

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

2005/0283(COD)

17. 6. 2008

STANOVISKO

Výboru pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů

pro Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin

k revidovanému návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře
čistých a energeticky účinných silničních vozidel
(KOM(2007)0817 – C6-0008/2008 – 2005/0283(COD))

Navrhovatel: Andreas Schwab

PA_Legam

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Zpravodaj v zásadě vítá návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady předložený Komisí o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, který může být považován za příležitost k podpoře čistých a energeticky účinných výrobků. Uznává, že tento návrh představuje oproti předchozím návrhům zlepšení a zejména vítá technologicky neutrální přístup.

Nicméně zpravodaj nesouhlasí s návrhem Komise, podle kterého by mělo být kritérium šetrnosti k životnímu prostředí a energetické účinnosti ve veřejných zakázkách povinné. Domnívá se, že navrhované zavedení povinných kritérií veřejných zakázek, i když záměr je v tomto případě chvályhodný, neodpovídá základním zásadám práva Společenství ohledně veřejných zakázek a mohlo by vyvolat nežádoucí precedent. Z tohoto důvodu navrhuje ponechat na veřejných zadavatelích členských států rozhodnutí, zda tato kritéria aplikují, což ovšem nevylučuje možnost vyslat silný signál veřejným zadavatelům a zadavatelům a pobídnout je, aby zavedli tato kritéria životního prostředí pro příslušný druh zakázky.

Pro větší přehlednost navrhovatel také požaduje, aby byly v návrhu jasně uvedeny použitelné prahové finanční hodnoty stanovené ve směrnicích 2004/17/ES a 2004/18/ES o veřejných zakázkách, jelikož návrh Komise přímo neuvádí použitelné finanční limity, po jejichž překročení se tato nová pravidla uplatní.

Navrhovatel podle interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů navrhuje bod odůvodnění pobízející členské státy, aby vypracovaly vlastní tabulky, z nichž bude patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

Jelikož se návrh týká zejména sektoru užitkových vozidel (např. speciálních kamionů a autobusů určených k provozní podpoře a údržbě infrastruktury, čistících strojů), navrhovatel navrhuje pro určitá vozidla výjimku z pole působnosti této směrnice vzhledem k tomu, že jsou speciálně upravená a vybavená, a že v důsledku toho je jejich spotřeba energie odlišná od ostatních vozidel.

Navrhovatel upozorňuje, že hodnocení vlivu tohoto návrhu není úplné, zejména co se týká např. očekávaných nákladů nebo vědeckých důkazů, které dokládají souvislost mezi zásadou internalizace externích nákladů do konkrétních čísel, a navíc nebere v úvahu stávající normy, jako například EURO normy. Vyzývá proto Komisi, aby posoudila účinky a metodiku této směrnice za období dvou let a aby v tomto kontextu vzala v úvahu například vliv obnovitelných pohonných hmot na změnu klimatu a nový vývoj s ohledem na EURO normy (budoucí právní předpisy EURO VI).

Vzhledem k velmi krátké lhůtě pro přijetí tohoto stanoviska, která se řídí časovým harmonogramem příslušného výboru, si navrhovatel vyhrazuje právo předložit další pozměňovací návrhy k těmto bodům později během postupu.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro vnitřní trh a ochranu spotřebitelů vyzývá Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin jako příslušný výbor, aby do své zprávy začlenil tyto pozměňovací návrhy:

Pozměňovací návrh 1

Návrh směrnice Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) Skupina na vysoké úrovni CARS 21 ve své zprávě ze dne 12. prosince 2005 vyjádřila podporu iniciativě Komise, jejímž cílem je podpora čistých a energeticky účinných vozidel, přičemž však stanovila podmínku, že se použije technologicky neutrální přístup založený na výkonnosti.

Pozměňovací návrh

(9) Skupina na vysoké úrovni CARS 21 ve své zprávě ze dne 12. prosince 2005 vyjádřila podporu iniciativě Komise, jejímž cílem je podpora čistých a energeticky účinných vozidel, přičemž však stanovila podmínku, že se použije technologicky neutrální **integrováný** přístup založený na výkonnosti, **zahrnující výrobce vozidel, dodavatele ropy a paliv, opravny, zákazníky či řidiče a veřejné orgány.**

Pozměňovací návrh 2

Návrh směrnice Bod odůvodnění 11

Znění navržené Komisí

(11) Cena čistých a energeticky účinných vozidel je zpočátku vyšší než cena běžných vozidel. Vytvoření dostatečné poptávky po takových vozidlech **by vedlo k úsporám** z rozsahu **a následně** ke snížení nákladů.

Pozměňovací návrh

(11) Cena čistých a energeticky účinných vozidel je zpočátku vyšší než cena běžných vozidel. Vytvoření dostatečné poptávky po takových vozidlech **by mělo zajistit, aby úspory** z rozsahu **vedly** ke snížení nákladů **a k hospodářství založenému na obnovitelných energiích.**

Pozměňovací návrh 3

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 11 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(11a) Tato směrnice upravuje potřebu poskytovat dodatečnou podporu veřejným orgánům prostřednictvím finančních pobídek a pobídek týkajících se informovanosti a vzdělávání.

Odůvodnění

Veřejné orgány potřebují dodatečnou podporu, finanční prostředky a další pobídky k zavádění upřednostňovaných řešení šetrných k životnímu prostředí. Měla by se vydat doporučení do budoucna, aby úředníci odpovědní za veřejné zakázky měli lepší povědomí o celkovém posuzovaném výkonu, účinnosti, dostupnosti a snadnosti používání různých druhů vozidel/paliv. Napomohlo by to předcházet plýtvání s omezenými zdroji a veřejnými penězi a manažerům odpovědným za veřejné zakázky by to umožnilo činit informovanější výběr nových automobilových technologií.

Pozměňovací návrh 4

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 14 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(14a) Při plnění požadavku vzít v úvahu energetický a ekologický dopad stanovením technických specifikací mohou veřejní zadavatelé, zadavatelé a provozovatelé stanovovat vyšší specifikace energetického a ekologického výkonu, než jaký je stanoven legislativou EU, a přitom zvážit například budoucí normy EURO.

Odůvodnění

Návrh směrnice obsahuje nesrovnalosti mezi současnou a budoucí legislativou (EURO VI), např. ve vztahu k určení počtu kilometrů. Příslušné orgány by proto měly mít možnost zvážit stávající a budoucí evropské normy.

Pozměňovací návrh 5

Návrh směrnice Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí

(16) Povinné uplatnění kritérií pro zadávání zakázek na čistá a energeticky účinnější vozidla nebrání stanovení dalších důležitých kritérií pro přidělení zakázky. Nebrání to ani výběru dodatečně vybavených vozidel modernizovaných na ekologický výkon.

Pozměňovací návrh

(16) Kritéria životního prostředí stanovená v této směrnici nebrání výběru dodatečně vybavených vozidel modernizovaných na ekologický výkon.

Odůvodnění

Plánovaná závazná kritéria životního prostředí neodpovídají směrnicím 2004/17/ES a 2004/18/ES o veřejných zakázkách. Veřejní zadavatelé by měli mít možnost si zvolit, která kritéria zahrnou do dokumentace výběrového řízení, a měli by mít možnost udělit zakázku na základě ekonomicky nejvýhodnější nabídky nebo nejnižší ceny a uplatňovat navrhovaná ekologická kritéria dobrovolně.

Pozměňovací návrh 6

Návrh směrnice Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19a) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů¹ by členské státy měly ve vlastním zájmu i v zájmu Společenství sestavit a zveřejnit vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními.

¹ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

Odůvodnění

Ke zvýšení transparentnosti při provádění předpisů.

Pozměňovací návrh 7

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 19 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19b) Upřednostňována by měla být vozidla na alternativní paliva, která vedou k čisté silniční dopravě a podstatnému zlepšení kvality ovzduší. Komise a členské státy by tudíž měly podporovat vývoj motorových vozidel na vodík.

Odůvodnění

Jedná se o příležitost, jak podpořit čisté energie, jako je vodík. Je nezbytné, abychom podpořili rozvoj této technologie.

Pozměňovací návrh 8

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 19 c (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19c) Členské státy by měly zapojit obce a regiony do dalších snah o provádění, dodržování a hodnocení ustanovení této směrnice.

Odůvodnění

Zapojení na všech úrovních řízení je nezbytné k lepšímu provedení předpisů.

Pozměňovací návrh 9

Návrh směrnice

Bod odůvodnění 19 d (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(19d) Členské státy a Komise by se měly zaměřit na podporu vodíku jako paliva budoucnosti. Vodík je čistým způsobem pohonu vozidel a jeho využití by mělo přispět k vytvoření hospodářství bez

znečišťování, neboť vozidla poháněná vodíkem neprodukuje znečišťující látky na bázi uhlíku ani emise skleníkových plynů z výfuků.

