



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 2009/33/EU o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil
za cestni prevoz**

(Besedilo velja za EGP)

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

EU je zavezana k oblikovanju trajnostnega, konkurenčnega, varnega in brezogljičnega energetskega sistema. Oblikovanje trajnostnega prometa je ključni cilj skupne prometne politike. Ima pomembno mesto tudi v političnih prednostnih nalogah Komisije za obdobje 2015–2019 in še zlasti v okviru energetske unije¹ ter zaposlovanja, rasti in investicij. V govoru o stanju v Uniji v letu 2017 je izpostavljena nova strategija industrijske politike, ki je zavezana k temu, da EU v razogljičenju prevzame vodilno vlogo na svetu².

Te politične prednostne naloge so podprte z Evropsko strategijo Komisije za mobilnost z nizkimi emisijami, ki je bila sprejeta julija 2016³. Ta potrjuje, da je treba za izpolnitev zavez EU, sprejetih na 21. zasedanju Konference pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), ki je potekalo leta 2015 v Parizu, pospešiti razogljičenje v prometnem sektorju, emisije toplogrednih plinov in onesnaževal pa bi morale vztrajno ohranjati trend zmanjševanja do ničelnih emisij do sredine stoletja.

Sporočilo Komisije „Evropa v gibanju – Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“⁴ izpostavlja, da povečana proizvodnja in uporaba čistih vozil, infrastruktura za alternativna goriva in sodobne systemske storitve, ki izkoriščajo podatkovno gospodarstvo v EU, nudijo številne koristi: evropski državljani bodo imeli koristi od varnih, privlačnih, inteligentnih, nemotenih in vse bolj avtomatiziranih rešitev za promet, kar bo gospodarskim sektorjem zagotovilo nove vire za rast in konkurenčnost.

Približno 95 % vozil na evropskih cestah še vedno uporablja fosilna goriva. Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami jasno navaja, da se mora uvajanje nizkoemisijjskih in brezemisijjskih vozil v prihodnosti občutno povečati, da se izpolnijo zaveze EU za zmanjšanje emisij. Strategija se sklicuje na pomembnost javnega naročanja v tem okviru. Navaja, da Komisija v okviru revizije direktive o čistih vozilih v podporo povpraševanju pripravlja spodbude za pravila javnega naročanja⁵.

Kot je bilo napovedano v sporočilu Komisije „Evropa v gibanju – agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“⁶, je ta predlog del drugega svežnja predlogov, ki bodo prispevali k prehodu Unije na nizkoemisijjsko mobilnost. Ta sveženj je predstavljen v sporočilu Komisije „Uresničevanje nizkoemisijjske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce.“ Vsebuje kombinacijo ukrepov, usmerjenih v ponudbo in povpraševanje, za usmeritev EU na pot k nizkoemisijjski mobilnosti in za sočasno krepitev konkurenčnosti ekosistema mobilnosti EU⁷.

¹ COM(2015) 80 final.

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

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.

Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, znana kot direktiva o čistih vozilih (ali Direktiva), dopolnjuje zakonodajo EU o javnem naročanju⁸. S tem, ko zahteva, da se pri javnem naročanju upoštevajo energetski in okoljski vplivi med operativno življenjsko dobo vozil za cestni prevoz, si prizadeva spodbuditi trg čistih in energijsko učinkovitih vozil, prispevati k zmanjšanju emisij CO₂ in onesnaževal ter povečati energijsko učinkovitost.

Naknadna ocena, ki je bila izdelana leta 2015, je pokazala, da ima Direktiva resne pomanjkljivosti. Javni organi običajno ne uporabljajo javnega naročanja dovolj dobro, da bi pospešili uvajanje čistih vozil na trg⁹. Odkrila je pomanjkljivosti v zasnovi Direktive, vključno z nezadostnim področjem uporabe in pomanjkanjem opredelitev. Določbe v zvezi z nakupi vozil so bodisi premalo natančne (tehnične specifikacije) bodisi prezapletene (monetizacija zunanjih učinkov).

Splošni cilj te pobude je povečano tržno uvajanje čistih vozil, torej nizkoemisijskih ali brezemisijskih vozil, v javnem naročanju in s tem prispevati k zmanjšanju splošnih emisij v prometu, konkurenčnosti in rasti v prometnem sektorju. Javno naročanje ostaja pomemben dejavnik spodbude na strani povpraševanja, vključno s težkimi vozili, kjer še ne obstajajo zakonske zahteve za zmanjšanje emisij CO₂, vendar je takšna zakonodaja v pripravi. Podpira tudi tržni zalet na trgih osebnih in kombiniranih vozil v državah članicah z zelo nizkim uvajanjem čistih vozil – leta 2017 je bil v 16 državah članicah delež električnih vozil z baterijo v novih registracijah pod 1 %, v 10 državah članicah pa pod 0,5 %. Spodbuja tudi uvajanje čistih vozil v segmentu težkih vozil.

Revizija zagotavlja, da Direktiva obsega vse zadevne prakse naročanja, da ustvarja jasne in dolgoročne tržne signale ter da so določbe enostavnejše in učinkovite. Cilj je povečati prispevek prometnega sektorja k zmanjšanju emisij CO₂ in onesnaževal zraka ter konkurenčnosti in rasti. Podpira tudi boljšo uskladitev politik javnega naročanja v državah članicah in s tem njihov večji učinek na trg.

