje trebalo bi prešutno produljiti na razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće protive takvom produljenju. Posebno je važno da Komisija tijekom pripremnih aktivnosti izvrši odgovarajuće konzultacije, uključujući konzultacije na stručnoj razini. Prilikom izrade i sastavljanja delegiranih akata Komisija treba osigurati istovremenu, pravodobnu i odgovarajuću dostavu relevantnih dokumenata Europskom parlamentu i Vijeću.
- (18) Budući da države članice ne mogu same u zadovoljavajućoj mjeri ostvariti cilj ove Direktive, to jest osigurati poticaj na strani potražnje za čista vozila u cilju podupiranja prelaska na mobilnost s niskim razinama emisije, već se on, iz razloga zajedničkog i dugoročnog okvira politike i razmjera može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno u članku 5. Ugovora o Europskoj Uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ovom Direktivom ne prelazi se ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva.
- (19) U skladu sa Zajedničkom političkom izjavom država članica i Komisije o dokumentima s obrazloženjem od 28. rujna 2011.¹², države članice preuzimaju obvezu da će u opravdanim slučajevima obavijest o mjerama prenošenja popratiti s jednim ili

¹¹ SL C 200, 28.6.2014., str. 1.

¹² SL C 369, 17.12.2011., str. 14.

više dokumenata u kojima se objašnjava odnos između dijelova direktiva i odgovarajućih dijelova nacionalnih instrumenata za prenošenje. U pogledu ove Direktive zakonodavac smatra prosljeđivanje takvih dokumenata opravdanim,

- (20) Direktivu 2009/33/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 2009/33/EZ mijenja se kako slijedi:

- (1) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Direktiva 2009/33/EU o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu u cilju podupiranja mobilnosti s niskom razinom emisija”

- (2) članak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 3.

Područje primjene

Ova Direktiva primjenjuje se na ugovore o kupnji, leasingu, unajmljivanju ili najmu s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz koje sklapaju:

(a) javni naručitelji ili naručitelji ako su obvezni primjenjivati postupke javne nabave utvrđene u direktivama 2014/24/EU i 2014/25/EU;

(b) operateri za ispunjavanje obveza obavljanja javnih usluga na temelju ugovora o javnim uslugama u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća¹³;

(c) na ugovore o javnim uslugama kojima su obuhvaćene usluge prijevoza iz Tablice 1. Priloga iznad praga koji će odrediti države članice, a koji ne prekoračuje pragove utvrđene u članku 4. Direktive 2014/24/EU i članku 15. Direktive 2014/25/EU.”

- (3) 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 iz članka 4. Direktive 2014/25/EU;

3. „vozilo za cestovni prijevoz” znači vozilo obuhvaćeno Prilogom II. dijelom A točkama 1. i 2. Direktive 2007/46/EZ¹⁴.

¹³

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 uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

4. „čisto vozilo” znači

(a) vozilo kategorije M1 ili M2 s najvećim emisijama iz ispušne cijevi izraženima u CO₂/km i stvarnim emisijama onečišćivača tijekom vožnje ispod postotka primjenjivih ograničenja emisija iz tablice 2. Priloga ili

(b) vozilo kategorije N1 s najvećim emisijama iz ispušne cijevi izraženima u CO₂/km i stvarnim emisijama onečišćivača tijekom vožnje ispod postotka primjenjivih ograničenja emisija iz tablice 2. Priloga ili

(c) vozilo kategorija M3, N2 ili N3 kako je definirano u tablici 3. Priloga”.

(4) umeće se sljedeći članak 4.a:

„Članak 4.a

Delegiranje ovlasti

Komisija ima ovlasti donositi delegirane akte u skladu s člankom 8.a kako bi ažurirala tablicu 3. u Prilogu s pragovima emisija CO₂ iz ispušne cijevi i emisija onečišćivača za teška vozila kada na razini Unije stupe na snagu povezane standardne vrijednosti emisija CO₂ za teška vozila.”

(5) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Minimalni ciljevi javne nabave

1. Države članice osiguravaju da su kupnja, leasing, unajmljivanje i najam s pravom otkupa vozila za cestovni prijevoz i ugovori o javnim uslugama o javnom cestovnom i željezničkom prijevozu putnika te ugovori o javnim uslugama iz članka 3. ove Direktive u skladu s minimalnim ciljevima javne nabave za laka vozila iz tablice 4. Priloga, a za teška vozila u skladu s minimalnim ciljevima iz tablice 5. Priloga.

2. Nadležna tijela država članica mogu primjenjivati više minimalne mandate od onih navedenih u Prilogu ovoj Direktivi.

(6) članci 6. i 7. brišu se;

(7) umeće se novi članak 8.a:

„Članak 8.a

Izvršavanje delegiranih ovlasti

1. Ovlasti za donošenje delegiranih akata prenose se na Komisiju u skladu s uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Komisiji se ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 4.a dodjeljuje na razdoblje od pet godina od [*Please insert the date of entry into force*]. Komisija sastavlja izvješće u pogledu delegiranja ovlasti najkasnije devet mjeseci prije isteka petogodišnjeg razdoblja. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće mogu u bilo kojem trenutku opozvati delegiranje ovlasti iz članka 4.a. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj

¹⁴ SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

navedeno. Odluka proizvodi učinke dan nakon objave u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum naveden u toj odluci. Odlukom se ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima propisanim u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istovremeno dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen u skladu s člankom 4.a stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće ne izraze nikakve primjedbe u roku dva mjeseca otkad su obaviješteni o tom aktu ili ako prije isteka navedenog roka Europski parlament i Vijeće obavijeste Komisiju da nemaju primjedaba. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”

(8) članak 9. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Komisiji pomaže odbor.

Taj odbor smatra se odborom u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Za upućivanja na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011. Ako odbor ne donese mišljenje, Komisija ne donosi nacrt provedbenog akta i primjenjuje se članak 5. stavak 4. treći podstavak Uredbe (EU) br. 182/2011.

3. Ako se mišljenje odbora pribavlja pisanim postupkom, taj postupak prekida se bez rezultata ako, u roku za donošenje mišljenja, predsjednik odbora tako odluči ili ako tako zatraži jednostavna većina članova odbora.”

(9) članak 10. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Svake tri godine počevši od 1. siječnja 2027. Komisija, na temelju izvješća država članica, podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o primjeni ove Direktive i o mjerama koje su pojedine države članice poduzele za potrebe njezine stvarne provedbe.”

(b) dodaju se sljedeći stavci 4. i 5.:

„4. Države članice podnose Komisiji izvješće o provedbi ove Direktive do 1. siječnja 2026. i svake tri godine nakon toga. Države članice podnose Komisiji privremeno izvješće do 1. siječnja 2023. To izvješće sadržava informacije o poduzetim koracima za provedbu ove Direktive, među ostalim o broju i kategorijama vozila koja su nabavili javni naručitelji i naručitelji, o dijalogu između različitih razina vlasti, informacije o namjerama država članica u pogledu prethodno navedenih aktivnosti izvješćivanja te sve ostale vrijedne informacije. Informacije bi trebale biti u skladu s kategorijama iz Uredbe br. 2195/2002 o Jedinstvenom rječniku javne nabave (CPV) ¹⁵ kako je navedeno u Prilogu.

5. Komisija ima ovlasti donositi, u obliku provedbenih akata, smjernice o sadržaju izvješća država članica iz stavka 4.”

(10) Prilog se zamjenjuje tekстом iz Priloga ovoj Direktivi.

¹⁵ SL L 340, 16.12.2002., str. 1.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do XXXX [*Please insert the date 24 months following the date of entry into force*]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba.

Kada države članice donesu te odredbe, te odredbe prilikom njihove službene objave moraju sadržavati upućivanje na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takvo upućivanje. Države članice određuju načine tog upućivanja.

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

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik