



**2017/0291(COD)**

11.7.2018

## **STANOVISKO**

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín

k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy  
(COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Andor Deli

PA\_Legam

## STRUČNÉ ODÔVODNENIE

Spravodajca víta iniciatívu Komisie preskúmať smernicu. Verejné investície do ekologických vozidiel majú okamžitý vplyv na čisté ovzdušie pre občanov a riešia pretrvávajúce problémy v oblasti znečistenia ovzdušia a emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy.

Spravodajca podporuje rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice na iné formy obstarávania, než je nákup, a to konkrétne na lízing, prenájom alebo nákup vozidla na splátky, ako aj na zmluvy o službách vo verejnom záujme v oblasti služieb verejnej cestnej dopravy, služieb osobnej cestnej dopravy na osobitné účely, nepravidelnej osobnej dopravy a prenajímania autobusov a autokarov s vodičom. Spravodajca by navyše chcel ďalej rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice na taxislužby, ak ide o vozidlá vo verejnom vlastníctve a prenajaté vozidlá. Keďže úzky rozsah pôsobnosti bol jednou z hlavných príčin obmedzeného uplatňovania smernice, tento pozmeňujúci návrh bude pozitívnou zmenou.

Spravodajca je aj v prospech rámca predkladania správ, pokiaľ neznamená neprijateľnú administratívnu záťaž, keď sa do oficiálnej evidencie vozidiel zavádza kategória ekologických vozidiel. Komplexné podávanie správ môže poskytnúť jasný prehľad trhu a umožniť účinné monitorovanie vykonávania.

Takisto víta zrušenie metodiky peňažného vyjadrovania, ktorá je príliš zaťažujúca a len zriedka sa uplatňuje.

Spravodajca však kritizuje nedostatočnú zrozumiteľnosť tejto smernice, najmä rozptýlenie informácií, rôzne vymedzenia a komplikované metódy počítania „ekologických vozidiel“ počas dvoch odlišných období (do roku 2025 a v rokoch 2025 – 2030).

V prípade **prahových vozidiel** sa v smernici navrhuje, aby sa vozidlá s nulovými výfukovými emisiami, ktoré sú hlavne 100 % elektrické vozidlá, počas prechodného obdobia (do roku 2025) počítali ako 1 vozidlo. Aj vozidlá, ktoré nedosahujú určitý prah výfukových emisií, sa považujú za ekologické vozidlá; počítajú sa však iba s váhovým koeficientom 0,5. Prahové hodnoty sú 25 g CO<sub>2</sub>/km pre dodávkové vozidlá a 40 g CO<sub>2</sub>/km pre mikrobusesy, ktoré sú najmä dobíjateľné hybridné vozidlá.

Spravodajca sa domnieva, že tieto výpočty sú príliš zložité, a dokonca pochybuje, že prechodné obdobie do roku 2025 prispeje k prekonaniu technologických rozdielov a všeobecnému rozšíreniu technológie nulových výfukových emisií. S cieľom vyhnúť sa nejasnosti a stimulovať realistický trh s ekologickými vozidlami by sa každé vozidlo považované za ekologické v súlade s článkom 2 ods. 1 smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá malo počítať ako 1 vozidlo. Od roku 2030 spĺňajú požiadavky a ciele týkajúce sa obstarávania iba vozidlá s nulovými emisiami. Spravodajca je presvedčený, že do roku 2030 bude trh s vozidlami s nulovými emisiami oveľa vyspelejší a cena týchto vozidiel bude porovnateľná s cenou ostatných vozidiel. Domnieva sa, že v dôsledku príliš prísnych pravidiel by sa obstarávanie mohlo buď značne oneskoriť, alebo by sa naopak mohlo urýchliť, ale so starou technológiou, ktorá by potom znemožňovala prípadné budúce investície do nových technológií s nulovými emisiami.

Minimálne ciele obstarávania boli stanovené na úrovni Únie, a to vzhľadom na budúce výzvy, ktoré stoja pred orgánmi verejnej moci a hospodárskou efektívnosťou. Členské štáty však môžu

uplatňovať vyššie cieľové hodnoty podľa svojich hospodárskych možností (hrubý domáci produkt na obyvateľa) a podľa miery vystavenia znečisteniu (hustota mestského osídlenia).

Pre **ťažké úžitkové vozidlá** sa v smernici navrhuje, aby počas prechodného obdobia (do roku 2025) bol prijateľný zemný plyn s prídavkom biometánu, ale so zníženým váhovým koeficientom, zatiaľ čo pre nasledujúcu fázu sa neposkytujú vôbec žiadne prahové hodnoty emisií ani vymedzenia. Komisia chce uplatňovať tieto prahové hodnoty prostredníctvom delegovaného aktu po tom, ako budú vymedzené. K dispozícii však nie sú žiadne emisné normy a v porovnaní s ľahkými vozidlami sú technológie nulových výfukových emisií menej vyspelé. Spravodajca preto chce vypustiť ustanovenia odkazujúce na delegovaný akt a uplatniť rovnaký prístup, ako v prípade ľahkých vozidiel – každé vozidlo považované za ekologické v súlade s článkom 2 ods. 1 smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá by sa malo počítať ako 1 vozidlo. Rovnaký prístup k cieľom obstarávania platí tak pre ľahké vozidlá, ako aj pre ťažké úžitkové vozidlá.

Spravodajca verí, že tento prístup bude technologicky neutrálnejší v porovnaní s prístupom, ktorý zaujala Komisia a ktorý sa príliš zameriava na elektrické vozidlá, a že bude lepšie vyhovovať hlavnému cieľu smernice, ktorým je stimulovať priemyselnú politiku prostredníctvom verejného obstarávania ekologických vozidiel a podnietiť rozvoj trhu.

Napokon spravodajca pripomína, že pravidlá nákupu ekologických vozidiel by nemali vytvárať ďalšie finančné zaťaženie ani viesť ku kompenzovaniu zvýšených nákladov vyššími cenami lístkov, vyššími miestnymi daňami alebo obmedzením verejnej dopravy. Vyzýva preto Komisiu a orgány verejnej moci členských štátov na všetkých úrovniach, aby rozšírili finančné a nefinančné stimuly s cieľom urýchliť uvádzanie týchto vozidiel na trh.

## POZMEŇUJÚCE NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch vyzýva Výbor pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, aby ako gestorský výbor vzal do úvahy tieto pozmeňujúce návrhy:

### Pozmeňujúci návrh 1

#### Návrh smernice

#### Odôvodnenie 1

*Text predložený Komisiou*

(1) Únia je odhodlaná dosiahnuť udržateľný, konkurencieschopný, bezpečný a dekarbonizovaný energetický systém<sup>19</sup>. Energetická únia a rámec politík v oblasti energetiky a klímy na roky 2020 až 2030<sup>20</sup> stanovujú pre Úniu ambiciózne záväzky ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % do roku 2030 v porovnaní s hodnotami z roku 1990, zvýšenia podielu spotreby energie z

*Pozmeňujúci návrh*

(1) Únia je odhodlaná dosiahnuť udržateľný, konkurencieschopný, bezpečný a dekarbonizovaný energetický systém<sup>19</sup>. Energetická únia a rámec politík v oblasti energetiky a klímy na roky 2020 až 2030<sup>20</sup> stanovujú pre Úniu ambiciózne záväzky ďalšieho znižovania emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % do roku 2030 v porovnaní s hodnotami z roku 1990, zvýšenia podielu spotreby energie z

obnoviteľných zdrojov aspoň o **27 %**, dosiahnutia aspoň **27 %** úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Únii.

---

<sup>19</sup> Závery Európskej rady z 24. októbra 2014.

<sup>20</sup> Oznámenie Komisie o rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030 [COM(2014)0013].

obnoviteľných zdrojov aspoň o **35 %**, dosiahnutia aspoň **35 %** úspor energie a zvýšenia energetickej bezpečnosti, konkurencieschopnosti a udržateľnosti v Únii.

---

<sup>19</sup> Závery Európskej rady z 24. októbra 2014.

<sup>20</sup> Oznámenie Komisie o rámci politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030 [COM(2014)0013], **ktoré zmenil Európsky parlament vo svojom prvom čítaní 17. januára 2018.**

## Pozmeňujúci návrh 2

### Návrh smernice Odôvodnenie 2

*Text predložený Komisiou*

(2) V európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu<sup>21</sup> Komisia oznámila, že aby Únia splnila svoje záväzky prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v roku 2015 v Paríži, musí sa urýchliť dekarbonizácia odvetvia dopravy, a teda emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy sa musia stabilne znižovať, aby sa do polovice storočia dosiahli ich nulové hodnoty. Navyše treba bezodkladne výrazne znížiť dopravné emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, ktoré škodia ľudskému zdraviu. Možno to dosiahnuť rôznymi politickými iniciatívami vrátane využitia verejného obstarávania ekologických vozidiel.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

*Pozmeňujúci návrh*

(2) V európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu<sup>21</sup> Komisia oznámila, že aby Únia splnila svoje záväzky prijaté na 21. konferencii zmluvných strán Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy (UNFCCC), ktorá sa konala v roku 2015 v Paríži, musí sa urýchliť dekarbonizácia odvetvia dopravy, a teda emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy sa musia stabilne znižovať, aby sa do polovice storočia dosiahli ich nulové hodnoty. Navyše treba bezodkladne výrazne znížiť dopravné emisie látok znečisťujúcich ovzdušie, ktoré škodia ľudskému zdraviu **a životnému prostrediu**. Možno to dosiahnuť rôznymi politickými iniciatívami vrátane využitia verejného obstarávania ekologických vozidiel.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

### Pozmeňujúci návrh 3

#### Návrh smernice Odôvodnenie 4

##### *Text predložený Komisiou*

(4) Ako Komisia oznámila vo svojom oznámení s názvom Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých<sup>23</sup>, tento návrh je súčasťou druhého balíka návrhov, ktoré prispejú k nasmerovaniu Únie na cestu nízkoemisnej mobility. Tento balík, ktorý sa predstavuje v oznámení Komisie s názvom „Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“, zahŕňa kombináciu opatrení na strane ponuky i dopytu, ktoré EÚ navedú na cestu nízkoemisnej mobility a zároveň posilnia konkurencieschopnosť jej mobilného ekosystému.

---

<sup>23</sup> COM(2017) 283 final.

### Pozmeňujúci návrh 4

#### Návrh smernice Odôvodnenie 5

##### *Text predložený Komisiou*

(5) Inovácia a nové technológie pomáhajú znižovať emisie vozidiel, čím podporujú dekarbonizáciu sektora dopravy. Intenzívnejším využívaním cestných vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami sa

##### *Pozmeňujúci návrh*

(4) Ako Komisia oznámila vo svojom oznámení s názvom Európa v pohybe: agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých<sup>23</sup>, tento návrh je súčasťou druhého balíka návrhov, ktoré prispejú k nasmerovaniu Únie na cestu nízkoemisnej mobility. Tento balík, ktorý sa predstavuje v oznámení Komisie s názvom „Nízkoemisná mobilita sa stáva skutočnosťou – Európska únia, ktorá chráni planétu, posilňuje postavenie spotrebiteľov a obraňuje svoj priemysel a pracovníkov“, zahŕňa kombináciu opatrení na strane ponuky i dopytu, ktoré EÚ navedú na cestu nízkoemisnej mobility a zároveň posilnia konkurencieschopnosť jej mobilného ekosystému. ***Udržateľné vozidlá by sa mali podporovať súbežne s ďalším rozvojom verejnej dopravy, keďže ide o najrýchlejší a nákladovo najefektívnejší spôsob, ako znížiť počet vozidiel na cestách a vďaka tomu zlepšiť kvalitu vzduchu a znížiť emisie.***

---

<sup>23</sup> COM(2017) 283 final.

##### *Pozmeňujúci návrh*

(5) Inovácia a nové technológie pomáhajú znižovať emisie vozidiel ***a hlukové zaťaženie***, čím zároveň podporujú dekarbonizáciu sektora dopravy. Intenzívnejším využívaním cestných

**pravdepodobne** znížia emisie CO<sub>2</sub>, ako aj určitých znečisťujúcich látok (tuhé častice, oxidy dusíka a metánové uhľovodíky), a **podporí sa konkurencieschopnosť a rast** európskeho priemyslu na rozvíjajúcich sa svetových trhoch vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami.

vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami sa znížia emisie CO<sub>2</sub>, ako aj určitých znečisťujúcich látok (tuhé častice, oxidy dusíka a metánové uhľovodíky), a **zlepší sa tým kvalita vzduchu v mestách a iných znečistených oblastiach, pričom sa prispeje ku konkurencieschopnosti a rastu** európskeho priemyslu na rozvíjajúcich sa svetových trhoch vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami **a zabezpečí sa rozvoj infraštruktúr pre alternatívne palivá. Navyše musí byť zásada technologickej neutrality tou najzákladnejšou zásadou každého úsilia, aby sa zabezpečilo a podporovalo konkurencieschopné prostredie a podnietil ďalší výskum a inovácia v tejto oblasti. Na to, aby sa znížilo znečistenie ovzdušia a hlukové zaťaženie a aby sa dodržali normy EÚ týkajúce sa kvality ovzdušia v mestských a vidieckych oblastiach, sú potrebné konkrétne a ambiciózne politiky a opatrenia vrátane využívania verejného obstarávania ekologických vozidiel.**

## Pozmeňujúci návrh 5

### Návrh smernice

#### Odôvodnenie 5 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5a) V záujme súladu s cieľmi v oblasti udržateľnosti by sa batérie mali vyrábať s minimálnym vplyvom na životné prostredie v Únii aj mimo nej, najmä pokiaľ ide o proces ťažby materiálov používaných na konštrukciu batérií. Mali by sa vziať do úvahy emisie skleníkových plynov počas celého výrobného procesu. Komisia mala v súlade s revíziou smernice 2006/66/ES predložiť ambiciózne ciele v oblasti recyklovateľnosti batérií.**

## Pozmeňujúci návrh 6

### Návrh smernice

## Odôvodnenie 5 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5b) Trhové prognózy vychádzajú z toho, že ceny ekologických vozidiel, akými sú plne elektrické osobné automobily, v dvadsiatych rokoch tohto storočia podstatne klesnú a tieto vozidlá budú vysoko konkurencieschopné, a dokonca lacnejšie na prevádzku než konvenčné vozidlá, najmä ak sa zohľadnia celkové náklady na vlastníctvo, keďže ceny batérií sa znížia, ale dôjde aj k ďalším zníženiam nákladov, ktoré sa prejavia v dôsledku nižších nákladov na palivá a údržbu spojených s prevádzkou elektrického vozidla.**

## Pozmeňujúci návrh 7

**Návrh smernice**

**Odôvodnenie 5 c (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(5c) Zatiaľ čo je Únia jedným z vedúcich regiónov pre výskum a vysokokvalitné ekologické inovácie, v ázijsko-tichomorskom regióne sú umiestnení najväčší výrobcovia autobusov a batérií. Podobne aj vývoj svetového trhu v oblasti batériových elektrických vozidiel poháňajú trhy v Číne a Spojených štátoch, na ktoré spoločne pripadá približne 60 % svetového trhu, pričom na porovnanie je podiel EÚ na úrovni 28 %. Je preto potrebný ambiciózny politický rámec EÚ, ktorý by stimuloval inovácie a viacej podporil konkurencieschopnosť a rast európskeho priemyslu na rastúcich svetových trhoch s ekologickými vozidlami a so súvisiacou technologickou infraštruktúrou.**



## Pozmeňujúci návrh 8

### Návrh smernice

#### Odôvodnenie 5 d (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(5d) Ročný objem európskeho trhu s batériami bude od roku 2025 dosahovať 250 miliárd EUR, keďže sa očakáva, že európsky dopyt po batériových článkoch dosiahne 200 GWh a mohol by v Európe vytvoriť štyri až päť miliónov nových pracovných miest. Chýbajúca domáca základňa pre výrobu týchto článkov však ohrozuje pozíciu priemyselných odberateľov v EÚ. Na prekonanie tejto konkurenčnej nevýhody a s cieľom vytvoriť v Európe konkurencieschopný hodnotový reťazec výroby batériových článkov so zameraním sa na udržateľnú a zodpovednú dodávku surovín, výrobné procesy založené na energii z obnoviteľných zdrojov, recyklovateľnosť a druhé použitie musia inštitúcie Únie, členské štáty a miestne orgány konať rýchlo a spoločne.*

## Pozmeňujúci návrh 9

### Návrh smernice

#### Odôvodnenie 6

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(6) Verejné orgány môžu svojou politikou verejného obstarávania vytvoriť a podporiť trhy s inovačnými tovarmi a službami. V smerniciach 2014/24/EÚ<sup>24</sup> a 2014/25/EÚ<sup>25</sup> sa stanovujú minimálne harmonizované pravidlá verejného obstarávania, ktorými sa zosúladuje, ako verejné orgány a niektorí prevádzkovatelia verejných služieb **nakupuje** tovar, práce a služby. Stanovujú sa v nich najmä celkové prahy hodnoty zákaziek, ktoré podliehajú legislatíve Únie, a tie platia aj pre smernicu

(6) **Ak sa vezme do úvahy, že verejné výdavky na tovar, práce a služby predstavujú zhruba 14 % HDP**, verejné orgány môžu svojou politikou verejného obstarávania **pre nové vozidlá a na modernizáciu tých existujúcich** vytvoriť a podporiť trhy s inovačnými tovarmi a službami. V smerniciach 2014/24/EÚ<sup>24</sup> a 2014/25/EÚ<sup>25</sup> sa stanovujú minimálne harmonizované pravidlá verejného obstarávania, ktorými sa zosúladuje, ako verejné orgány a niektorí prevádzkovatelia

o ekologických vozidlách.

verejných služieb *nakupujú* tovar, práce a služby *v súlade s environmentálnymi požiadavkami na zakúpený tovar (vrátane vozidiel)*. Stanovujú sa v nich najmä celkové prahy hodnoty zákaziek, ktoré podliehajú legislatíve Únie, a tie platia aj pre smernicu o ekologických vozidlách.

---

<sup>24</sup> Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65 – 242.

---

<sup>24</sup> Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65 – 242.

<sup>25</sup> Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243 – 374.

<sup>25</sup> Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243 – 374.

## **Pozmeňujúci návrh 10**

### **Návrh smernice**

#### **Odôvodnenie 6 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(6a) Členské štáty by sa mali podnecovať k tomu, aby skúmali možnosti podporovania prevádzky a zníženia nákladov na prevádzku vozidiel s mimoriadne nízkymi emisiami vo verejných službách, napríklad udeľovaním výnimiek alebo znížením daní z energie pre vozidlá s mimoriadne nízkymi emisiami.*

## **Pozmeňujúci návrh 11**

### **Návrh smernice**

#### **Odôvodnenie 7 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(7a) Dostupnosť infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc je predpokladom pre každú dopravnú prevádzku s vozidlami na alternatívny pohon, a to aj pre verejnú dopravu. Aspekty podpory infraštruktúry pre alternatívne palivá pre verejnú dopravu by sa v smernici 2014/94/EÚ preto mali posilniť. V prípade neuskutočnenia revízie by Komisia mala vypracovať akčný*

## **Pozmeňujúci návrh 12**

### **Návrh smernice Odôvodnenie 8**

#### *Text predložený Komisiou*

(8) Vykonané posúdenie vplyvu zdôrazňuje prínosy zmeny celkového riadiaceho prístupu k obstarávaniu ekologických vozidiel na úrovni Únie. Oproti spoliehaniu sa na internalizáciu externých nákladov v celkových rozhodnutiach o obstarávaní možno minimálnymi cieľovými hodnotami v obstarávaní účinne dosiahnuť cieľ, ktorým je ovplyvniť trhové uplatnenie ekologických vozidiel, pričom sa poukazuje na relevantnosť zohľadnenia environmentálnych aspektov vo všetkých rozhodnutiach o obstarávaní. Stredno- a dlhodobé prínosy pre európskych občanov a podniky tento prístup plne odôvodňujú, pričom sa rozumie, že verejným obstarávateľom, obstarávateľským subjektom ani prevádzkovateľom nepredpisuje použitie žiadnej konkrétnej technológie.

#### *Pozmeňujúci návrh*

(8) Vykonané posúdenie vplyvu zdôrazňuje prínosy zmeny celkového riadiaceho prístupu k obstarávaniu ekologických **a energeticky úsporných** vozidiel na úrovni Únie. Oproti spoliehaniu sa na internalizáciu externých nákladov v celkových rozhodnutiach o obstarávaní možno minimálnymi cieľovými hodnotami v obstarávaní účinne dosiahnuť cieľ, ktorým je ovplyvniť trhové uplatnenie ekologických vozidiel, pričom sa poukazuje na relevantnosť zohľadnenia environmentálnych aspektov vo všetkých rozhodnutiach o obstarávaní. Stredno- a dlhodobé prínosy pre európskych občanov a podniky tento prístup plne odôvodňujú, pričom sa rozumie, že verejným obstarávateľom, obstarávateľským subjektom ani prevádzkovateľom nepredpisuje použitie žiadnej konkrétnej technológie.

## **Pozmeňujúci návrh 13**

### **Návrh smernice Odôvodnenie 9**

#### *Text predložený Komisiou*

(9) Pokrytie všetkých relevantných postupov obstarávania sa zaisťuje rozšírením rozsahu pôsobnosti smernice na postupy ako lízing vozidiel, ich prenájom alebo nákup na splátky, ako aj na zmluvy o poskytovaní služieb verejnej cestnej dopravy, služieb osobnej cestnej dopravy na osobitné účely, nepravidelnej osobnej

#### *Pozmeňujúci návrh*

(9) Pokrytie všetkých relevantných postupov obstarávania sa zaisťuje rozšírením rozsahu pôsobnosti smernice na postupy ako lízing vozidiel, ich prenájom alebo nákup na splátky **a modernizáciu**, ako aj na zmluvy o poskytovaní služieb verejnej cestnej dopravy, služieb osobnej cestnej dopravy na osobitné účely,

dopravy a požíčavanie autobusov a autokarov s vodičom, ako aj konkrétnych poštových a kuriérskych služieb či zberu odpadu.

nepravideľnej osobnej dopravy a požíčavanie autobusov a autokarov s vodičom, ako aj konkrétnych poštových a kuriérskych služieb či zberu odpadu, **pričom existujúce zmluvy by nemali byť spätne dotknuté touto smernicou. Komisia by navyše mala preskúmať realizovateľnosť ekologického obstarávania pri iných spôsoboch dopravy.**

## Pozmeňujúci návrh 14

### Návrh smernice

### Odôvodnenie 10

*Text predložený Komisiou*

(10) **Kľúčoví zainteresovaní aktéri všeobecne podporujú definíciu ekologických vozidiel, ktorá zohľadní požiadavky na znižovanie** emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z ľahkých vozidiel a ťažkých úžitkových vozidiel. Aby sa zaistili primerané stimuly na podporu trhového uplatnenia vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami v Únii, ustanovenia o ich verejnom obstarávaní podľa tejto novely by sa mali zosúladiť s ustanoveniami legislatívy Únie o emisiách CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a dodávok na obdobie po roku 2020<sup>26</sup>. Opatrenia prijaté na základe zmenenej smernice posilnia súlad s požiadavkami týchto noriem. Ambicióznejší prístup v oblasti verejného obstarávania môže byť významným dodatočným trhovým stimulom.

*Pozmeňujúci návrh*

(10) **Zmenená smernica musí prispieť k znižovaniu** emisií skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie z ľahkých vozidiel a ťažkých úžitkových vozidiel, **ako aj hlukové zaťaženie týmito vozidlami**. Aby sa zaistili primerané stimuly na podporu trhového uplatnenia vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami v Únii, ustanovenia o ich verejnom obstarávaní podľa tejto novely by sa mali zosúladiť s ustanoveniami legislatívy Únie o emisiách CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a dodávok na obdobie po roku 2020<sup>26</sup>. Opatrenia prijaté na základe zmenenej smernice posilnia súlad s požiadavkami týchto noriem. Ambicióznejší prístup v oblasti verejného obstarávania môže byť významným dodatočným trhovým stimulom **a je nevyhnutné najmä viac stimulovať dodávky ťažkých úžitkových vozidiel v dôsledku menej vyvinutej úrovne trhovej vyspelosti ekologickejších ťažkých úžitkových vozidiel. Započítavanie emisií CO<sub>2</sub> by malo byť založené na prístupe well-to-wheel (od zdroja ku kolesám), aby bol celý palivový dodávateľský reťazec spravodlivý od fázy ťažby až po výfuk. Tým dôjde k posúdeniu environmentálnych vlastností vozidiel realističnejším spôsobom. Komisia by**

*preto mala najneskôr do 1. januára 2022 stanoviť metodiku na zaznamenávanie emisií „od zdroja ku kolesám“ a podľa toho upraviť tabuľky 2 a 3.*

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final

## Pozmeňujúci návrh 15

### Návrh smernice Odôvodnenie 10 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(10a) Aj vozidlá s nulovými výfukovými emisiami môžu zanechávať ekologickú stopu v dôsledku procesu výroby komponentov a úrovne recyklácie. Verejné orgány by preto mali byť nabádané k tomu, aby pri obstarávaní vozidiel zvažili aj iné aspekty, než je cena, napríklad recyklovateľnosť batérií. Výskum a vývoj týchto technológií by sa mal podporovať aj v iných politikách Únie.*

## Pozmeňujúci návrh 16

### Návrh smernice Odôvodnenie 11

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(11) Ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá sa využívajú na rôzne účely a líši sa pri nich aj úroveň trhovej vyspelosti, takže by bolo vhodné, aby ustanovenia o verejnom obstarávaní tieto rozdiely zohľadnili. ***Posúdenie vplyvu preukázalo pridanú hodnotu uplatnenia prístupu založeného na alternatívnych palivách, kým sa na úrovni Únie nestanovia technologicky neutrálne požiadavky na emisie CO<sub>2</sub> z ťažkých úžitkových vozidiel, čo Komisia plánuje v budúcnosti navrhnúť.*** Zároveň sa ***posúdením vplyvu***

(11) Ľahké vozidlá a ťažké úžitkové vozidlá sa využívajú na rôzne účely a líši sa pri nich aj úroveň trhovej vyspelosti, takže by bolo vhodné, aby ustanovenia o verejnom obstarávaní tieto rozdiely zohľadnili. Zároveň ***by sa malo uznať***, že ***trhy s mestskými autobusmi s nízkymi a nulovými emisiami sa vyznačujú nedávnym pokrokom***, zatiaľ čo trhy s nákladnými vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami sa nachádzajú v ***počiatočných štádiách*** vývoja.

zistilo, že *pri mestských autobusoch* s nízkymi a nulovými emisiami *sú trhy vyspelejšie*, zatiaľ čo trhy s nákladnými vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami sa nachádzajú v *skorších* štádiách vývoja.

## Pozmeňujúci návrh 17

### Návrh smernice Odôvodnenie 12

*Text predložený Komisiou*

(12) Určenie minimálnych cieľových hodnôt obstarávania ekologických vozidiel do rokov 2025 a 2030 *na úrovni členských štátov by malo posilniť politickú istotu* na trhoch, kde sa vyžadujú investície do mobility s nízkymi a nulovými emisiami. Minimálne cieľové hodnoty posilnia **budovanie** trhov po celej Únii. Poskytujú čas potrebný na prispôsobenie postupov verejného obstarávania a zároveň vysielajú jasný trhový signál. V posúdení vplyvu sa poznamenáva, že členské štáty v závislosti od ekonomických možností a závažnosti problému čoraz viac využívajú stanovovanie cieľových hodnôt. **Rôznym členským štátom by sa mali stanoviť rôzne cieľové hodnoty podľa ich ekonomických možností** (hrubý domáci produkt na obyvateľa) a miery vystavenia znečisteniu (hustota mestského osídlenia). Minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní by mala dopĺňať povinnosť verejných obstarávateľov, obstarávateľských subjektov a prevádzkovateľov zväziť príslušné energetické a environmentálne aspekty vo všetkých ich postupoch obstarávania. Z posúdenia územného vplyvu tejto zmenenej smernice vyplynulo, že dosah bude naprieč regiónmi Únie rovnomerný.

*Pozmeňujúci návrh*

(12) Určenie minimálnych cieľových hodnôt obstarávania ekologických vozidiel, **ktoré sa má dosiahnuť** do rokov 2025 a 2030, **je kľúčové pre zabezpečenie politickej istoty** na trhoch, kde sa vyžadujú investície do mobility s nízkymi a nulovými emisiami. Minimálne cieľové hodnoty posilnia **rozvoj** trhov po celej Únii. Poskytujú čas potrebný na prispôsobenie postupov verejného obstarávania a zároveň vysielajú jasný trhový signál, **pričom súčasne pomáhajú poskytovať dobrý príklad pre verejnosť**. V posúdení vplyvu sa poznamenáva, že členské štáty v závislosti od ekonomických možností a závažnosti problému čoraz viac využívajú stanovovanie cieľových hodnôt. **Členské štáty sa však nabádajú, aby uplatňovali ambicióznejšie ciele podľa svojej ekonomickej výkonnosti** (hrubý domáci produkt na obyvateľa) a miery vystavenia znečisteniu (hustota mestského osídlenia). **Vzhľadom na to, že tieto parametre často nie sú v členskom štáte jednotné, bude potrebné posúdenie ich spoľahlivosti, aby sa metodika mohla napokon doplniť**. Minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní by mala dopĺňať povinnosť verejných obstarávateľov, obstarávateľských subjektov a prevádzkovateľov zväziť príslušné energetické a environmentálne aspekty vo všetkých ich postupoch obstarávania. Z posúdenia územného vplyvu tejto zmenenej smernice vyplynulo, že dosah bude naprieč regiónmi Únie

rovnomerný. *Vzhľadom na prebiehajúci vývoj v oblasti dopravných technológií môže byť potrebné preskúmanie týchto minimálnych cieľových hodnôt a posúdenie vnútroštátnych parametrov v polovici trvania, aby sa umožnilo prispôsobenie hodnôt v neskoršom štádiu.*

## Pozmeňujúci návrh 18

### Návrh smernice Odôvodnenie 13

*Text predložený Komisiou*

(13) Maximálny vplyv možno dosiahnuť, ak sa verejné obstarávanie ekologických vozidiel zameria na oblasti s relatívne vysokou mierou znečistenia ovzdušia. Verejné orgány členských štátov sa vyzývajú, aby sa na tieto oblasti osobitne zamerali pri plnení svojich vnútroštátnych minimálnych cieľov, a aby súvisiace kroky zohľadnili v správach predkladaných podľa tejto zmenenej smernice.

*Pozmeňujúci návrh*

(13) Maximálny vplyv možno dosiahnuť, ak sa verejné obstarávanie ekologických vozidiel zameria na oblasti s relatívne vysokou mierou znečistenia ovzdušia **a hlučného zaťaženia**. Verejné orgány členských štátov sa vyzývajú, aby sa na tieto oblasti osobitne zamerali pri plnení svojich vnútroštátnych minimálnych cieľov, a aby súvisiace kroky zohľadnili v správach predkladaných podľa tejto zmenenej smernice. **Na to, aby sa zabránilo neprimeranej záťaži a optimalizovali sa potenciálne výsledky tejto smernice, je potrebné poskytnúť verejným orgánom primeranú technickú pomoc.**

## Pozmeňujúci návrh 19

### Návrh smernice Odôvodnenie 13 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

**(13a) Prahové hodnoty stanovené v tejto smernici je ťažké splňať bez vývoja obchodovateľných a technicky vyspelých výrobkov. Na zabezpečenie pravidelného aktualizovania informácií týkajúcich sa pokroku sa Komisia žiada, aby každé dva roky predložila správu, v ktorej sa bude posudzovať, či existujú obchodovateľné**

*Pozmeňujúci návrh*

*riešenia pre ekologické vozidlá. Komisia a členské štáty by navyše mali viac finančne i nefinančne prispievať k tomu, aby sa takéto ekologické vozidlá rýchlejšie dostali na trh.*

## **Pozmeňujúci návrh 20**

**Návrh smernice**

**Odôvodnenie 13 b (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(13b) Vzhľadom na výrazné rozdiely vo finančnej voľnosti súkromných prevádzkovateľov dopravy, pokiaľ ide o zavádzanie potenciálne drahších vozidiel na alternatívny pohon, je nevyhnutné sprístupniť mechanizmy na zabezpečenie rovnakých podmienok medzi verejnými a súkromnými prevádzkovateľmi dopravy v procesoch predkladania ponúk, ako aj toho, aby náklady na splnenie minimálnych cieľových hodnôt verejného obstarávania stanovených v tejto smernici neboli prenesené na miestne orgány, najmä v prípade menších obcí, ani nevedli ku kompenzovaniu zvýšených nákladov vyššími cenami lístkov, vyššími miestnymi daňami alebo obmedzením služieb verejnej dopravy.*

## **Pozmeňujúci návrh 21**

**Návrh smernice**

**Odôvodnenie 14**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

(14) Náklady na životný cyklus sú významným nástrojom, pomocou ktorého môžu verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty na základe relevantnej metodiky peňažne vyčíslieť energetické a environmentálne náklady počas životného cyklu vozidla vrátane

(14) Náklady na životný cyklus sú významným nástrojom, pomocou ktorého môžu verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty na základe relevantnej metodiky peňažne vyčíslieť energetické a environmentálne náklady počas životného cyklu vozidla vrátane



nákladov spojených s emisiami skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok. Keďže metodika výpočtu prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla podľa smernice 2009/33/EÚ sa využíva málo a verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty poskytli informácie o používaní vlastných metodík prispôsobených konkrétnym okolnostiam a potrebám, nemala by sa predpisovať žiadna povinná metodika – verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty alebo prevádzkovatelia by mali mať v procese obstarávania možnosť zvoliť si akúkoľvek metodiku výpočtu nákladov na životný cyklus.

nákladov spojených s emisiami skleníkových plynov a iných znečisťujúcich látok. Keďže metodika výpočtu prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla podľa smernice 2009/33/EÚ sa využíva málo a verejní obstarávatelia a obstarávateľské subjekty poskytli informácie o používaní vlastných metodík prispôsobených konkrétnym okolnostiam a potrebám, nemala by sa predpisovať žiadna povinná metodika – verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty alebo prevádzkovatelia by mali mať v procese obstarávania možnosť zvoliť si akúkoľvek metodiku výpočtu nákladov na životný cyklus. **Keďže však chýba jasné chápanie celkových emisií počas životného cyklu rôznych druhov palív, Komisia by mala uskutočniť analýzu, ktorá bude viesť k spoločnej metodike Únie pre konzistentné nahlasovanie údajov o emisiách CO<sub>2</sub> pri všetkých druhoch palív výrobcami.**

## Pozmeňujúci návrh 22

### Návrh smernice Odôvodnenie 15

*Text predložený Komisiou*

(15) V záujme účinného monitorovania vykonávania by podávanie správ o verejnom obstarávaní podľa tejto zmenenej smernice malo poskytovať jasný prehľad o trhu. Malo by sa začínať priebežnou správou v roku 2023 a pokračovať prvou úplnou správou o plnení minimálnych cieľových hodnôt v roku 2026 a následne každé tri roky. Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie **jednotlivých verejných orgánov** a vytvoril funkčný prehľad o trhu, mala by sa presadzovať jednoduchá štruktúra správ. Komisia zabezpečí úplné správy o vozidlách s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj o ostatných vozidlách s pohonom na alternatívne palivá v kontexte spoločného

*Pozmeňujúci návrh*

(15) V záujme účinného monitorovania vykonávania by podávanie správ o verejnom obstarávaní podľa tejto zmenenej smernice malo poskytovať jasný prehľad o trhu. Malo by sa začínať priebežnou správou v roku 2023 a pokračovať prvou úplnou správou o plnení minimálnych cieľových hodnôt v roku 2026 a následne každé tri roky: **v tejto novej správe sa musí zohľadňovať ekologický vývoj a environmentálne priority členských štátov za posledné tri roky podľa rovnakých kritérií, aké sa uplatňujú na všetky členské štáty.** Aby sa minimalizovalo administratívne zaťaženie **a dodatočné náklady pre jednotlivé verejné orgány** a vytvoril funkčný prehľad o trhu, mala by sa

slovníka obstarávania Únie. Osobitné kódy v spoločnom slovníku obstarávania uľahčia registráciu a monitorovanie v rámci databázy TED (Tender Electronic Daily).

presadzovať jednoduchá štruktúra správ **a procesy predkladania ponúk by sa mali uverejniť online s cieľom zvýšiť transparentnosť**. Komisia zabezpečí úplné správy o vozidlách s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj o ostatných vozidlách s pohonom na alternatívne palivá v kontexte spoločného slovníka obstarávania Únie. Osobitné kódy v spoločnom slovníku obstarávania uľahčia registráciu a monitorovanie v rámci databázy TED (Tender Electronic Daily).

## Pozmeňujúci návrh 23

### Návrh smernice

### Odôvodnenie 16 a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**(16a) Finančné nástroje EÚ by sa mali zmobilizovať s cieľom podporiť členské štáty na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni v záujme dosiahnutia cieľov stanovených v tejto smernici. Mali by sa zväziť aj minimálne záväzné ciele pre nabíjacie stanice na členský štát spolu s priamym financovaním infraštruktúry a financovaním nabíjacích staníc pre elektrické vozidlá a čerpacích staníc pre vozidlá na vodíkový pohon, ak nie sú komerčne životaschopné. Na tento účel by sa mohli zmobilizovať finančné nástroje, napr. Nástroj na prepájanie Európy, ktorý podporuje rozvoj vysoko výkonných, udržateľných a efektívne prepojených transeurópskych sietí v oblasti dopravy, a Európsky fond pre strategické investície alebo nástroj Čistejšia doprava, ktorý podporuje zavádzanie ekologickejších dopravných prostriedkov a ich súvisiacich potrieb v oblasti infraštruktúry. Poradenské centrá by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri tomto prechode tým, že uľahčujú a presadzujú investície a podporujú inštitucionálne kapacity.**

## Pozmeňujúci návrh 24

Návrh smernice

Odôvodnenie 16 b (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(16b) V záujme maximalizácie vplyvu investícií sa musí zlepšiť koordinácia mobility a územného plánovania, napríklad využívaním nástrojov, ako sú plány udržiateľnej mestskej mobility. Plány udržiateľnej mestskej mobility sú plány, ktoré sa vytvorili v jednotlivých oblastiach politiky a v spolupráci s rôznymi úrovňami riadenia s využitím kombinácie rôznych druhov dopravy, bezpečnosti cestnej premávky, nákladnej dopravy, riadenia mobility a inteligentných dopravných systémov. Použitie týchto plánov by malo byť významným prvkom, ktorý sa má zväziť pri financovaní projektov EÚ v oblasti mestskej dopravy, a to aj pri vykonávaní tejto zmenenej smernice. V tejto súvislosti by Komisia mala príslušným orgánom poskytnúť potrebné poradenstvo a technickú podporu pri tvorbe plánov udržiateľnej mestskej mobility a v plnej miere zohľadniť zásadu subsidiarity.*

## Pozmeňujúci návrh 25

Návrh smernice

Odôvodnenie 16 c (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(16c) Verejné obstarávania sú okrem toho, že sa nimi podporuje zavádzanie ekologických vozidiel, hnacou silou nových foriem mobility. Zatiaľ čo sa ekologickým vozidlám budú poskytovať stimuly a povedú k zrýchlenému rozmiestňovaniu infraštruktúry v mestských oblastiach, digitalizácia prispeje k optimalizácii efektívnosti osobnej a nákladnej dopravy.*

*Multimodálna a spoločná mobilita, ako aj integrované systémy predaja cestovných lístkov majú rozhodujúci význam pri prechode k mobilite ako službe.*

## **Pozmeňujúci návrh 26**

**Návrh smernice  
Odôvodnenie 18 a (nové)**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*(18a) Na zabezpečenie toho, aby boli verejné orgány motivované kupovať ekologické vozidlá a aby členské štáty investovali do zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, ale takisto s cieľom vyhnúť sa riziku takých nákupov, ktoré vedú k vyšším cenám pre cestujúcich, by rozpočtová a finančná politika EÚ po roku 2020 mala poskytovať podporu obstarávateľským subjektom. Toto by sa malo zohľadniť v budúcom viacročnom finančnom rámci a v pravidlách týkajúcich sa udržiavateľných financií a finančných inštitúcií Únie. Okrem toho by členské štáty mali rozšíriť finančné a nefinančné stimuly a naplánovať environmentálne audity s cieľom urýchliť uvádzanie ekologických vozidiel. Týmto opatreniami sa znížia počiatočne vysoké investície do zmien infraštruktúry a podporí sa dekarbonizácia dopravy.*

## **Pozmeňujúci návrh 27**

**Návrh smernice  
Článok 1 – odsek 1 – bod 1  
Smernica 2009/33/ES  
Názov**

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

Smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v

Smernica 2009/33/EÚ o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy *používaných vo verejných službách* v

**Pozmeňujúci návrh 28****Návrh smernice****Článok 1 – odsek 1 – bod 1 a (nový)**

Smernica 2009/33/ES

Článok 1 – odsek 1

*Platný text*

Na základe tejto smernice sa od verejných obstarávateľov, obstarávateľských subjektov a určitých prevádzkovateľov vyžaduje, aby pri nákupe vozidiel cestnej dopravy zohľadňovali energetické a environmentálne vplyvy počas životnosti vozidla vrátane spotreby energie a emisií CO<sub>2</sub> a určitých znečisťujúcich látok s cieľom podporovať a stimulovať trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami a zlepšiť príspevok dopravného sektora k politikám *Spoločenstva* v oblasti životného prostredia, klímy a energetiky.

*Pozmeňujúci návrh***Ia. Článok 1 ods. 1 sa nahrádza takto:**

„Na základe tejto smernice sa od verejných obstarávateľov, obstarávateľských subjektov a určitých prevádzkovateľov vyžaduje, aby pri nákupe, **prenájme, lízingu alebo nákupu vozidiel na splátky, alebo modernizácii** vozidiel cestnej dopravy zohľadňovali energetické a environmentálne vplyvy počas životnosti vozidla vrátane spotreby energie a emisií CO<sub>2</sub> a určitých znečisťujúcich látok s cieľom podporovať a stimulovať trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami a zlepšiť príspevok dopravného sektora k politikám *Únie* v oblasti životného prostredia, klímy a energetiky.“

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=SK>)

**Pozmeňujúci návrh 29****Návrh smernice****Článok 1 – odsek 1 – bod 1 b (nový)**

Smernica 2009/33/ES

Článok 2 – odsek 1

*Platný text*

Členské štáty môžu vyňať z plnenia požiadaviek stanovených v tejto smernici zmluvy o kúpe vozidiel uvedených v

*Pozmeňujúci návrh***Ib. V článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:**

„Členské štáty môžu vyňať z plnenia požiadaviek stanovených v tejto smernici zmluvy o kúpe, **prenájme, lízingu alebo**

článku 2 ods. 3 smernice 2007/46/ES, ktoré nepodliehajú typovému schváleniu ani jednotlivému schváleniu na ich území.

**nákupu vozidiel na splátky, alebo modernizácii** vozidiel uvedených v článku 2 ods. 3 smernice 2007/46/ES, ktoré nepodliehajú typovému schváleniu ani jednotlivému schváleniu na ich území.“

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&from=SK>)

### **Pozmeňujúci návrh 30**

#### **Návrh smernice**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 2**

Smernica 2009/33/ES

Článok 3 – odsek 1 – úvodná časť

*Text predložený Komisiou*

Táto smernica sa vzťahuje na zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky:

*Pozmeňujúci návrh*

Táto smernica sa vzťahuje na **nové** zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy **používaných vo verejných službách** alebo ich nákupe na splátky **a modernizácii, ktoré sa uzatvoria po nadobudnutí účinnosti tejto smernice:**

### **Pozmeňujúci návrh 31**

#### **Návrh smernice**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 2**

Smernica 2009/33/ES

Článok 3 – odsek 1 – písmeno c a (nové)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**ca) inštitúciami, agentúrami a orgánmi Únie.**

### **Pozmeňujúci návrh 32**

#### **Návrh smernice**

##### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3**

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 – písmeno a

*Text predložený Komisiou*

a) vozidlo kategórie M1 **alebo** M2 s maximálnymi výfukovými emisiami CO<sub>2</sub> v g/km a emisiami znečisťujúcich látok pri skutočnej jazde pod percentuálnou hodnotou platných emisných limitov podľa tabuľky 2 prílohy **alebo**

*Pozmeňujúci návrh*

a) vozidlo kategórie **L**, M1, M2 **alebo N1 s nulovými alebo nízkymi emisiami poháňané palivom podľa vymedzenia v článku 2 bode 1 smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá** s maximálnymi výfukovými emisiami CO<sub>2</sub> v g/km a emisiami znečisťujúcich látok pri skutočnej jazde pod percentuálnou hodnotou platných emisných limitov podľa tabuľky 2 prílohy;

### **Pozmeňujúci návrh 33**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3**

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 – písmeno b

*Text predložený Komisiou*

b) vozidlo kategórie **N1 s maximálnymi výfukovými emisiami CO<sub>2</sub> v g/km a emisiami znečisťujúcich látok pri skutočnej jazde pod percentuálnou hodnotou platných emisných limitov podľa tabuľky 2 prílohy alebo**

*Pozmeňujúci návrh*

**vypúšťa sa**

### **Pozmeňujúci návrh 34**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 3**

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 – písmeno c

*Text predložený Komisiou*

c) vozidlo kategórie M3, N2 alebo N3 v zmysle vymedzenia v tabuľke 3 prílohy.

*Pozmeňujúci návrh*

c) vozidlo kategórie M3, N2 alebo N3 **(t'azké úžitkové vozidlo) s nulovými alebo nízkymi emisiami** v zmysle vymedzenia v tabuľke 3 prílohy.

## Pozmeňujúci návrh 35

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**4a.** „udržateľná batéria“ je batéria, v prípade ktorej sa zohľadňuje celý hodnotový reťazec a konečný batériový výrobok je vhodný na opätovné použitie a/alebo recykláciu.

*Komisia je oprávnená prijať delegovaný akt do [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti] s presnejším vymedzením pojmu založeným na posúdení emisií CO<sub>2</sub> so zreteľom na celý reťazec, napr. celý životný cyklus batérie vrátane celého životného cyklu emisií uhlíka počas výrobného procesu a konca životnosti uhlíkovej stopy batérie;*

## Pozmeňujúci návrh 36

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 3

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 b (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**4b.** „vozidlo s udržateľným životným cyklom“ je vozidlo, ktoré sa vyrába použitím výrazne nižších emisií ako pri porovnateľných typoch vozidiel a je navrhnuté tak, aby umožňovalo udržateľnejší koniec životnosti vrátane potenciálu opätovného použitia a recyklácie jeho komponentov. Komisia je oprávnená prijať delegovaný akt do [18 mesiacov od nadobudnutia účinnosti] s presnejším vymedzením pojmu;



## **Pozmeňujúci návrh 37**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3**

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 c (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**4c.** „vozidlo modernizované na ekologické vozidlo“ je vozidlo s úpravami celého motora vozidla alebo jeho častí pomocou technológií znižujúcich znečistenie a/alebo technológií pre úsporu paliva, ktoré je modernizované podľa noriem pre ekologické vozidlá, ako sa vymedzuje v odseku 4, a to montážou rôznych pomocných technológií na kontrolu emisií;

## **Pozmeňujúci návrh 38**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 3**

Smernica 2009/33/ES

Článok 4 – odsek 1 – bod 4 d (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**4d.** „autobus s nulovými emisiami“ je vozidlo kategórie M poháňané palivom podľa vymedzenia v článku 2 ods. 1 smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, ktoré neprodukuje miestne ani priame emisie CO<sub>2</sub>, ani iné znečisťujúce látky okrem prípadov, keď sú tieto emisie zanedbateľné;

## **Pozmeňujúci návrh 39**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 5**

Smernica 2009/33/ES

Článok 5 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa pri kúpe, lízingu, prenájme alebo nákupe na splátky vozidiel cestnej dopravy a pri verejných zákazkách na poskytnutie služieb verejnej osobnej cestnej a železničnej dopravy, ako aj verejných zákazkách na poskytnutie služieb uvedených v článku 3 tejto smernice dodržali minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní uvedené v tabuľke 4 prílohy pri ľahkých vozidlách a v tabuľke 5 prílohy pri ťažkých úžitkových vozidlách.

*Pozmeňujúci návrh*

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa pri kúpe, lízingu, prenájme alebo nákupe na splátky vozidiel cestnej dopravy ***používaných vo verejných službách alebo ich modernizácii na vozidlo s nulovými emisiami podľa normy*** a pri verejných zákazkách na poskytnutie služieb verejnej osobnej cestnej a železničnej dopravy, ako aj verejných zákazkách na poskytnutie služieb uvedených v článku 3 tejto smernice dodržali minimálne cieľové hodnoty v obstarávaní uvedené v tabuľke 4 prílohy pri ľahkých vozidlách a v tabuľke 5 prílohy pri ťažkých úžitkových vozidlách ***a aby obsahovali zmluvné ustanovenia na zabezpečenie skutočného používania alternatívnych palív. Členské štáty zabezpečia, aby sa náklady na splnenie minimálnych cieľových hodnôt verejného obstarávania stanovené v tejto smernici nepreniesli na miestne orgány a aby sa orgánom verejného obstarávania a obstarávateľským subjektom sprístupnili dostatočné finančné zdroje.***

**Pozmeňujúci návrh 40**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 5**

Smernica 2009/33/ES

Článok 5 – odsek 1 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***1a. Členské štáty ponúknu dodatočné finančné prostriedky na nákup vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje zákon o štátnej pomoci.***

**Pozmeňujúci návrh 41**

**Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 5**

Smernica 2009/33/ES

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

***1b. Na dosiahnutie cieľov v oblasti obstarávania obstarávateľa vychádzajú pri zadávaní zákaziek z ekonomicky najvýhodnejšej ponuky, ako sa stanovuje v článku 82 smernice 2014/25/EÚ. Súťažné podklady sa budú definovať nielen so zameraním na celkové náklady na vlastníctvo, ale aj na iné vlastnosti vozidla, ako sú dostupnosť, zaradenie do mestského prostredia, hladina hluku, energetická účinnosť, recyklovateľnosť batérií a komponentov vozidla.***

## **Pozmeňujúci návrh 42**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 5**

Smernica 2009/33/ES

Článok 5 – odsek 2

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

2. Orgány členských štátov môžu uplatniť vyššie minimálne cieľové hodnoty, než sú uvedené v prílohe k tejto smernici.

2. Orgány členských štátov môžu uplatniť vyššie minimálne cieľové hodnoty, než sú uvedené v prílohe k tejto smernici. ***Orgány členských štátov môžu uplatňovať aj nižšie poverenia, ak to bude odôvodnené vzhľadom na vnútroštátne alebo regionálne okolnosti, ako sú vzdialenosti a topologické a klimatické podmienky alebo schopnosť dosiahnuť rovnaké environmentálne výsledky pomocou iných riešení, v prípade ktorých sa preukázalo, že majú lepšiu nákladovú efektívnosť.***

## **Pozmeňujúci návrh 43**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 5 a (nový)**

Smernica 2009/33/ES

Článok 5 a (nový)

(5a) *Vkladá sa tento článok:*

*„Článok 5a*

*Akčný plán v oblasti alternatívnych palív pre verejnú dopravu*

- 1. Európska komisia predloží do 31. decembra 2020 Európskemu parlamentu a Rade akčný plán na urýchlenie zriaďovania infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc pre ťažké úžitkové vozidlá, ktoré vlastní dopravné spoločnosti vo vlastných depách a údržbárskych areáloch, ako aj vo verejnom priestore.*
- 2. Tento akčný plán obsahuje informácie o dostupných nástrojoch financovania Únie a jasne stanovuje postupy, ako možno poskytnúť takúto podporu, ako aj svoj vzťah k existujúcim európskym pravidlám štátnej pomoci.*
- 3. Správa obsahuje takisto posúdenie toho, ako možno európske nástroje financovania zrevidovať, aby sa prioritou financovania stali verejné dopravné podniky všetkých veľkostí, aby nahradili svoje vozidlá.“*

#### **Pozmeňujúci návrh 44**

##### **Návrh smernice**

**Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno a**

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 1

*Text predložený Komisiou*

1. Komisia v nadväznosti na správy od členských štátov každé tri roky počnúc 1. januárom 2027 predkladá Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice a o opatreniach prijatých jednotlivými členskými štátmi na účinné

*Pozmeňujúci návrh*

1. Komisia v nadväznosti na správy od členských štátov každé tri roky počnúc 1. januárom 2027 predkladá Európskemu parlamentu a Rade správu o uplatňovaní tejto smernice a o opatreniach prijatých jednotlivými členskými štátmi na účinné vykonávanie tejto smernice. ***Táto správa***

vykonávanie tejto smernice.

**bude zapracovaná do celkového posúdenia politik Únie v oblasti dopravy, životného prostredia, klímy a energetiky. Po tom, ako Komisii predložia správy členské štáty, Komisia do 1. januára 2024 predloží priebežnú správu o krokoch prijatých na vykonávanie tejto smernice.**

## Pozmeňujúci návrh 45

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 1 – písmeno a a (nové)

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 2

#### Platný text

2. Tieto správy zhodnotia dosah tejto smernice, najmä **možností uvedených v článku 5 ods. 3**, a potrebu ďalších opatrení a podľa potreby budú obsahovať i návrhy.

V týchto správach Komisia porovná nominálne a relatívne množstvo zakúpených vozidiel, zodpovedajúce najlepšej trhovej alternatíve z hľadiska energetických a environmentálnych vplyvov počas životnosti vozidla, a to v rámci každej z kategórií vozidiel uvedených v **tabuľke 3 prílohy**, s celkovým trhom týchto vozidiel, a ďalej odhadne, ako **možnosti** uvedené v **článku 5 ods. 3** ovplyvnili trh. Komisia zhodnotí potrebu ďalších opatrení a podľa potreby predloží i návrhy.

#### Pozmeňujúci návrh

aa) **Odsek 2 sa nahrádza takto:**

„2. Tieto správy zhodnotia dosah tejto smernice, najmä **článku 5, čo sa týka podporovania a stimulovania trhu pre ekologické a energeticky úsporné vozidlá**, a potrebu ďalších opatrení a podľa potreby budú obsahovať i návrhy.

V týchto správach Komisia porovná nominálne a relatívne množstvo zakúpených vozidiel, **prenajatých, zaobstaraných na lízing alebo zakúpených na splátky či modernizovaných vozidiel**, zodpovedajúce najlepšej trhovej alternatíve z hľadiska energetických a environmentálnych vplyvov počas životnosti vozidla, a to v rámci každej z kategórií vozidiel uvedených v **článku 4 ods. 4**, s celkovým trhom týchto vozidiel, a ďalej odhadne, ako **minimálne ciele** uvedené v **článku 5** ovplyvnili trh v **Únii ako celku a v každom z členských štátov. Komisia okrem toho posúdi vplyv tejto smernice na európsky priemysel**. Komisia zhodnotí potrebu ďalších opatrení a podľa potreby predloží i návrhy.“

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=SK>

## Pozmeňujúci návrh 46

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno a b (nové)

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 3

#### *Platný text*

3. Komisia najneskôr v deň predloženia prvej správy preskúma **možnosti** uvedené v **článku 5 ods. 3**, predloží hodnotenie metodiky **uvedenej v článku 6** a v prípade potreby navrhne vhodné úpravy.