Revizija razširja področje uporabe Direktive. Vsebuje opredelitev čistih lahkih vozil na osnovi kombiniranih mejnih vrednosti za emisije CO₂ in onesnaževal zraka. Prav tako omogoča sprejetje delegiranega akta v okviru te direktive, da se za težka vozila uporabi enak pristop, potem ko se v prihodnosti na ravni EU za takšna vozila sprejmejo standardi za emisije CO₂. V skladu z opredelitvijo določa minimalne cilje javnega naročanja na ravni držav članic, v primeru težkih vozil pa na osnovi alternativnih goriv do sprejetja delegiranega akta. Uvaja okvir za poročanje in spremljanje ter odpravlja metodologijo za monetizacijo zunanjih učinkov.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Zakonodaja EU z direktivama 2014/24/EU in 2014/25/EU določa minimalna harmonizirana pravila javnega naročanja. Te minimalne mejne vrednosti so pogoj za uporabo določb iz direktive o čistih vozilih. Cilji te revizije so skladni z Listino o temeljnih pravicah¹⁰, še posebej zato, ker se za posamezne javne naročnike, naročnike in zadevne operaterje uporablja nediskriminatorni pristop. So v celoti skladni z glavnimi cilji drugih zakonodajnih in

⁸ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 120, 15.5.2009, str. 5).

⁹ V obdobju 2009–2015 je bilo približno 4,7 % vseh novih vozil za osebni prevoz (ali približno ~2 700 vozil), 0,4 % vseh novih kombiniranih vozil (ali približno 20 vozil), 0,07 % vseh tovornih vozil (ali približno 6 vozil) in 1,7 % vseh novih avtobusov (ali približno 130 vozil), javno naročenih na podlagi direktive o čistih vozilih, električnih z baterijo, električnih z gorivnimi celicami, priključnih hibridov ali vozil na zemeljski plin.

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

nezakonodajnih pobud, ki imajo cilj zmanjšati emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka ter podpreti uporabo čistih vozil z nizkimi emisijami ali brez emisij. Cilji te pobude in predlaganih ukrepov so skladni s predlagano uredbo za emisijske standarde za CO₂ po letu 2020¹¹. Revizija dopolnjuje tržno osnovani pristop vzvodov politike na ravni EU, tako da za čista vozila ustvarja dodatno spodbudo na strani povpraševanja. Na ta način pomaga izvajati emisijske standarde za CO₂ za vozila in kombinirana vozila po letu 2020 ter zakonodajo za kakovost zraka, ki trenutno velja v EU.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

• Pravna podlaga

Direktiva temelji na členu 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije. Evropska zakonodajalca sta poudarila pomen javnega naročanja za doseganje dolgoročnih okoljskih, podnebnih in energetskih ciljev EU, kot tudi ciljev za rast in konkurenčnost zaradi sprejetja Direktive 2009/33/ES. Pravna podlaga je enaka, kot pri sprejetju direktiv 2014/24 /EU in 2014/25/EU.

• Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)

Države članice in EU si delijo pristojnosti na področju prometne in okoljske zakonodaje ter zakonodaje za javno naročanje. Vendar je sektorska harmonizacija pravil o javnem naročanju na notranjem trgu v pristojnosti EU. Težav, ki izvirajo iz trenutno veljavne Direktive, niso mogle obravnavati države članice same, saj njihove pristojnosti segajo do nacionalnih meja.

Ocena učinkov kaže, da ukrepi iz te pobude posredovanje EU omejujejo na zagotavljanje skupnega okvira politike z minimalnimi zahtevami za javni nakup čistih vozil, državam članicam pa omogoča prožnost pri izvajanju, vključno z izborom tehnologije. Predlagani ukrepi ne posegajo v pristojnost držav članic, da organizirajo (javni) promet in ne omejujejo možnosti izbora najprimernejše tehnologije.

Morebitni veliki učinki podnebnih sprememb upravičujejo ukrepe na vseh ravneh upravljanja; to je sprejemljiva podlaga za oblikovanje politik na ravni EU. Priznava se tudi, da lahko boj proti onesnaževanju zraka, čeprav je to večinoma lokalna urbana težava, poteka bolj uspešno, če imajo organi dostop do najboljših razpoložljivih tehnologij, kar je lažje ob prisotnosti skupnega trga. Stroški onesnaževanja zraka upravičujejo sodelovanje in ukrepanje na vseh ravneh upravljanja.

• Sorazmernost

Skladno z načelom sorazmernosti ta predlog ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje zastavljenih ciljev. Vsi ukrepi se obravnavajo kot sorazmerni z vidika njihovih učinkov. Dopolnjujejo druge vzvode politike, kot so emisijski standardi za CO₂ za vozila in kombinirana vozila, ter podpirajo izvajanje zakonodaje EU o kakovosti zraka. Ta pobuda pomaga pri zagotavljanju jasnejšega in bolj usklajenega pristopa. Tudi ne omejuje možnosti izbire najprimernejše tehnologije. Namesto tega s pristopom minimalnega deleža podpira potreben pospešek k nizkoemisijski in brezemisijski mobilnosti.

Organom dopušča, da v določenih časovnih okvirih sprejmejo vse potrebne ukrepe za olajšanje uporabe čistih vozil zaradi doseganja ciljev evropskih, nacionalnih in lokalnih politik. Prav tako dopušča prožno interakcijo med nacionalnimi, lokalnimi in regionalnimi javnimi organi, in sicer v smislu splošnih širših minimalnih ciljev v javnem naročanju,

¹¹ COM(2017) 676 final.

določenih na nacionalni ravni. Ozemeljska ocena učinkov predloga kaže, da prevladujejo pozitivni učinki in da so sorazmerno enakomerno porazdeljeni po celotni EU.

- **Izbira instrumenta**

Ker ta predlog spreminja obstoječo direktivo, je direktiva o spremembi najprimernejši instrument. Večina zainteresiranih strani, ki je sodelovala v javnem posvetovanju, je podprla to stališče ter zavrnila razveljavitev in spremembo Direktive v uredbo kljub pomanjkljivostim sedanje zakonodaje. Ugotovljeno je bilo, da uredba ne omogoča prožnosti, ki je potrebna za obravnavo regionalnih in lokalnih razlik.

3. REZULTATI NAKNADNE OCENE, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCENE UČINKA

- **Naknadna ocena obstoječe zakonodaje**

Naknadna ocena je pokazala, da Direktiva ni spodbudila javnega naročanja čistih in energijsko učinkovitih vozil. Javno naročanje ni imelo velikega učinka na tržno uvedbo čistih vozil v EU in je imelo posledično zelo omejen vpliv na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ter onesnaževal zraka. Prav tako ni imelo vidnega učinka na konkurenčnost ali rast sektorja.

Ocena je izpostavila naslednje razloge kot ključne za omejen učinek Direktive:

- omejen obseg pogodb, zajetih v Direktivi: zaradi omejenih določb o področju uporabe Direktiva ne zajema drugih praks kot neposredne nakupe javnih organov. Na primer ne obsega najema, zakupa ali najemnega nakupa vozil. Poleg tega ne obsega drugih pogodb o izvajanju prevoznih storitev kot pogodbe o javnem prevozu potnikov;
- pomanjkanje jasnih določb glede nakupa vozil: Direktiva ne opredeljuje natančno čistih vozil niti ne vsebuje natančnih določb za njihov nakup;
- zapletena določba o uporabi metodologije za monetizacijo: ocena je pokazala, da javni organi zaradi njene zapletenosti to metodologijo redko uporabljajo;
- pomanjkanje usklajenosti politik javnega naročanja v državah članicah: v uvodni izjavi 15 direktive o čistih vozilih je zapisano, da imajo lahko „naročila vozil za storitve javnega prevoza (...) velik vpliv na trg, če se na ravni Skupnosti uporabljajo usklajena merila.“ Takšna usklajena pravila še niso v veljavi.

Naknadna ocena je pokazala, da bi se Direktiva morala uporabljati naprej. Javno naročanje ima možnost, da pomaga pri povečanju tržne uvedbe čistih vozil in prispeva k ekonomiji obsega, ki bo znižala proizvodne stroške in cene. To bi posledično moralo spodbuditi zasebno povpraševanje po čistih vozilih: večja prepoznavnost lahko okrepi zaupanje porabnikov. Razveljavitev bi poslala napačno sporočilo politike v okviru prehoda EU na nizkoemisijski promet. To bi javnim naročnikom in naročnikom otežilo utemeljitev nakupa, saj zakonodaja o javnem naročanju ne postavlja takšnih posebnih zahtev. Trenutno tudi ni razpoložljivih alternativnih ukrepov politike za spodbujanje trga čistejših težkih vozil.

V naknadni oceni so priporočeni številni popravki Direktive, vključno z razširitvijo področja uporabe in spremembo določb za nakup vozil, da se vključi opredelitev in povezane zahteve za ukrepanje. Poudarila je tudi potrebo po izboljšanju ravni in kakovosti razpoložljivih informacij in podatkov, na voljo za podporo prihodnjemu spremljanju uspešnosti in učinkovitosti Direktive.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Kot del ocene učinka so z zainteresiranimi stranmi potekala naslednja posvetovanja:

- odprto javno posvetovanje od 19. decembra 2016 do 24. marca 2017: v njem je bila potrjena potreba po reviziji; večinsko sta bili podprti razširitev področja delovanja in uvedba opredelitve ter minimalnih zahtev za ukrepanje;
- pogovori z zainteresiranimi stranmi med decembrom 2016 in marcem 2017: zlasti so izpostavile potrebo po prožnosti pri izvajanju Direktive;
- javno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi 28. aprila 2017 z obravnavo potreb in relativnih koristi pristopov k razširitvi področja uporabe Direktive ter oblikovanjem opredelitve in povezanih zahtev pri nakupih;
- srečanja s predstavniki držav članic 8. februarja, 5. aprila in 28. aprila 2017, kjer je bila poudarjena pomembnost doslednosti politike in koristi pristopa na podlagi emisij za opredelitev čistih vozil.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Priprava ocene učinka se je začela z naknadno oceno Direktive¹². Večino uporabljenih informacij so priskrbele zainteresirane strani med posvetovanji. Dopolnjene so bile z informacijami, ki so jih zainteresirane strani Komisiji posredovale priložnostno.

Dodatne informacije so bile pridobljene z delom strokovne skupine iz podskupine za alternativna goriva v mestih v okviru foruma za trajnostni promet pri GD MOVE. Uporabljene so bile tudi informacije, pridobljene za namene revizije meril Komisije za zelena javna naročila. Ocena učinka se v veliki meri opira na spremljajočo študijo, ki jo je pripravilo podjetje Ricardo AEA¹³. Na splošno so bili za pripravo ocene učinka uporabljeni številni zelo izčrpni viri, ki predstavljajo različne skupine zainteresiranih strani.

Komisija je 11. maja 2017 organizirala tudi srečanje s strokovnjaki iz različnih mest in regij, in sicer o ozemeljski oceni učinka tega zakonodajnega predloga.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka je bila 26. julija 2017 predložena odboru Komisije za regulativni nadzor. Odbor je 13. septembra 2017 izdal pozitivno mnenje s pridržki; menil je, da bi končno poročilo moralo v celoti pojasniti dodano vrednost pobude v primerjavi z drugimi pobudami, ki se nanašajo na emisije iz cestnega prometa, in sicer tudi z vidika povečane uvedbe vozil. Opozoril je, da bi poročilo moralo bolj natančno razložiti razloge za premik v upravljanju v Direktivi glede na načelo tehnološke nevtralnosti in dodatno opisati podrobnosti o možnostih zasnove politike. V mnenju je nadalje izpostavljeno, da bi morale biti kratkoročne in dolgoročne neto koristi možnosti politike jasnejše ter da bi izvajanje pristopa in posledice v zvezi s programom ustreznosti in uspešnosti predpisov morali biti predstavljeni bolj podrobno.

Končno poročilo o oceni učinka vključuje celovit opis in oceno dodane vrednosti pobude ter povezave z drugimi pobudami politike v oddelkih 1.2, 3.3, 3.4 in 4.3. Posredni učinki na zasebne odločitve o nakupu so bili kvalitativno opisani v oddelku 2.1. V oddelek 5 je bil

¹² Glej <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.

vključen podroben opis možnosti politike, ki temelji na opisu postopka predhodnega pregleda vseh morebitnih ukrepov v oddelku 4. Vključuje utemeljitev za odpravo pristopa internalizacije zunanjih stroškov, predvsem zaradi njegove omejene uporabe v praksi. V oddelku 6 je predstavljena celostna analiza učinkov vseh možnosti, ki, kolikor je mogoče, vključuje tudi analizo prednosti in slabosti. Ocena učinkov obsega tudi informacije o občutljivosti osnovnega scenarija v primerjavi z drugimi pobudami politike. Povzetek ocene učinka in mnenje Odbora za regulativni nadzor sta na voljo na spletišču Komisije¹⁴.

Možnosti politike

Možnost 1: razveljavitev Direktive

Ta možnost politike razveljavlja Direktivo. Posebni cilji Direktive bi bili obravnavani z drugačnimi nezakonodajnimi instrumenti, vključno s krepitvijo ozaveščenosti in spodbujanjem uporabe prostovoljnih meril za zelena javna naročila, ki jih pripravi Evropska komisija. Revidirane bi lahko bile obstoječe finančne smernice EU za prehod na nizkoemisijska in brezemisijska vozila¹⁵. Spodbujalo bi se prostovoljno ukrepanje tržnih akterjev.

Možnost 2: opredelitev čistih vozil in postavitev zahtev državam članicam, da oblikujejo nacionalne načrte politike ali uporabijo metodologijo za monetizacijo

Ta možnost politike predlaga številne manjše spremembe. Ne spreminja področja uporabe Direktive, vendar od držav članic zahteva, da izberejo enega izmed dveh glavnih pristopov:

- uporabo skupne opredelitve čistih vozil na podlagi izpušnih emisij, kot so opredeljene v spremenjeni direktivi, in na osnovi tega oblikovanje nacionalnega okvira politik v smeri dolgoročnega cilja ali
- zahtevati od vseh javnih organov, da kupujejo vozila na osnovi monetiziranih notranjih in zunanjih stroškov, za katere bi bila uporaba revidirane metodologije za monetizacijo iz Direktive zavezujoča.

Možnost 3: opredelitev čistih vozil na podlagi mejnih vrednosti emisij in oblikovanje minimalnih ciljev pri nakupu lahkih vozil ob razširitvi področja uporabe

Ta možnost politike temeljito revidira Direktivo. Veča njeno ambicioznost in spreminja njen glavni pristop k upravljanju. Ta možnost zlasti:

- uvaja skupno opredelitev čistih vozil na osnovi mejnih vrednosti emisij (od rezervoarja do vozila) za lahka vozila, pri čemer kombinira emisije CO₂ in onesnaževal zraka;
- za javne organe za leti 2025 in 2030¹⁶ dodaja cilj minimalnih nakupov, ki je na ravni držav članic opredeljen za lahka vozila, ter sledi mejnim vrednostim iz zakonodaje EU o javnem naročanju;
- uvaja ukrepe za razširitev področja uporabe Direktive in
- odpravlja metodologijo za monetizacijo.

¹⁴ [Vstavi povezavo, ko bo na voljo].

¹⁵ SWD(2013) 27.

¹⁶ Rok do leta 2025 zagotavlja dovolj časa za pripravo in prilagoditev postopkov javne nabave ob hkratnem omogočanju tržnih signalov na kratek rok. Stopenjski pristop do leta 2030 zagotavlja tudi priložnost za povečanje ambicij Direktive, da spodbuja inovacije pri nabavi vozil.

Možnost 4: opredelitev na podlagi alternativnih goriv in oblikovanje povezanih minimalnih ciljev pri nakupu vseh vozil ob razširitvi področja uporabe

Ta možnost politike uporablja enak splošni pristop k reviziji Direktive kot možnost 3, vendar s številnimi razlikami. Ta možnost:

- uvaja skupno opredelitev čistih vozil na podlagi alternativnih goriv za priključne hibride, električna vozila z baterijo, električna vozila z gorivnimi celicami ter lahka in težka vozila na zemeljski plin/biometan;
- za javne organe za leti 2025 in 2030 dodaja cilj minimalnih nakupov, ki je na ravni držav članic opredeljen za lahka in težka vozila, ter sledi opredelitvam in mejnim vrednostim iz zakonodaje EU o javnem naročanju;
- uvaja ukrepe za razširitev področja uporabe Direktive in
- odpravlja metodologijo za monetizacijo.

Možnost 5: sprejetje uredbe za uporabo metodologije za monetizacijo kot edinega pristopa k obveščenosti pri nakupu vozil ob razširitvi področja uporabe

Ta možnost politike popolnoma spreminja okvir upravljanja pri nakupu čistih vozil. Direktivo nadomešča z uredbo o spodbujanju čistih vozil ter predpisuje nakup vozil na podlagi njihovega energijskega in okoljskega vpliva, kar bi bilo treba monetizirati v skladu z revidirano metodologijo za monetizacijo. Razširja tudi področje uporabe Direktive.

Možnost 6: opredelitev čistih vozil na podlagi mejnih vrednosti emisij in oblikovanje minimalnega cilja pri nakupu lahkih vozil ob razširitvi področja uporabe ter kombiniranje z opredelitvijo na podlagi alternativnih goriv in oblikovanje minimalnih ciljev pri nakupu težkih vozil

Ta možnost kombinira elemente možnosti politike 3 in 4. Priznava prednost pristopa na podlagi emisij pri opredelitvi čistega vozila. Pristop iz možnosti 3 se uporablja za lahka vozila. Za težka vozila uporablja pristop iz možnosti 4 in Komisiji omogoča, da po sprejetju standardov za emisije CO₂ za težka vozila na ravni EU, sprejme delegiran akt za spremembo tega pristopa v pristop na podlagi mejnih vrednosti emisij.

