

ÚRAD PRE VEREJNÉ OBSTARÁVANIE

Číslo: 7125-P/2018

Materiál na rokovanie Výboru pre európske záležitosti

**Riadne predbežné stanovisko k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady,
ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky
úsporných vozidiel cestnej dopravy**

Podnet:

Uznesenie vlády č. 627/2013

Obsah materiálu:

1. vlastný materiál
2. predkladacia správa
3. analýza vplyvov na životné prostredie
4. vyhodnotenie medzirezortného pripomienkového konania
5. návrh smernice

Predkladá:

JUDr. Miroslav Hlivák, PhD., LL.M.
predseda





Riadne predbežné stanovisko k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

I. VŠEOBECNÁ ČASŤ

1. Názov

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „návrh smernice“)

2. Číslo a dátum zverejnenia dokumentu EK, (prípadne číslo a dátum zverejnenia dokumentu Rady EÚ)

COM/(2017)/653 final, 10. 11. 2017, 2017/0291 (COD)

3. Označenie výboru alebo pracovnej skupiny

Pracovná skupina pre dopravu – intermodálne otázky a siete

4. Gestorský ÚOŠS

Úrad pre verejné obstarávanie

5. Charakteristika prijímaného aktu

Legislatívny akt – smernica Európskeho parlamentu a Rady

6. Metóda schvaľovania

Kvalifikovaná väčšina

7. Zhrnutie obsahu a cieľa návrhu

Návrh smernice predstavuje revíziu smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/EU z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „smernica 2009/33/EU“).

Všeobecným cieľom návrhu smernice je posilniť trhové zavádzanie ekologických vozidiel (teda vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami) v rámci verejného obstarávania, a tak prispieť k zníženiu celkových emisií z dopravy a ku konkurencieschopnosti a rastu v odvetví dopravy. Návrh smernice má ambíciu podporovať vývoj na trhu s osobnými automobilmi a dodávkami v členských štátoch s veľmi nízkou mierou zavádzania ekologických vozidiel. V roku 2017 bol v 16 členských štátoch podiel batériových elektromobilov na registráciách nových automobilov menej než 1 %, pričom v 10 členských štátoch dokonca menej než 0,5 %. Zároveň sa návrhom smernice stimuluje zavádzanie ekologických vozidiel v trhovom segmente ťažkých úžitkových vozidiel.

Návrhom smernice sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice 2009/33/EU. Návrh smernice vymedzuje ekologické ľahké vozidlá na základe kombinovanej prahovej hodnoty emisií CO₂

a látok znečisťujúcich ovzdušie. Zároveň návrh smernice umožňuje prijať delegovaný akt s cieľom prispôbiť ten istý prístup pre ťažké úžitkové vozidlá po tom, ako sa v budúcnosti prijímú emisné normy CO₂ pre takéto vozidlá na úrovni EÚ. Napokon sa návrhom smernice zavádza rámec podávania správ a monitorovania a ruší sa metodika peňažného vyjadrovania externých vplyvov.

8. Navrhovaný dátum implementácie

Smernica nadobudne účinnosť dvadsiaty deň po uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie, pričom transpozícia sa vyžaduje do 24 mesiacov od tohto dátumu.

9. Metóda transpozície do práva SR a predpokladaný dátum transpozície

Transpozícia do zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o verejnom obstarávaní“), zákona č. 158/2011 Z. z. o podpore energeticky a environmentálne úsporných motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

II. STANOVISKO SLOVENSKEJ REPUBLIKY

10. Vecná analýza návrhu

Energetická únia a rámec politík v oblasti energetiky a klímy na roky 2020 až 2030 stanovujú pre EÚ 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 EÚ. Návrh je súčasťou komplexnej politiky EÚ dosiahnuť udržateľný, konkurencieschopný, bezpečný a dekarbonizovaný energetický systém. V návrhu smernice sa stanovujú pravidlá verejného obstarávania za účelom stimulovania dopytu pre využívanie cestných vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Stanovujú sa najmä celkové prahy hodnoty zákaziek, na ktoré sa bude vzťahovať legislatíva pre ekologické vozidlá. Z pohľadu vecnej pôsobnosti sa návrh smernice vzťahuje na 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 dopravy a požičiavanií autobusov a autokarov s vodičom, ako aj konkrétnych poštových a kuriérskych služieb či zberu odpadu.

11. Právna analýza návrhu

a) