

## SMERNICE

## SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2009/33/ES

z 23. apríla 2009

## o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

a 16. júna 2001, sa označili emisie skleníkových plynov a znečistenie spôsobené dopravou za hlavné prekážky trvalo udržateľného rozvoja.

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 175 ods. 1,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(2)</sup>,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy <sup>(3)</sup>,

keďže:

(1) Prírodné zdroje, ktorých rozvážne a racionálne využívanie vyžaduje článok 174 ods. 1 zmluvy, zahŕňajú aj ropu, ktorá je hlavným zdrojom energie v Európskej únii, ale predstavuje aj významný zdroj emisií znečisťujúcich látok.

(2) V oznámení Komisie z 15. mája 2001 s názvom Trvalo udržateľná Európa pre lepší svet: stratégia Európskej únie pre trvalo udržateľný rozvoj, prednesenom Európskej rade na jej zasadnutí v Göteborgu v dňoch 15.

(3) Rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002/ES z 22. júla 2002, ktorým sa ustanovuje šiesty environmentálny akčný program Spoločenstva <sup>(4)</sup>, sa uznáva potreba osobitných opatrení na zvýšenie energetickej účinnosti a úspor energie a na začlenenie cieľov klimatických zmien do dopravnej a energetickej politiky, ako aj potreba osobitných opatrení v dopravnom sektore na riešenie problematiky využívania energie a emisií skleníkových plynov.

(4) V oznámení Komisie z 10. januára 2007 s názvom Energetická politika pre Európu sa navrhol záväzok Európskej únie dosiahnuť aspoň 20 % redukciu skleníkových plynov do roku 2020 v porovnaní s rokom 1990. Okrem toho sa navrhli záväzné ciele ďalšieho zlepšenia energetickej účinnosti o 20 %, 20 % úroveň energie z obnoviteľných zdrojov a 10 % podiel energie z obnoviteľných zdrojov v doprave v Spoločenstve do roku 2020 okrem iného na zlepšenie bezpečnosti zásobovania energiou diverzifikáciou palivového mixu.

(5) V oznámení Komisie z 19. októbra 2006 s názvom Akčný plán pre energetickú účinnosť: využitie potenciálu sa oznámilo, že Komisia bude pokračovať vo svojom úsilí rozvíjať trhy s ekologickejšími, inteligentnejšími, bezpečnejšími a energeticky úspornejšími vozidlami prostredníctvom verejného obstarávania a zvyšovania povedomia verejnosti.

(6) V strednodobom hodnotení Bielej knihy Komisie o doprave z roku 2001 s názvom Udržujte Európu v pohybe – trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent z 22. júna 2006 sa oznámilo, že Európska únia bude stimulovať environmentálne prijateľné inovácie najmä postupnými európskymi emisnými normami (normy Euro) a presadzovaním ekologických vozidiel na základe verejného obstarávania.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 195, 18.8.2006, s. 26.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ C 229, 22.9.2006, s. 18.

<sup>(3)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 22. októbra 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 30. marca 2009.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 242, 10.9.2002, s. 1.

- (7) Vo svojom oznámení zo 7. februára 2007 s názvom Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel Komisia predložila novú komplexnú stratégiu, ktorej cieľom je umožniť, aby Európska únia dosiahla svoj cieľ 120 g/km pre emisie CO<sub>2</sub> z nových osobných vozidiel do roku 2012. Navrhol sa legislatívny rámec na zabezpečenie technických zlepšení vozidiel. Doplnujúce opatrenia by mali podporovať obstarávanie palivovo úsporných vozidiel.
- (8) V Zelenej knihe Komisie o mestskej doprave z 25. septembra 2007 s názvom Za novú kultúru mestskej mobility sa konštatuje podpora zainteresovaných strán pre uvádzanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel na trh prostredníctvom verejného obstarávania zohľadňujúceho environmentálne hľadisko. Navrhuje sa v nej, že možný prístup by sa mohol zakladať na internalizácii externých nákladov, ak sa k cene vozidiel, ktoré sú predmetom obstarávania, pridajú ako kritériá na udelenie zákazky náklady počas životnosti vozidla na spotrebu energie, emisie CO<sub>2</sub> a emisie znečisťujúcich látok súvisiace s prevádzkou vozidiel. Vo verejnom obstarávaní by sa okrem toho mohla dávať prednosť novým európskym normám. Čo najčastejšie používaním ekologickejších vozidiel by sa takisto mohla zlepšiť kvalita ovzdušia v mestských zónach.
- (9) Vo svojej správe z 12. decembra 2005 skupina expertov na vysokej úrovni CARS 21 podporila iniciatívu Komisie na presadzovanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel za podmienky, že sa zaujme technologicky neutrálny a integrovaný prístup založený na prevádzkových parametroch, ktorý bude zahŕňať výrobcov vozidiel, dodávateľov ropy či paliva, opravárov, zákazníkov alebo vodičov a verejné orgány.
- (10) Skupina expertov na vysokej úrovni pre konkurencieschopnosť, energetiku a životné prostredie vo svojej správe z 27. februára 2007 odporučila, aby sa v súkromnom a verejnom obstarávaní prihliadalo na náklady počas životnosti s dôrazom na energetickú účinnosť. Členské štáty a Spoločenstvo by mali vypracovať a uverejniť pokyny pre verejné obstarávanie zamerané na to, ako v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb<sup>(1)</sup> a so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby<sup>(2)</sup> pokročiť za rámec verejného obstarávania za najnižšie ceny k obstarávaniu udržateľnejších medziproduktov.
- (11) Cieľom tejto smernice je stimulovať trh ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, a najmä ovplyvňovať trh štandardizovaných vozidiel vyrábaných vo väčších množstvách, ako sú osobné vozidlá, autobusy, autokary a nákladné vozidlá, keďže by to malo výrazný environmentálny dosah, a to zabezpečením určitej úrovne dopytu po ekologických a energeticky úsporných vozidlách cestnej dopravy, ktorá bude dostatočne vysoká na to, aby podnietila výrobcov a celé priemyselné odvetvie k investíciám do vozidiel s nízkou spotrebou energie, nízkymi emisiami CO<sub>2</sub> a znečisťujúcich látok a k ich ďalšiemu vývoju.
- (12) Členské štáty by mali informovať národných, regionálnych a miestnych verejných obstarávateľov, obstarávateľské subjekty a prevádzkovateľov, ktorí poskytujú služby verejnej osobnej dopravy, o ustanoveniach súvisiacich s nákupom ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy.
- (13) Ekologické a energeticky úsporné vozidlá majú spočiatku vyššiu cenu ako tradičné vozidlá. Vytvorenie dostatočného dopytu po týchto vozidlách by mohlo zabezpečiť, aby úspory z rozsahu viedli k zníženiu nákladov.
- (14) Táto smernica sa zaoberá potrebou poskytovať podporu členským štátom prostredníctvom uľahčovania a organizovania výmeny znalostí a najlepších postupov s cieľom podporovať nákup ekologických a energeticky úsporných vozidiel.
- (15) Verejné obstarávanie vozidiel pre verejné dopravné služby môže mať výrazný vplyv na trh, ak sa na úrovni Spoločenstva budú uplatňovať harmonizované kritériá.
- (16) Najväčší vplyv na trh, spolu s najlepším výsledným pomerom nákladov a ziskov, sa dosiahne prostredníctvom povinného zahrnutia nákladov na spotrebu energie, emisie CO<sub>2</sub> a emisie znečisťujúcich látok počas životnosti vozidla do kritérií na udelenie zákazky vo verejnom obstarávaní vozidiel pre verejné dopravné služby.
- (17) V súlade s rozsahom pôsobnosti smernice 2004/17/ES a smernice 2004/18/ES a pri plnom dodržaní vykonávania týchto smerníc vo vnútroštátnom práve by sa táto smernica mala vzťahovať na vozidlá cestnej dopravy zakúpené verejnými obstarávateľmi alebo obstarávateľskými subjektmi bez ohľadu na to, či ide o verejnú, alebo súkromnú subjekty. Táto smernica by sa okrem toho mala vzťahovať na nákup vozidiel cestnej dopravy, ktoré sa používajú na poskytovanie služieb verejnej osobnej dopravy na základe zmluvy o službách vo verejnom záujme, pričom sa členským štátom ponechá možnosť vylúčiť malé nákupy s cieľom vyhnúť sa nepotrebnému administratívne zaťaženiu.

(<sup>1</sup>) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

(<sup>2</sup>) Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114.

- (18) V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (rámcová smernica) <sup>(1)</sup>, a s cieľom vyhnúť sa nadmernému administratívne zafarbeniu by členské štáty mali mať možnosť vyňať orgány a prevádzkovateľov z plnenia požiadaviek ustanovených v tejto smernici pri nákupe vozidiel navrhovaných a vyrábaných na osobitné použitie.
- (19) Táto smernica by mala poskytnúť súbor možností na zohľadnenie energetických a environmentálnych vplyvov. To by umožnilo orgánom a prevádzkovateľom, ktorí už vypracovali metódy prispôbené miestnym potrebám a podmienkam, aby tieto metódy aj naďalej uplatňovali.
- (20) Zahŕnutie spotreby energie, emisií CO<sub>2</sub> a emisií znečisťujúcich látok do kritérií na udelenie zákazky nemá za následok vyššie celkové náklady, ale do rozhodnutia vo verejnom obstarávaní začleňuje prevádzkové náklady počas životnosti. Ako doplnok k právnym predpisom o normách Euro, v ktorých sa stanovujú maximálne emisné limity, tento prístup speňažuje skutočné emisie znečisťujúcich látok a nevyžaduje ďalšie stanovenie noriem.
- (21) Verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty a prevádzkovatelia sa vyzývajú, aby pri plnení požiadavky zohľadňovať energetické a environmentálne vplyvy stanovením technických špecifikácií stanovili prísnejšie špecifikácie, pokiaľ ide o energetické a environmentálne vlastnosti, než aké sú stanovené v právnych predpisoch Spoločenstva, a aby pritom zohľadnili napríklad normy Euro, ktoré sa už prijali, ale ešte sa nestali povinnými.
- (22) Štúdia ExternE <sup>(2)</sup>, program Komisie Čisté ovzdušie pre Európu (CAFE) <sup>(3)</sup> a štúdia HEATCO <sup>(4)</sup> poskytli informácie o nákladoch na CO<sub>2</sub>, oxidy dusíka (NO<sub>x</sub>), bezmetánové uhľovodíky (NMHC) a emisie tuhých častíc. V záujme zachovania jednoduchosti postupu udeľovania zákaziek sa tieto náklady berú v súčasnej hodnote.
- (23) Touto smernicou by sa mal vymedziť rozsah nákladov na emisie CO<sub>2</sub> a emisie znečisťujúcich látok, ktorý na jednej strane poskytne verejným obstarávateľom, obstarávateľským subjektom a prevádzkovateľom flexibilitu zohľadniť svoju miestnu situáciu a na strane druhej zabezpečiť vhodný stupeň harmonizácie.
- (24) Povinné uplatňovanie kritérií pre verejné obstarávanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel nebráni zahrnutiu ďalších relevantných kritérií na udelenie zákazky. Nebráni ani výberu dodatočne upravených vozidiel, ktoré sú zmodernizované z dôvodu lepších environmentálnych vlastností. Takéto ďalšie relevantné kritériá na udelenie zákazky možno tiež zahrnúť do verejných obstarávaní, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/17/ES alebo 2004/18/ES, za predpokladu, že súvisia s predmetom zákazky, nedávajú verejnemu obstarávateľovi ani obstarávateľskému subjektu neobmedzenú slobodu výberu, sú výslovne uvedené a sú v súlade so základnými zásadami zmluvy.
- (25) Spôsobom výpočtu prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla pre emisie znečisťujúcich látok na účely rozhodnutí o verejnom obstarávaní vozidiel vrátane číselných hodnôt uvedených v tejto smernici nie sú dotknuté iné právne predpisy Spoločenstva o externých nákladoch.
- (26) V preskúmaniach a revíziách spôsobu výpočtu stanoveného v tejto smernici by sa mali zväziť príslušné súvisiace legislatívne opatrenia Spoločenstva a ich cieľom by malo byť dosiahnutie súladu s uvedenými opatreniami.
- (27) Energetické a environmentálne kritériá na udelenie zákazky by mali patriť medzi rôzne kritériá na udelenie zákazky, ktoré verejní obstarávatelia alebo obstarávateľské subjekty zohľadňujú pri prijímaní rozhodnutia o obstarávaní ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy.
- (28) Táto smernica by nemala brániť verejným obstarávateľom a obstarávateľským subjektom, aby uprednostnili najnovšie normy Euro pri nákupe vozidiel pre verejné dopravné služby, skôr ako sa tieto normy stanú záväznými. Taktiež by nemala brániť verejným obstarávateľom a obstarávateľským subjektom, aby uprednostnili alternatívne palivá, napríklad vodík, skvapalnený ropný plyn (LPG), stlačený zemný plyn (CNG) a biopalivá, pokiaľ sa zohľadnia energetické a environmentálne vplyvy počas životnosti vozidla.
- (29) Mali by sa vytvoriť štandardizované skúšobné postupy Spoločenstva pre dodatočné kategórie vozidiel s cieľom zlepšiť porovnateľnosť a transparentnosť údajov poskytovaných výrobcami. Výrobcovia by mali byť vyzývaní, aby poskytovali údaje týkajúce sa celkovej spotreby energie, emisií CO<sub>2</sub> a emisií znečisťujúcich látok počas životnosti vozidla.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

<sup>(2)</sup> Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy, Methodology 2005, update, Európska komisia, Úrad pre publikácie, Luxemburg 2005.

<sup>(3)</sup> Holland, M. a iní, (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot 2005.

<sup>(4)</sup> Bickel, P. a iní, HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Štuttgart 2006.

- (30) Možnosť verejnej podpory na nákup ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy vrátane neskoršej montáže motorov a náhradných dielov do vozidiel, ktorá presahuje rámec záväzných environmentálnych požiadaviek, je uznaná v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci na ochranu životného prostredia <sup>(1)</sup> a v nariadení Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľných so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) <sup>(2)</sup>. V tejto súvislosti sú tiež relevantné usmernenia obsiahnuté v oznámení Komisie s názvom Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom <sup>(3)</sup>, najmä poznámka pod čiarou č. 1 k bodu 34 a poznámka pod čiarou č. 3 k bodu 36. Na takúto verejnú podporu sa však naďalej uplatňujú pravidlá zmluvy, najmä jej články 87 a 88.
- (31) Možnosť verejnej podpory zameranej na podporovanie rozvoja infraštruktúry potrebnej na distribúciu alternatívnych palív je uznaná v usmerneniach Spoločenstva o štátnej pomoci na ochranu životného prostredia. Na takúto verejnú podporu sa však naďalej uplatňujú pravidlá zmluvy, najmä jej články 87 a 88.
- (32) Nákup ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy poskytuje príležitosť pre mestá, ktoré sa chcú označovať ako ekologicky orientované. V tejto súvislosti je dôležité zverejňovanie informácií o verejnom obstarávaní podľa tejto smernice na internete.
- (33) Malo by sa podporovať zverejňovanie relevantných informácií na internete, ktoré sa týkajú dostupných finančných nástrojov pre mestskú mobilitu a na podporu ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy v členských štátoch.
- (34) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu <sup>(4)</sup>.
- (35) Komisia by mala byť predovšetkým splnomocnená na prispôbenie údajov na výpočet prevádzkových nákladov vozidiel cestnej dopravy počas ich životnosti inflácii a technickému pokroku. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (36) Keďže ciele tejto smernice, a to podporiť a stimulovať trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami a zlepšiť príspevok dopravného sektora k politikám Spoločenstva v oblasti životného prostredia, klímy a energetiky, nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale na dosiahnutie kritického množstva vozidiel na nákladovo účinný vývoj európskeho priemyslu ich možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.
- (37) Členské štáty a Komisia by mali naďalej podporovať ekologické a energeticky úsporné vozidlá cestnej dopravy. V tejto súvislosti by významnú úlohu mohli zohrávať národné a regionálne operačné programy, ako sú stanovené v nariadení Rady (ES) č. 1083/2006 z 11. júla 2006, ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde a Kohéznom fonde <sup>(5)</sup>. Okrem toho by programy Spoločenstva, ako je Civitas a Inteligentná energia – Európa, mohli prispieť k zlepšeniu mestskej mobility, pričom by obmedzili jej nepriaznivé vplyvy.
- (38) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva <sup>(6)</sup> sa členské štáty vyzývajú, aby vo vlastnom záujme a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili tabuľky, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať zhodu medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

#### Článok 1

##### Predmet úpravy a ciele

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.

#### Článok 2

##### Výnimky

Členské štáty môžu vyňať z plnenia požiadaviek stanovených v tejto smernici zmluvy o kúpe vozidiel uvedených v článku 2 ods. 3 smernice 2007/46/ES, ktoré nepodliehajú typovému schváleniu ani jednotlivému schváleniu na ich území.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 82, 1.4.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ C 184, 22.7.2008, s. 13.

<sup>(4)</sup> Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(5)</sup> Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 25.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.



## Článok 3

**Rozsah pôsobnosti**

Táto smernica sa vzťahuje na zmluvy o kúpe vozidiel cestnej dopravy:

- a) verejnými obstarávateľmi alebo obstarávateľskými subjektmi, pokiaľ sa na nich vzťahuje povinnosť uplatňovať postupy obstarávania uvedené v smerniciach 2004/17/ES a 2004/18/ES;
- b) prevádzkovateľmi, ktorí v rámci verejných zákaziek na služby plnia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave<sup>(1)</sup> nad rámec stanovený členskými štátmi tak, že nepresahuje prahové hodnoty stanovené v smerniciach 2004/17/ES a 2004/18/ES.

## Článok 4

**Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto smernice:

1. „verejní obstarávatelia“ sú verejní obstarávatelia vymedzení v článku 2 ods. 1 písm. a) smernice 2004/17/ES a v článku 1 ods. 9 smernice 2004/18/ES;
2. „obstarávateľské subjekty“ sú obstarávatelia uvedení v článku 2 ods. 2 smernice 2004/17/ES;
3. „vozidlo cestnej dopravy“ je vozidlo zaradené do kategórií vozidiel uvedených v tabuľke 3 v prílohe.

## Článok 5

**Nákup ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy**

1. Členské štáty zabezpečia, aby od 4. decembra 2010 všetci verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty a prevádzkovatelia uvedení v článku 3 pri nákupe vozidiel cestnej dopravy zohľadňovali energetické a environmentálne vplyvy prevádzky vozidla počas jeho životnosti stanovené v odseku 2 a uplatňovali aspoň jednu z možností stanovených v odseku 3.

2. Energetické a environmentálne vplyvy prevádzky, ktoré sa musia zohľadniť, zahŕňajú aspoň:

- a) spotrebu energie;
- b) emisie CO<sub>2</sub> a
- c) emisie NO<sub>x</sub>, NMHC a tuhých častíc.

Popri energetických a environmentálnych vplyvoch prevádzky uvedených v prvom pododseku verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty a prevádzkovatelia môžu zväziť aj zohľadnenie ďalších environmentálnych vplyvov.

3. Požiadavky uvedené v odsekoch 1 a 2 sa plnia podľa týchto možností:

- a) stanovením technických špecifikácií pre energetické a environmentálne vlastnosti v dokumentácii na nákup vozidiel cestnej dopravy v súvislosti s každým hodnoteným vplyvom, ako aj akýmikoľvek dodatočnými environmentálnymi vplyvmi, alebo
- b) zahrnutím energetických a environmentálnych vplyvov do rozhodnutia o nákupe, pričom:
  - ak sa uplatní postup verejného obstarávania, vykoná sa to použitím týchto vplyvov ako kritérií na udelenie zákazky, a
  - ak sa tieto vplyvy peňažne vyjadria na účely začlenenia do rozhodnutia o nákupe, použije sa metodika uvedená v článku 6.

## Článok 6

**Metodika výpočtu prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla**

1. Na účely článku 5 ods. 3 písm. b) druhej zarážky sa prevádzkové náklady počas životnosti vozidla na spotrebu energie, ako aj náklady na emisie CO<sub>2</sub> a emisie znečisťujúcich látok stanovené v tabuľke 2 prílohy, ktoré súvisia s prevádzkou kupovaných vozidiel, speňajú a počítajú podľa metodiky stanovenej v nasledujúcich písmenách:

a) prevádzkové náklady na spotrebu energie počas životnosti vozidla sa vypočítajú s použitím tejto metodiky:

— spotreba paliva vozidla na kilometer podľa odseku 2 sa počíta v jednotkách spotreby energie na kilometer bez ohľadu na to, či je uvedená priamo, ako je to napríklad v prípade elektrických vozidiel, alebo nie. Ak je spotreba paliva uvedená v iných jednotkách, premení sa na spotrebu energie na kilometer s použitím prepočítacích koeficientov stanovených v tabuľke 1 prílohy pre energetický obsah rôznych palív,

— použije sa jednotná peňažná hodnota na jednotku energie. Táto jednotná hodnota je nižšou hodnotou nákladov na jednotku energie benzínu alebo nafty pred zaplatením dane pri ich použití ako palivo na účel dopravy,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 1.

— prevádzkové náklady na spotrebu energie počas životnosti vozidla sa vypočítajú vynásobením najazdených kilometrov počas životnosti vozidla, pričom sa v prípade potreby zohľadní počet už najazdených kilometrov, podľa odseku 3 spotrebou energie na kilometer podľa prvej zarážky tohto písmena a nákladmi na jednotku energie podľa druhej zarážky tohto písmena;

- b) prevádzkové náklady na emisie CO<sub>2</sub> počas životnosti vozidla sa vypočítajú vynásobením najazdených kilometrov počas životnosti vozidla, pričom sa v prípade potreby zohľadní počet už najazdených kilometrov, podľa odseku 3 emisiami CO<sub>2</sub> v kilogramoch na kilometer podľa odseku 2 a nákladmi na kilogram z rozsahu uvedeného v tabuľke 2 prílohy;
- c) prevádzkové náklady na emisie znečisťujúcich látok uvedených v tabuľke 2 prílohy počas životnosti vozidla sa vypočítajú spočítaním prevádzkových nákladov na emisie NO<sub>x</sub>, NMHC a tuhých častíc počas životnosti vozidla. Prevádzkové náklady počas životnosti vozidla na každú znečisťujúcu látku sa vypočítajú vynásobením najazdených kilometrov počas životnosti vozidla, pričom sa v prípade potreby zohľadní počet už najazdených kilometrov, podľa odseku 3 emisiami v gramoch na kilometer podľa odseku 2 a príslušnými nákladmi na gram. Náklady sa určujú podľa priemerných hodnôt Spoločenstva uvedených v tabuľke 2 prílohy.