Možnost 6 je bila izbrana kot najprimernejša možnost politike za revizijo Direktive. Izboljšuje skladnost z uporabo standardov za emisije CO₂ za vozila in kombinirana vozila na ravni EU. Obe pobudi se nanašata na isto vrsto vozila z uporabo kombinacije tržnih vzvodov. Možnost 6 zagotavlja prilagodljivost Direktive pristopu na podlagi emisij, ki se bo v prihodnosti uporabljal na področju težkih vozil. Prav tako zagotavlja takojšen učinek na uvajanje težkih vozil na trg. Določa tudi jasno pot naprej in tržnim akterjem zagotavlja dolgoročno gotovost ob hkratni prožnosti in diskreciji pri izvajanju.

• **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ustreznost in poenostavitve ureditve, ki izhajata iz direktive o čistih vozilih, bosta doseženi, če je oblikovana jasna opredelitev, če so vzpostavljeni minimalni cilji za nakupe in če se opusti zapletena metodologija za monetizacijo. Če bi sedanji pristop iz Direktive obveljal, bi prevladale kompromisne rešitve, ki izhajajo iz izbire med boljšo opredelitvijo čistih vozil (in povezanih določb v zvezi z nakupom) in izboljšano metodologijo za monetizacijo, kar bi oviralo oblikovanje močnejših tržnih signalov in učinkovitejših postopkov javnega naročanja. Izvajanje prednostne možnosti bi na začetku verjetno povzročilo višje upravne ovire zaradi potrebe po ciljnem izvajanju in poročanju. Vendar jih presegajo splošne družbenogospodarske koristi in tudi dolgoročne pridobitve zaradi poenostavitev iz predlaganega pristopa z jasnejšimi določbami. Izvajanje v državah članicah dopušča možnost prožnega kombiniranja

lokalnih in regionalnih pobud pri javnem naročanju glede na zmogljivost in zrelost trga. Uspešna raba dokončanih kod enotnega besednjaka javnih naročil in evidence v podatkovni bazi portala dnevnih elektronskih javnih naročil (Tender Electronic Daily) bodo podprle in poenostavile poročanje ter spremljanje. Poročilo o oceni učinka kaže, da bodo koristi zaradi poenostavitve ob izvajanju Direktive sčasoma naraščale.

4. PRORAČUNSKESK POSLEDICE

Predlog nima posledic za proračun EU.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ta predlog obravnava zdajšnje pomanjkanje obveznosti poročanja. Države članice bodo o izvajanju Direktive morale poročati vsaka tri leta, najprej leta 2023 z vmesnim poročilom, leta 2026 pa s celovitim poročilom o doseganju cilja za leto 2025. V enotni besednjak javnih naročil EU bi bilo treba vnesti kode za nizkoemisijska in brezemisijska vozila, da se omogoči enostavno obveščanje na portalu dnevnih elektronskih javnih naročil (Tender Electronic Daily). Poleg tega bo Komisija podprla izvajanje revidirane Direktive z neprekinjenim delom v okviru foruma Evropske komisije za trajnostni promet.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Predlog direktive o spremembi direktive o čistih vozilih temelji na možnosti politike 6. Direktiva se spremeni, kot sledi:

- področje uporabe Direktive iz člena 3 se razširi na druge oblike javnega naročanja razen nakupa, namreč zakup, najem ali najemni nakup vozil, ter na pogodbe o izvajanju javne službe javnega cestnega prevoza, cestnega prevoza potnikov za posebne namene, izrednega potniškega prevoza ter najema avtobusov z voznikom v skladu s kodami enotnega besednjaka javnih naročil v Prilogi;
- opredelitve v Direktivi se spremenijo v členu 4(4), tako da se za države članice doda sklic na minimalne cilje pri javnem naročanju, navedene v Prilogi;
- določbe o nakupu čistih vozil iz člena 5 se revidirajo, da se določijo minimalni cilji za nakup čistih vozil, ki se razlikujejo po državah članicah in kategorijah vozil glede na mejne vrednosti za kombinirane emisije CO₂ in onesnaževal zraka (lahka vozila) ter alternativna goriva (težka vozila), kot so vključeni v Prilogo in določeni za datume v Prilogi;
- sedanji člen 6 se črta;
- vstavi se novi člen 7 o izvajanju prenosa pooblastil, člen 9 o izvajanju izvedbenih pooblastil pa se prilagodi;
- Člen 10 se prilagodi, da se za države članice vnesejo zahteve za poročanje in da se obveznosti poročanja Komisije uskladijo z obveznostmi poročanja držav članic, in sicer z vmesnim poročilom leta 2023 in celovitim poročilom leta 2026 o doseganju ciljev za leto 2025, potem pa vsaka tri leta.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 2009/33/EU o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil
za cestni prevoz**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

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

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Unija je zavezana trajnostnemu, konkurenčnemu, varnemu in brezogljičnemu energetskega sistema³. Energetska unija ter okvir podnebne in energetske politike za obdobje od 2020 do 2030⁴ Uniji nalagata ambiciozne zaveze, da še dodatno zmanjša emisije toplogrednih plinov za vsaj 40 % do leta 2030 v primerjavi z letom 1990, da se v porabi energije poveča delež energije iz obnovljivih virov za vsaj 27 %, da se dosežejo vsaj 27-odstotni prihranki energije in da se v Uniji izboljša zanesljivost oskrbe z energijo, konkurenčnost ter trajnost.
- (2) V Evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami⁵ je Komisija napovedala, da je treba za izpolnitev zavez Unije, sprejetih na 21. zasedanju Konference pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja (UNFCCC), ki je potekalo leta 2015 v Parizu, pospešiti razogljičenje v prometnem sektorju, emisije toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz prometa pa bi se zato morale vztrajno zmanjševati v smeri ničelnih emisij do sredine stoletja. Poleg tega je treba emisije onesnaževal zraka iz prometa, ki škodijo našemu zdravju, nemudoma izrazito zmanjšati. To se lahko doseže z nizom spodbud politike, vključno z javnim naročanjem čistih vozil.