Odůvodnění

Jedná se o příležitost, jak podpořit čisté energie, jako je vodík. Je nezbytné, abychom podpořili rozvoj této technologie.

Pozměňovací návrh 10

Návrh směrnice Článek 1

Znění navržené Komisí

Tato směrnice vyžaduje ***zahrnutí nákladů na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek za dobu provozní životnosti vozidla jako kritérií pro nákup silničních vozidel veřejnými zadavateli nebo zadavateli*** ve smyslu směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES ***nebo jako kritérií pro nákup těchto vozidel provozovateli poskytujícími*** služby na základě smlouvy, licence, povolení či oprávnění udělených veřejnými orgány s cílem podporovat čistá a energeticky účinná vozidla.

Pozměňovací návrh

Tato směrnice vyžaduje ***od veřejných zadavatelů a zadavatelů*** ve smyslu směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES, ***jakož i některých provozovatelů poskytujících*** služby na základě smlouvy, licence, povolení či oprávnění udělených veřejnými orgány, ***aby dobrovolně přihlíželi k nákladům na spotřebu energie, emisím CO₂ a emisím znečišťujících látek za dobu provozní životnosti vozidla při nákupu silničních vozidel*** s cílem podporovat čistá a energeticky účinná vozidla.

Odůvodnění

Plánovaná závazná kritéria životního prostředí neodpovídají směrnicím 2004/17/ES a 2004/18/ES o veřejných zakázkách. Veřejní zadavatelé by měli mít možnost si zvolit, která kritéria zahrnou do dokumentace výběrového řízení, a měli by mít možnost udělit zakázku na základě ekonomicky nejvýhodnější nabídky nebo nejnižší ceny a uplatňovat navrhovaná ekologická kritéria dobrovolně.

Pozměňovací návrh 11

Návrh směrnice Článek 2

Znění navržené Komisí

Článek 2

Veřejné zakázky na čistá a energeticky účinná vozidla

1. Členské státy zajistí, aby nejpozději ode dne stanoveného v čl. 7 odst. 1 veřejní zadavatelé či zadavatelé ve smyslu směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES používali metodiku stanovenou v článku 3, kdykoli uplatní náklady na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek za dobu provozní životnosti vozidla jako kritéria pro přidělení zakázky na silniční vozidla.

2. Členské státy zajistí, aby nejpozději ode dne 1. ledna 2012 byly v rámci všech veřejných zakázek na silniční vozidla zadávaných veřejnými zadavateli či zadavateli ve smyslu směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES zahrnuty jako kritéria pro přidělení zakázky náklady na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek ze silničních vozidel za dobu jejich provozní životnosti kalkulované v souladu

Pozměňovací návrh

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato směrnice se vztahuje na zakázky na nákup silničních vozidel zadané:

(a) veřejnými zadavateli a zadavateli, kteří mají povinnost uplatňovat pravidla veřejných zakázek stanovená ve směrnicích 2004/17/ES a 2004/18/ES, v souladu s platnými prahovými hodnotami stanovenými těmito směrnicemi;

(b) provozovateli za účelem plnění závazků veřejné služby vyplývajících ze smlouvy o veřejné službě ve smyslu nařízení ES č. 1370/2007, při překročení prahové hodnoty, kterou stanoví členské státy tak, aby nepřekračovala prahové hodnoty stanovené ve směrnicích 2004/17/ES a 2004/18/ES.

2. V případech, kdy veřejní zadavatelé či zadavatelé ve smyslu směrnic 2004/17/ES a 2004/18/ES a provozovatelé za účelem plnění závazků veřejné služby vyplývajících ze smlouvy o veřejné službě ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007 uplatňují náklady na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek za dobu jejich provozní životnosti kalkulované na nákup silničních vozidel, mohou použít metodiku stanovenou

s *metodikou* stanovenou v článku 3.

v článku 3.

3. Členské státy zajistí, aby nejpozději ode dne 1. ledna 2012 byly v rámci všech nákupů silničních vozidel určených pro poskytování služeb veřejné osobní dopravy na základě licence, povolení či oprávnění udělených veřejnými orgány zahrnutý jako kritéria náklady na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek ze silničních vozidel za dobu jejich provozní životnosti kalkulované v souladu s *metodikou* stanovenou v článku 3.