#### *Pozmeňujúci návrh*

**ab) Odsek 3 sa nahrádza takto:**

„3. Komisia najneskôr v deň predloženia prvej správy preskúma, **ako členské štáty splnili minimálne ciele** uvedené v **článku 5**, predloží hodnotenie metodiky **uplatnenej na vymedzenie týchto cieľov** a v prípade potreby navrhne vhodné úpravy **bud' metodiky, alebo cieľov.**“

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=SK>

## Pozmeňujúci návrh 47

### Návrh smernice

#### Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno b

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 4

#### *Text predložený Komisiou*

4. Členské štáty predložia Komisii správu o vykonávaní tejto smernice do 1. januára 2026 a následne každé tri roky. Členské štáty predložia Komisii priebežnú správu do 1. januára 2023. Táto správa musí obsahovať informácie o krokoch prijatých na vykonávanie tejto smernice vrátane počtu a kategórií vozidiel obstaraných verejnými obstarávateľmi a obstarávateľskými subjektmi, o dialógu medzi jednotlivými úrovňami riadenia, informácie o zámeroch členských štátov z hľadiska uvedených oznamovacích činností a **akékoľvek ďalšie hodnotné** informácie. V týchto informáciách by sa

#### *Pozmeňujúci návrh*

4. Členské štáty predložia Komisii správu o vykonávaní tejto smernice do 1. januára 2026 a následne každé tri roky. Členské štáty predložia Komisii priebežnú správu do 1. januára 2023. Táto správa musí obsahovať informácie o krokoch prijatých na vykonávanie tejto smernice vrátane počtu a kategórií vozidiel obstaraných verejnými obstarávateľmi a obstarávateľskými subjektmi, o dialógu medzi jednotlivými úrovňami riadenia, informácie o zámeroch členských štátov z hľadiska uvedených oznamovacích činností a informácie **o nástrojoch financovania, ktoré už sú dostupné alebo**

mali dodržiavať kategórie uvedené v nariadení č. 2195/2002 o spoločnom slovníku obstarávania (CPV)<sup>31</sup>, ako sa uvádza v prílohe.

---

<sup>31</sup> Ú. v. ES L 340, 16.12.2002, s. 1.

*sa pripravujú, a o stratégiách členských štátov na podporu zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, najmä pre siete verejnej dopravy.* V týchto informáciách by sa mali dodržiavať kategórie uvedené v nariadení č. 2195/2002 o spoločnom slovníku obstarávania (CPV)<sup>31</sup>, ako sa uvádza v prílohe.

---

<sup>31</sup> Ú. v. ES L 340, 16.12.2002, s. 1.

## **Pozmeňujúci návrh 48**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno b**

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 4 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**4a.** *Po tom, ako Komisia stanoví metodiku na zaznamenávanie emisií „od zdroja ku kolesám“, aby bol zohľadnený celý palivový dodávateľský reťazec od fázy ťažby až po výfuk, by mala zrevidovať minimálne ciele stanovené v článku 5 a náležite ich prispôbiť.*

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=SK>

## **Pozmeňujúci návrh 49**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno b**

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 5 a (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

**5a.** *Komisia poskytuje členským štátom usmernenia týkajúce sa rôznych fondov EÚ, ktoré by mohli byť použité na účely tejto smernice, napr. by sa mohli mobilizovať Nástroj na prepájanie*

*Európy, ktorý podporuje rozvoj vysoko výkonných, udržateľných a efektívne prepojených transeurópskych sietí v oblasti dopravy, Európsky fond pre strategické investície alebo nástroj Čistejšia doprava, ktorým sa podporuje zavádzanie ekologickejších dopravných prostriedkov a ich súvisiacich potrieb v oblasti infraštruktúry.*

## **Pozmeňujúci návrh 50**

### **Návrh smernice**

#### **Článok 1 – odsek 1 – bod 9 – písmeno b**

Smernica 2009/33/ES

Článok 10 – odsek 5 b (nový)

*Text predložený Komisiou*

*Pozmeňujúci návrh*

*5b. Poradenské centrá zohrávajú kľúčovú úlohu pri tomto prechode tým, že uľahčujú a presadzujú investície a podporujú inštitucionálne kapacity. Komisia musí preto výrazne posilniť úlohu a kapacitu Európskeho centra investičného poradenstva, najmä prostredníctvom miestneho zastúpenia a aktívnej úlohy pri príprave projektov.*

## **Pozmeňujúci návrh 51**

### **Návrh smernice**

#### **Príloha 1**

Smernica 2009/33/ES

Príloha – tabuľka 1

*Text predložený Komisiou*

Tabuľka 1: Kódy spoločného slovníka obstarávania (CPV) uvedené v článku 3

Kód CPV	Opis
60112000-6	Služby verejnej cestnej dopravy
60130000-8	Služby osobnej cestnej dopravy na osobitné účely
60140000-1	Nepravidelná osobná doprava



60172000-3	Požičiavanie autobusov a autokarov s vodičom
90511000-2	Služby na zber odpadu
60160000-7	Cestná doprava poštových zásielok
60161000-4	Doprava balíkov

*Pozmeňujúci návrh*

Tabuľka 1: Kódy spoločného slovníka obstarávania (CPV) uvedené v článku 3

Kód CPV	Opis
60112000-6	Služby verejnej cestnej dopravy
60130000-8	Služby osobnej cestnej dopravy na osobitné účely
60140000-1	Nepravidelná osobná doprava
60172000-3	Požičiavanie autobusov a autokarov s vodičom
90511000-2	Služby na zber odpadu
60160000-7	Cestná doprava poštových zásielok
60161000-4	Doprava balíkov
<b>64121100-1</b>	<b>Služby doručovania poštových zásielok</b>
<b>64121200-2</b>	<b>Služby doručovania balíkov</b>
<b>60120000-5</b>	<b>Taxi služba</b>
<b>60170000-0</b>	<b>Požičiavanie vozidiel na osobnú dopravu s vodičom</b>
<b>60171000-7</b>	<b>Požičiavanie osobných vozidiel na osobnú dopravu s vodičom</b>
<b>60181000-0</b>	<b>Požičiavanie nákladných vozidiel s vodičom</b>
<b>60180000-3</b>	<b>Požičiavanie vozidiel na prepravu tovaru s vodičom</b>
<b>90511100-3</b>	<b>Zber tuhého komunálneho odpadu</b>
<b>90511200-4</b>	<b>Zber odpadu z domácností</b>
<b>90511300-5</b>	<b>Služby na zber odpadu</b>
<b>90511400-6</b>	<b>Služby na zber papiera</b>

## Pozmeňujúci návrh 52

### Návrh smernice

#### Príloha 1

Smernica 2009/33/ES

Príloha – tabuľka 2

*Text predložený Komisiou*

Tabuľka 2: Prahové hodnoty emisií ľahkých vozidiel

Kategoríe vozidiel	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	RDE emisie látok znečisťujúcich ovzdušie* ako percento emisných limitov**	CO <sub>2</sub> g/km	RDE emisie látok znečisťujúcich ovzdušie* ako percento emisných limitov
Vozidlá M1	25	80 %	0	–
Vozidlá M2	25	80 %	0	–
Vozidlá N1	40	80 %	0	–

\* Emisie pri skutočnej jazde: ultrajemné častice v #/km (PN), oxidy dusíka v mg/km (NO<sub>x</sub>) merané podľa príslušnej verzie prílohy IIIA k nariadeniu 2017/1151.

\*\* Príslušný emisný limit uvedený v prílohe I k nariadeniu (ES) 715/2007 alebo jeho následné úpravy.

*Pozmeňujúci návrh*

Tabuľka 2: Prahové hodnoty emisií ľahkých vozidiel

Kategoríe vozidiel	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	RDE emisie látok znečisťujúcich ovzdušie* ako percento emisných limitov**	CO <sub>2</sub> g/km	RDE emisie látok znečisťujúcich ovzdušie* ako percento emisných limitov
<b>Vozidlá L</b>	<b>25</b>	<b>80 %</b>	<b>0</b>	–
Vozidlá M1	25	80 %	0	–
Vozidlá M2	25	80 %	0	–

Vozidlá N1            40                            80 %                            0                            –

\* Emisie pri skutočnej jazde: ultrajemné častice v #/km (PN), oxidy dusíka v mg/km (NO<sub>x</sub>) merané podľa príslušnej verzie prílohy IIIA k nariadeniu 2017/1151.

\*\* Príslušný emisný limit uvedený v prílohe I k nariadeniu (ES) 715/2007 alebo jeho následné úpravy.

## **Pozmeňujúci návrh 53**

### **Návrh smernice**

#### **Príloha 1**

Smernica 2009/33/ES

Príloha – tabuľka 3

*Text predložený Komisiou*

Tabuľka 3: Požiadavky na alternatívne palivá pri ťažkých úžitkových vozidlách

Kategórie vozidiel	Alternatívne palivá
vozidlá M3, N2, N3	<i>elektrina*, vodík, zemný plyn vrátane biometánu v plynnej forme (stlačený zemný plyn – CNG) a skvapalnenej forme (skvapalnený zemný plyn – LNG)</i>

*\* Na použitie vo vozidle v zmysle vymedzenia v článku 2 bode 2 smernice 2014/94/EÚ za predpokladu, že sa elektrinou pokrýva relevantný podiel prevádzkového chodu vozidla.*

*Pozmeňujúci návrh*

Tabuľka 3: Požiadavky na alternatívne palivá pri ťažkých úžitkových vozidlách

Kategórie vozidiel	Alternatívne palivá
vozidlá M3, N2, N3	<i>Ako sa vymedzuje v článku 2 bod 1 smernice 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá.</i>

## Pozmeňujúci návrh 54

### Návrh smernice

#### Príloha 1

Smernica 2009/33/ES

Príloha – tabuľka 4

*Text predložený Komisiou*

Tabuľka 4: Minimálne cieľové hodnoty podielu ľahkých vozidiel v súlade s tabuľkou 2 na celkovom verejnom obstarávaní ľahkých vozidiel na úrovni členských štátov\*

Členský štát	2025	2030
Luxembursko	35 %	35 %
Švédsko	35 %	35 %
Dánsko	34 %	34 %
Fínsko	35 %	35 %
Nemecko	35 %	35 %
Francúzsko	34 %	34 %
Spojené kráľovstvo	35 %	35 %
Holandsko	35 %	35 %
Rakúsko	35 %	35 %
Belgicko	35 %	35 %
Taliansko	35 %	35 %
Írsko	35 %	35 %
Španielsko	33 %	33 %
Cyprus	29 %	29 %
Rumunsko	35 %	35 %
Portugalsko	27 %	27 %
Grécko	23 %	23 %
Slovinsko	20 %	20 %
Česká republika	27 %	27 %
Estónsko	21 %	21 %
Slovensko	20 %	20 %
Litva	19 %	19 %
Poľsko	20 %	20 %
Chorvátsko	17 %	17 %
Maďarsko	21 %	21 %

Lotyšsko	20 %	20 %
Rumunsko	17 %	17 %
Bulharsko	16 %	16 %

**\* Vozidlá s nulovými výfukovými emisiami sa počítajú za jedno vozidlo prispievajúce k cieľu. Všetky ostatné vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky tabuľky 2 tejto prílohy, sa počítajú ako príspevok 0,5 vozidla.**

*Pozmeňujúci návrh*

Tabuľka 4: Minimálne cieľové hodnoty podielu ľahkých vozidiel v súlade s tabuľkou 2 na celkovom verejnom obstarávaní ľahkých vozidiel na úrovni členských štátov\*

Členský štát	2025	2030
Luxembursko	35 %	35 %
Švédsko	35 %	35 %
Dánsko	34 %	34 %
Fínsko	35 %	35 %
Nemecko	35 %	35 %
Francúzsko	34 %	34 %
Spojené kráľovstvo	35 %	35 %
Holandsko	35 %	35 %
Rakúsko	35 %	35 %
Belgicko	35 %	35 %
Taliansko	35 %	35 %
Írsko	35 %	35 %
Španielsko	33 %	33 %
Cyprus	29 %	29 %
Rumunsko	35 %	35 %
Portugalsko	27 %	27 %
Grécko	23 %	23 %
Slovinsko	20 %	20 %
Česká republika	27 %	27 %
Estónsko	21 %	21 %
Slovensko	20 %	20 %
Litva	19 %	19 %
Poľsko	20 %	20 %
Chorvátsko	17 %	17 %

Maďarsko	21 %	21 %
Lotyšsko	20 %	20 %
Rumunsko	17 %	17 %
Bulharsko	16 %	16 %

*\* Hodnoty pre jednotlivé krajiny sa dajú prispôbiť individuálne v súlade s článkom 10 ods. 3 s riadnym odôvodnením, aby sa zohľadnili overiteľné zmeny v prípadoch, ktoré majú vplyv na schopnosť príslušného členského štátu splniť relevantné ciele, a to aj keď členský štát požaduje zvýšenie tohto cieľa.*

## Pozmeňujúci návrh 55

### Návrh smernice

#### Príloha 1

Smernica 2009/33/ES

Príloha – tabuľka 5

*Text predložený Komisiou*

Tabuľka 5: Minimálne cieľové hodnoty podielu ťažkých úžitkových vozidiel v súlade s **tabuľkou 3** na celkovom verejnom obstarávaní ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni členských štátov\*

Členský štát	Nákladné vozidlá		Autobusy	
	2025	2030	2025	2030
Luxembursko	10 %	15 %	50 %	75 %
Švédsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Dánsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Fínsko	9 %	15 %	46 %	69 %
Nemecko	10 %	15 %	50 %	75 %
Francúzsko	10 %	15 %	48 %	71 %
Spojené kráľovstvo	10 %	15 %	50 %	75 %
Holandsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Rakúsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgicko	10 %	15 %	50 %	75 %
Taliansko	10 %	15 %	50 %	75 %
Írsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Španielsko	10 %	14 %	50 %	75 %
Cyprus	10 %	13 %	50 %	75 %

Rumunsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugalsko	8 %	12 %	40 %	61 %
Grécko	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovinsko	7 %	9 %	33 %	50 %
Česká republika	9 %	11 %	46 %	70 %
Estónsko	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovensko	8 %	9 %	39 %	58 %
Litva	9 %	8 %	47 %	70 %
Poľsko	7 %	9 %	37 %	56 %
Chorvátsko	6 %	7 %	32 %	48 %
Maďarsko	8 %	9 %	42 %	63 %
Lotyšsko	8 %	9 %	40 %	60 %
Rumunsko	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulharsko	8 %	7 %	39 %	58 %

*\* Vozidlá s nulovými výfukovými emisiami alebo vozidlá s pohonom na zemný plyn za predpokladu, že ich poháňa výlučne biometán (čo by sa malo preukázať zmluvou na obstaranie biometánu alebo zabezpečenie iného prístupu k biometánu), sa počítajú za jedno vozidlo prispievajúce k cieľu. Toto počítanie sa neuplatňuje pri tých členských štátoch, kde minimálny cieľ v obstarávaní presahuje 50 % celkového objemu verejného obstarávania, pričom hranicou je 50 %. Všetky ostatné vozidlá, ktoré spĺňajú požiadavky tabuľky 2 tejto prílohy, sa počítajú ako príspevok 0,5 vozidla.*

#### *Pozmeňujúci návrh*

Tabuľka 5: Minimálne cieľové hodnoty podielu ťažkých úžitkových vozidiel v súlade **článkom 4 ods. 4 písm. b)** na celkovom verejnom obstarávaní ťažkých úžitkových vozidiel na úrovni členských štátov\*

Členský štát	Nákladné vozidlá		Autobusy**	
	2025	2030	2025	2030
Luxembursko	10 %	15 %	50 %	75 %
Švédsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Dánsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Fínsko	9 %	15 %	46 %	69 %
Nemecko	10 %	15 %	50 %	75 %
Francúzsko	10 %	15 %	48 %	71 %
Spojené	10 %	15 %	50 %	75 %

kráľovstvo				
Holandsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Rakúsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgicko	10 %	15 %	50 %	75 %
Taliansko	10 %	15 %	50 %	75 %
Írsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Španielsko	10 %	14 %	50 %	75 %
Cyprus	10 %	13 %	50 %	75 %
Rumunsko	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugalsko	8 %	12 %	40 %	61 %
Grécko	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovinsko	7 %	9 %	33 %	50 %
Česká republika	9 %	11 %	46 %	70 %
Estónsko	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovensko	8 %	9 %	39 %	58 %
Litva	9 %	8 %	47 %	70 %
Poľsko	7 %	9 %	37 %	56 %
Chorvátsko	6 %	7 %	32 %	48 %
Maďarsko	8 %	9 %	42 %	63 %
Lotyšsko	8 %	9 %	40 %	60 %
Rumunsko	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulharsko	8 %	7 %	39 %	58 %

**\* Hodnoty pre jednotlivé krajiny sa dajú prispôbiť individuálne v súlade s článkom 10 ods. 3 s riadnym odôvodnením, aby sa zohľadnili overiteľné zmeny v prípadoch, ktoré majú vplyv na schopnosť príslušného členského štátu splniť relevantné ciele, a to aj keď členský štát požaduje zvýšenie tohto cieľa.**

**\*\* Do roku 2030 budú aspoň 50 % tohto cieľa obstarávania tvoriť autobusy s nulovými emisiami.**



## POSTUP VÝBORU POŽIADANÉHO O STANOVISKO

<b>Nadpis</b>	Podpora ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy
<b>Referenčné čísla</b>	COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD)
<b>Gestorský výbor</b> dátum oznámenia na schôdzi	ENVI 29. 11. 2017
<b>Výbor požiadaný o stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 29. 11. 2017
<b>Spravodajca výboru požiadaného o stanovisko</b> dátum vymenovania	Andor Deli 22. 1. 2018
<b>Dátum prijatia</b>	10. 7. 2018
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 29 –: 5 0: 3
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn
<b>Náhradníčka (čl. 200 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Anna Hedh

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

29	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet
ERC	Jacqueline Foster, Roberts Ziile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke

5	-
ECR	Peter Lundgren
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli,

3	0
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

<b>Opravy hlasovania</b>	
<b>+</b>	
<b>-</b>	
<b>0</b>	

Vysvetlenie použitých znakov:

+: za

–: proti

0: zdržali sa hlasovania