Verejní obstarávatelia, obstarávateľské subjekty a prevádzkovatelia uvedení v článku 3 môžu uplatniť vyššie náklady za predpokladu, že tieto náklady neprekročia príslušné hodnoty uvedené v tabuľke 2 prílohy vynásobené koeficientom 2.

2. Spotreba paliva a emisie CO<sub>2</sub> a emisie znečisťujúcich látok na kilometer prevádzky vozidla, ktoré sú stanovené v tabuľke 2 prílohy, sa zakladajú na štandardizovaných skúšobných postupoch Spoločenstva pre vozidlá, pre ktoré sú takéto skúšobné postupy stanovené v právnych predpisoch Spoločenstva o typovom schválení. V prípade vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú štandardizované skúšobné postupy Spoločenstva, sa zabezpečí porovnateľnosť medzi rôznymi ponukami s použitím všeobecne uznávaných skúšobných postupov alebo výsledkov skúšok vykonaných pre orgán alebo s použitím informácií poskytnutých výrobcom.

3. Počet najazdených kilometrov počas životnosti vozidla sa prevezme z tabuľky 3 v prílohe, ak nie je stanovené inak.

#### Článok 7

##### Úpravy na prispôsobenie technickému pokroku

Komisia prispôsobí údaje na výpočet prevádzkových nákladov vozidiel cestnej dopravy počas ich životnosti, ako sú stanovené

v prílohe, inflácii a technickému pokroku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 9 ods. 2.

#### Článok 8

##### Výmena osvedčených postupov

Komisia uľahčí a zorganizuje výmenu znalostí a osvedčených postupov medzi členskými štátmi v oblasti postupov týkajúcich sa podpory nákupu ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy verejnými obstarávateľmi, obstarávateľskými subjektmi a prevádzkovateľmi uvedenými v článku 3.

#### Článok 9

##### Výbor

1. Komisii pomáha výbor.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

#### Článok 10

##### Podávanie správ a preskúmanie

1. Komisia vypracuje každé dva roky s účinnosťou od 4. decembra 2010 správu o uplatňovaní tejto smernice a o opatreniach prijatých jednotlivými členskými štátmi na podporu nákupu ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy.

2. Tieto správy zhodnotia dosah tejto smernice, najmä možnosti uvedené 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.

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.

**Článok 11****Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 4. decembra 2010. Bezodkladne oznámia Komisii znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

**Článok 12****Nadobudnutie účinnosti**

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

**Článok 13****Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 23. apríla 2009

*Za Európsky parlament*

*predseda*

H.-G. PÖTTERING

*Za Radu*

*predseda*

P. NEČAS

## PRÍLOHA

## Údaje na výpočet prevádzkových nákladov vozidiel cestnej dopravy počas ich životnosti

Tabuľka 1: Energetický obsah motorových palív

Palivo	Energetický obsah
Nafta	36 MJ/l
Benzín	32 MJ/l
Zemný plyn/Bioplýn	33 – 38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Skvapalnený ropný plyn (LPG)	24 MJ/l
Etanol	21 MJ/l
Bionafta	33 MJ/l
Emulzné palivo	32 MJ/l
Vodík	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tabuľka 2: Náklady na emisie v cestnej doprave (v cenách z roku 2007):

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	NMHC	Tuhé častice
0,03 – 0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabuľka 3: Najazdené kilometre vozidiel cestnej dopravy počas ich životnosti

Katégória vozidiel (kategórie M a N v zmysle definície v smernici 2007/46/ES)	Najazdené kilometre počas životnosti vozidla
Osobné vozidlá (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Lahké úžitkové vozidlá (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Ťažké nákladné vozidlá (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Autobusy (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km