¹ UL C, , str. .

² UL C, , str. .

³ Sklepi Evropskega sveta z dne 24. oktobra 2014.

⁴ Sporočilo Komisije o okviru podnebne in energetske politike za obdobje 2020–2030 (COM(2014) 0013).

⁵ COM (2016) 501 final.

- (3) V svojem sporočilu „Evropa v gibanju – agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“⁶ Komisija izpostavlja, da povečana proizvodnja in uporaba čistih vozil, infrastruktura za alternativna goriva in nove storitve za mobilnost, ki izkoriščajo digitalizacijo in avtomatizacijo v Uniji, nudijo številne koristi evropskim državljanom, državam članicam in gospodarskim sektorjem. Te obsegajo varnejše in nemoteno potovanje ter zmanjšano izpostavljenost škodljivim emisijam onesnaževal. Nadalje je v govoru o stanju v Uniji iz leta 2017 navedeno, da je cilj EU prevzeti vodilno vlogo v svetu v razogljičenju.
- (4) Kot je bilo napovedano v sporočilu Komisije „Evropa v gibanju – agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse“⁷, je ta predlog del drugega svežnja predlogov, ki bodo prispevali k prehodu Unije na nizkoemisijsko mobilnost. Ta sveženj, ki je predstavljen v sporočilu Komisije „Uresničevanje nizkoemisijske mobilnosti – Evropska unija, ki varuje planet, opolnomoča svoje potrošnike ter ščiti svojo industrijo in delavce“, vsebuje kombinacijo ukrepov, usmerjenih v ponudbo in povpraševanje, za usmeritev EU na pot k nizkoemisijski mobilnosti in za sočasno krepitev konkurenčnosti ekosistema mobilnosti EU.
- (5) Nove inovativne tehnologije pomagajo zniževati emisije iz vozil, s čimer podpirajo razogljičenje prometnega sektorja. Povečana uvedba nizkoemisijskih in brezemisijskih cestnih vozil bo zelo verjetno zmanjšala emisije CO₂ in določene emisije onesnaževal (trdni delci, dušikovi oksidi in nemetanski ogljikovodiki) ter spodbujala konkurenčnost in rast evropske industrije na rastočih svetovnih trgih nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil.
- (6) Javni organi lahko s svojo politiko javnega naročanja vzpostavijo in podpirajo trge inovativnih izdelkov in storitev. Direktivi 2014/24/EU⁸ in 2014/25/EU⁹ določata minimalna harmonizirana pravila javnega naročanja, s čimer harmonizirata načine, kako javni organi in nekateri subjekti javnih služb naročajo blago, delo in storitve. Zlasti postavljata splošne mejne vrednosti za obseg pogodb, za katere velja zakonodaja Unije, ki se uporabljajo tudi za direktivo o čistih vozilih.
- (7) Direktiva 2009/33/ES dopolnjuje zakonodajo Unije o javnem naročanju ter dodaja trajnostna merila in s tem želi spodbuditi trg čistih in energijsko učinkovitih vozil za cestni prevoz. Komisija je leta 2015 izdelala naknadno oceno direktive o čistih vozilih z ugotovitvijo, da Direktiva ni spodbudila tržne uvedbe čistih vozil v Uniji, zlasti zaradi pomanjkljivosti v določbah o področju uporabe in nakupu vozil. Učinek na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka ter na spodbujanje konkurenčnosti industrije se je izkazal za zelo omejen.
- (8) Opravljena ocena učinka poudarja koristi spremembe splošnega pristopa k upravljanju javnega naročanja čistih vozil na ravni Unije. V primerjavi z internalizacijo zunanjih stroškov v splošnih odločitvah v zvezi z javnim naročanjem lahko določitev minimalnih ciljev za javno naročanje uspešno vodi k cilju spodbuditve tržne uvedbe čistih vozil, pri čemer se v vseh odločitvah glede javnega naročanja upošteva pomen okoljskih vidikov. Koristi na srednji in dolgi rok za evropske državljane in podjetja ta pristop v celoti upravičujejo, dokler se z njim za javne naročnike, naročnike in operaterje ne predpisuje določena tehnologija.

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM(2017) 283 final.

⁸ UL L 94, 28.3.2014, str. 65–242.

⁹ UL L 94, 28.3.2014, str. 243–374.

- (9) Razširitev področja uporabe Direktive z vključitvijo praks, kot so zakup, najem ali najemni nakup vozil ter pogodbe o izvajanju storitev javnega cestnega prevoza, cestnega prevoza potnikov za posebne namene, izrednega potniškega prevoza in najema avtobusov z voznikom kot tudi posebne poštarske in kurirske storitve ter storitve odvoza smeti, zagotavlja zajetje vseh relevantnih praks javnega naročanja.
- (10) Ključne zainteresirane strani na splošno podpirajo opredelitev čistih vozil, ki upošteva zahteve za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka iz lahkih in težkih vozil. Da se zagotovijo primerne spodbude za tržno uvedbo nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil v Uniji, bi bilo treba določbe za njihovo javno naročanje iz te spremembe uskladiti z določbami zakonodaje Unije o vrednostih emisij CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila za obdobje po letu 2020¹⁰. Ukrepi, izvedeni v okviru spremenjene Direktive, bodo prispevali k skladnosti z zahtevami iz teh standardov. Bolj ambiciozen pristop k javnemu naročanju lahko ustvari pomembno dodatno stimulacijo trga.
- (11) Lahka in težka vozila se uporabljajo za različne namene in dosegajo različne ravni tržne zrelosti, zato bi bilo koristno, da določbe o javnem naročanju te razlike upoštevajo. Ocena učinka izpostavlja dodano vrednost pristopa na osnovi alternativnih goriv, dokler se na ravni Unije ne določijo tehnološko nevtralne zahteve za emisije CO₂ iz težkih vozil, ki jih Komisija namerava predlagati v prihodnje. Ocena učinka nadalje ugotavlja, da je za trge nizkoemisijskih in brezemisijskih mestnih avtobusov značilna večja zrelost, trgi nizkoemisijskih in brezemisijskih tovornih vozil pa so na zgodnji stopnji razvoja.
- (12) Določitev minimalnih zahtev za javno naročanje čistih vozil do leta 2025 in 2030 na ravni držav članic bi morala prispevati h gotovosti politike za trge, kjer so naložbe v nizkoemisijsko in brezemisijsko mobilnost utemeljene. Minimalni cilji podpirajo oblikovanje trga v celotni Uniji. Zagotavljajo čas za prilagoditev postopkov javnega naročanja in jasne tržne signale. Ocena učinka ugotavlja, da države članice vse bolj določajo cilje, ki so odvisni od njihove gospodarske zmogljivosti in resnosti težave. Za različne države članice bi bilo treba oblikovati različne cilje v skladu z njihovo gospodarsko zmogljivostjo (bruto družbeni proizvod na prebivalca) in izpostavljenostjo onesnaževanju (gostota prebivalstva v mestih). Minimalne cilje javnega naročanja bi bilo treba dopolniti z obveznostjo za javne naročnike, naročnike in operaterje, da v svojih postopkih javnega naročanja upoštevajo zadevne energetske in okoljske vidike. Ozemeljska ocena učinka te spremenjene Direktive je pokazala, da bo učinek enakomerno porazdeljen med regijami v Uniji.
- (13) Največji učinek se lahko doseže, če je javno naročanje čistih vozil usmerjeno v območja z relativno visoko stopnjo onesnaženosti zraka. Javne organe v državah članicah se spodbuja, da se pri odločanju o doseganju svojih domačih minimalnih ciljev osredotočijo zlasti na takšna območja in da pri poročanju v okviru te spremenjene Direktive prikažejo povezane ukrepe.
- (14) Stroški v življenjskem ciklu so pomembno orodje za javne naročnike in naročnike, da se v življenjskem ciklu vozila zajamejo stroški energije in okoljski stroški, vključno s stroški emisij toplogrednih plinov in drugih onesnaževal, in sicer na osnovi relevantne metodologije za določitev njihove denarne vrednosti. Glede na redko uporabo metodologije za izračun operativnih stroškov v življenjski dobi v okviru Direktive 2009/33/EU in informacije, ki so jih javni naročniki in naročniki posredovali o uporabi

¹⁰ COM(2017) 676 final.

lastnih metodologij, prilagojenih posebnim okoliščinam in potrebam, ne bi smela obstajati predpisana metodologija, ampak bi javni naročniki, naročniki ali operaterji morali imeti možnost izbire katere koli metodologije za stroške v življenjski dobi, da podprejo svoje postopke javnega naročanja.

- (15) Poročanje o javnih naročilih v okviru te spremenjene Direktive bi moralo zagotoviti jasen pregled nad trgom, da se omogoči uspešno spremljanje izvajanja. Začeti bi se moralo z vmesnim poročilom leta 2023 in nadaljevati leta 2026 s prvim celovitim poročilom o doseganju minimalnih ciljev, potem pa vsaka tri leta. Za čim večje zmanjšanje upravnega bremena za posamezne javne organe in vzpostavitev uspešnega pregleda nad trgom bi bilo treba olajšati enostavno poročanje. Komisija bo v okviru enotnega besednjaka javnih naročil Unije zagotovila celovito poročanje o nizkoemisijskih in brezemisijskih vozilih ter drugih vozilih na alternativna goriva. Posebne kode v enotnem besednjaku javnih naročil bodo pomagale pri evidentiranju in spremljanju v okviru podatkovne baze portala dnevnih elektronskih javnih naročil (Tender Electronic Daily).
- (16) Dodatna podpora uvajanju čistih vozil na trg se lahko zagotovi s ciljnim javnimi podpornimi ukrepi na nacionalni ravni in ravni Unije. To vključuje boljšo izmenjavo znanja in usklajitev javnega naročanja, da se zagotovijo aktivnosti v obsegu, ki je dovolj velik za znižanje stroškov in vplivanje na trg. Možnost javne podpore za spodbujanje razvoja infrastrukture, potrebne za distribucijo alternativnih goriv, je priznana v smernicah o državni pomoči za varstvo okolja in energijo za obdobje od 2014 do 2020 ¹¹. Vendar pa se bodo določbe Pogodbe, zlasti člena 107 in 108 Pogodbe, za tako javno podporo še naprej uporabljale.
- (17) Da se dosežejo cilji te Direktive, bi se v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije moralo na Komisijo prenesti pooblastilo za sprejemanje aktov, da se posodobijo določbe v zvezi s standardi za emisije CO₂ za težka vozila, in sicer za obdobje petih let, ki se začne *[prosimo, vstavite začetek veljavnosti]*. To obdobje bi se moralo samodejno podaljševati za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet temu podaljšanju nasprotuje. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti hkratno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (18) Ker cilja te direktive, to je zagotoviti spodbudo za čista vozila na strani povpraševanja v podporo prehodu na nizkoemisijsko mobilnost, države članice ne morejo zadovoljivo doseči same, temveč se zaradi skupnega in dolgoročnega okvira politike lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenih ciljev.
- (19) V skladu s skupno politično izjavo držav članic in Komisije z dne 28. septembra 2011 o obrazložitenih dokumentih¹² so se države članice zavezale, da bodo obvestilu o ukrepih za prenos v upravičenih primerih priložile en ali več dokumentov, v katerih bo pojasnjeno razmerje med elementi direktive in ustreznimi deli nacionalnih instrumentov za prenos. Zakonodajalec meni, da je posredovanje takih dokumentov v primeru te direktive upravičeno.