Odůvodnění

Mezi tímto návrhem a klasickými směrnici o veřejných zakázkách (2004/17 ES a 2004/18 ES) musí být stanovena jasná souvislost. Navíc návrh Komise nezmiňuje minimální prahové finanční hodnoty, při jejichž překročení se pravidla uplatní. Je také nezbytné stanovit výjimky z oblasti působnosti této směrnice pro některá vozidla, která byla speciálně upravena a vybavena a v důsledku toho je jejich spotřeba energie odlišná od ostatních vozidel.

Pozměňovací návrh 12

**Návrh směrnice
Článek 2 a (nový)**

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 2a

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- „veřejnými zadavateli“ veřejní zadavatelé definovaní v čl. 2 odst. 1 písm. a) směrnice 2004/17/ES a čl. 1 odst. 9 směrnice 2004/18/ES;
- „zadavateli“ zadavatelé ve smyslu čl. 2 odst. 2 směrnice 2004/17/ES;
- „silničními vozidly“ vozidla spadající do kategorie vozidel uvedených v tabulce č. 3 přílohy.

Odůvodnění

Bylo by užitečné, kdyby návrh Komise obsahoval zvláštní oddíl s výpisem podstatných definic.

Pozměňovací návrh 13

Návrh směrnice

Článek 3 – Název

Znění navržené Komisí

Energetické a environmentální náklady jako kritéria pro přidělení zakázky na vozidla

Pozměňovací návrh

Veřejné zakázky na čistá a energeticky účinná vozidla

Pozměňovací návrh 14

Návrh směrnice

Čl. 3 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Pro účely této směrnice se peněžní hodnota a výpočet nákladů na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek spojené s provozem vozidel, která jsou předmětem veřejné zakázky, za dobu jejich provozní životnosti stanoví podle metodiky uvedené pod písmeny a), b) a c).

(a) Náklady na energii spotřebovanou při provozu vozidla v průběhu jeho životnosti se stanoví podle následující metodiky:

– spotřeba paliva na kilometr v případě vozidla podle odstavce 2 tohoto článku se převede na spotřebu energie na kilometr s použitím převodních faktorů stanovených v tabulce 1 uvádějící energetický obsah různých paliv, připojené v příloze;

– používá se jediná peněžní hodnota na jednotku energie. Tato hodnota odpovídá nižší z hodnot nákladů na jednotku energie benzínu nebo motorové nafty před

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby nejpozději ode dne uvedeného v čl. 7 odst. 1 všichni veřejní zadavatelé, zadavatelé a provozovatelé uvedení v čl. 2 při nákupu silničních vozidel dobrovolně zohledňovali energetické a ekologické dopady za dobu provozní životnosti vozidla, jak je uvedeno v odstavci 1a tohoto článku, a použili jednu z možností stanovených v odstavci 1b.

zdaněním, jsou-li používány jako pohonné hmoty pro účely dopravy;

– náklady vynaložené na spotřebu energie při provozu vozidla v průběhu jeho životnosti se stanoví vynásobením počtu kilometrů najetých za dobu životnosti podle odstavce 3 spotřebou energie na kilometr podle první odrážky tohoto odstavce a náklady na jednotku energie podle druhé odrážky tohoto odstavce.

(b) Náklady na emise CO₂ spojené s provozem vozidla za dobu jeho životnosti se stanoví vynásobením počtu kilometrů najetých za dobu životnosti podle odstavce 3 emisemi CO₂ v kilogramech na kilometr podle odstavce 2 a náklady na kilogram uvedenými v tabulce 2 přílohy.

(c) Náklady na emise znečišťujících látek spojené s provozem vozidla za dobu jeho životnosti se stanoví sečtením nákladů na emise oxidů dusíku, nemethanových uhlovodíků a částic za dobu životnosti vozidla. Náklady na každou znečišťující látku za dobu životnosti vozidla se stanoví vynásobením počtu kilometrů najetých za dobu životnosti podle odstavce 3 emisemi v gramech na kilometr podle odstavce 2 a odpovídajícími náklady na gram uvedenými v tabulce 2 přílohy.

(První část tohoto pozměňovacího návrhu je převzata z článku 2 návrhu Komise)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh vyjasňuje použití návrhu Komise, aby byl zajištěn soulad s existujícími pravidly EU pro veřejné zakázky.

Pozměňovací návrh 15

Návrh směrnice

Čl. 3 – odst. 1 – písm. a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Mezi energetické a ekologické dopady, jež mají být zohledněny, patří alespoň:

- a) spotřeba energie;
- b) emise CO₂;
- c) emise znečišťujících látek, jak je uvedeno v příloze.

Kromě energetického a ekologického dopadu uvedeného v prvním pododstavci veřejní zadavatelé, zadavatelé a provozovatelé mohou také zvážit zahrnutí dalších ekologických dopadů, které jsou spojené s provozem vozidel, jež jsou předmětem veřejné zakázky.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh vyjasňuje použití návrhu Komise, aby byl zajištěn soulad s existujícími pravidly EU pro veřejné zakázky.

Pozměňovací návrh 16

Návrh směrnice

Čl. 3 – odst. 1 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1b. Požadavky odstavce 1 a 1b musí být splněny prostřednictvím jedné z následujících možností:

(a) stanovením v dokumentaci pro výběrová řízení silničních vozidel a s ohledem na dodržení ekologických kritérií, technických specifikací založených, pokud je to možné, na evropských normách, jako jsou emisní normy EURO pro energii, a na ekologickém výkonu; nebo

(b) zahrnutím energetických a ekologických kritérií stanovených v článku 4 do kritérií pro přidělení zakázek.

V případech, kdy jsou dopady zahrnuty do rozhodnutí o přidělení, a jsou proto vyjádřeny peněžně, mohou členské státy dobrovolně použít následující ustanovení:

(a) náklady na energii spotřebovanou při provozu vozidla v průběhu jeho

životnosti se stanoví podle následující metodiky:

– spotřeba paliva na kilometr v případě vozidla podle odstavce 2 se převede na spotřebu energie na kilometr s použitím převodních faktorů stanovených v tabulce 1 uvádějící energetický obsah různých paliv, připojené v příloze;

– používá se jediná peněžní hodnota na jednotku energie; tato hodnota odpovídá nižší z hodnot nákladů na jednotku energie benzínu nebo motorové nafty před zdaněním, jsou-li používány jako pohonné hmoty pro účely dopravy;

– náklady vynaložené na spotřebu energie při provozu vozidla v průběhu jeho životnosti se stanoví vynásobením počtu kilometrů najetých za dobu životnosti podle odstavce 3 spotřebou energie na kilometr podle první odrážky tohoto pododstavce a náklady na jednotku energie podle druhé odrážky tohoto pododstavce;

(b) náklady na emise CO₂ spojené s provozem vozidla za dobu jeho životnosti se stanoví vynásobením počtu kilometrů najetých za dobu životnosti podle odstavce 3 emisemi CO₂ v kilogramech na kilometr podle odstavce 2 a náklady na kilogram podle tabulky 2 přílohy;

(c) náklady na emise znečišťujících látek spojené s provozem vozidla za dobu jeho životnosti se stanoví sečtením nákladů na emise oxidů dusíku, nemethanových uhlovodíků a částic za dobu životnosti vozidla; náklady na každou znečišťující látku za dobu životnosti vozidla se stanoví vynásobením počtu kilometrů najetých za dobu životnosti podle odstavce 3 emisemi v gramech na kilometr podle odstavce 2 a odpovídajícími náklady na gram podle tabulky 2 přílohy.

(Písmena a), b) a c) druhého pododstavce jsou převzata z čl. 3 odst. 1 návrhu Komise.)

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh vyjasňuje použití návrhu Komise, aby byl zajištěn soulad s existujícími pravidly EU pro veřejné zakázky.

POSTUP

Název	Podpora vozidel silniční dopravy, která neznečišťují životní prostředí	
Referenční údaje	KOM(2007)0817 – C6-0008/2008 – KOM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)	
Příslušný výbor	ENVI	
Výbor, který zaujal stanovisko Datum oznámení na zasedání	IMCO	
Navrhovatel Datum jmenování	Andreas Schwab 6.5.2008	
Projednání ve výboru	3.6.2008	16.6.2008
Datum přijetí	16.6.2008	
Výsledek závěrečného hlasování	+: 28	-: 0
	0: 0	
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Cristian Silviu Buşoi, Charlotte Cederschiöld, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Martí Grau i Segú, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Kurt Lechner, Lasse Lehtinen, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinská, Karin Riis-Jørgensen, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud	
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Colm Burke, Giovanna Corda, Jan Cremers, Manuel Medina Ortega, Anja Weisgerber	
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Dragoş Florin David	