¹¹ UL C 200, 28.6.2014, str. 1.

¹² UL C 369, 17.12.2011, str. 14.

(20) Direktivo 2009/33/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2009/33/ES se spremeni:

(1) naslov se nadomesti z naslednjim:

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

(2) Člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Področje uporabe

Ta direktiva se uporablja za pogodbe o nakupu, zakupu, najemu ali najemnem nakupu vozil za cestni prevoz s strani:

- (a) javnih naročnikov ali naročnikov, če so zavezani k uporabi postopka oddaje javnih naročil iz direktiv 2014/24/EU in 2014/25/EU;
- (b) operaterjev za izvajanje obveznosti javnih služb na podlagi pogodbe o izvajanju javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta¹³;
- (c) pogodb o izvajanju javne službe za prevozne storitve iz tabele 1 Priloge, ki presegajo mejno vrednost, ki jo določijo države članice, in ne presegajo mejnih vrednosti iz člena 4 Direktive 2014/24/EU in člena 15 Direktive 2014/25/EU.“

(3) Člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Opredelitev pojmov

V tej direktivi:

- 1. „javni naročniki“ pomenijo naročnike, kakor so opredeljeni v členu 2(1)(1) Direktive 2014/24/EU in členu 3 Direktive 2014/25/EU;
- 2. „naročniki“ pomenijo naročnike iz člena 4 Direktive 2014/25/EU;
- 3. „vozilo za cestni prevoz“ pomeni vozilo, ki je zajeto v točkah 1 in 2 dela A Priloge II Direktive 2007/46/ES¹⁴;
- 4. „čisto vozilo“ pomeni:
 - (a) vozilo kategorije M1 ali M2 z največjimi izpušnimi emisijami, izraženimi v CO₂g/km, in emisijami onesnaževal pri dejanski vožnji pod odstotkom veljavnih mejnih emisij iz tabele 2 v Prilogi, ali

¹³ Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza (UL L 315, 3.12.2007, str. 1).

¹⁴ UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

(b) vozilo kategorije N1 z največjimi izpušnimi emisijami, izraženimi v CO₂g/km, in emisijami onesnaževal pri dejanski vožnji pod odstotkom veljavnih mejnih emisij iz tabele 2 v Prilogi, ali

(c) vozilo kategorije M3, N2 ali N3, kot je opredeljeno v tabeli 3 v Prilogi.“

(4) Vstavi se naslednji člen 4a:

„Člen 4a

Prenos pooblastil

Komisija je pooblaščenca za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 8a, da posodobi tabelo 3 v Prilogi z izpušnimi emisijami CO₂ in mejnimi vrednostmi za onesnaževala zraka za težka vozila, ko se na ravni Unije sprejmejo ustrezni standardi za emisije CO₂ za težka vozila.“

(5) Člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Minimalni cilji javnega naročanja

1. Države članice zagotovijo, da so nakup, zakup, najem ali najemni zakup vozil za cestni prevoz in pogodbe o izvajanju javne službe za javni prevoz potnikov po cesti in železnici ter pogodbe o izvajanju javne službe iz člena 3 te direktive skladni z minimalnimi cilji javnega naročanja za lahka vozila iz tabele 4 Priloge in težka vozila iz tabele 5 Priloge.

2. Organi držav članic lahko uporabijo višje minimalne vrednosti od tistih iz Priloge k tej direktivi.

(6) Člena 6 in 7 se črtata.

(7) Vstavi se nov člen 8a:

„Člen 8a

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 4a se na Komisijo prenese za obdobje petih let od *[prosimo, vstavite datum začetka veljavnosti]*. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljša za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 4a lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu pooblastila preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o tem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 4a, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“

(8) Člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisiji pomaga odbor.

Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011. Kadar odbor ne da mnenja, Komisija osnutka izvedbenega akta ne sprejme in se uporabi tretji pododstavek člena 5(4) Uredbe (EU) št. 182/2011.

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

(9) Člen 10 se spremeni:

(a) Odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu po poročanju držav članic od 1. januarja 2027 vsaka tri leta predloži poročilo o uporabi te direktive in ukrepih, ki so jih za učinkovito izvajanje te direktive sprejele posamezne države članice.“

(b) Dodata se naslednja odstavka 4 in 5:

„4. Države članice Komisiji do 1. januarja 2026 predložijo poročilo o izvajanju te direktive, nato pa vsaka tri leta. Države članice Komisiji do 1. januarja 2023 predložijo vmesno poročilo. Poročilo vsebuje informacije o korakih, sprejetih za izvajanje te direktive, vključno s številom in kategorijami vozil, ki so jih naročili organi in naročniki, komuniciranjem med različnimi ravni upravljanja, informacijami o namerah držav članic glede zgoraj navedenih dejavnosti poročanja in vsemi drugimi koristnimi informacijami. Informacije bi morale slediti kategorijam iz Uredbe št. 2195/2002 o enotnem besednjaku javnih naročil (CPV)¹⁵, kot je navedeno v Prilogi.

5. Komisija je pooblaščen, da z izvedbenimi akti sprejme smernice o vsebini poročil držav članic iz odstavka 4.“

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

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do XXXX [*prosimo, vstavite datum 24 mesecev po datumu začetka veljavnosti*]. Besedila navedenih predpisov takoj sporočijo Komisiji.

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

¹⁵ UL L 340, 16.12.2002, str. 1.

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

Člen 3

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

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik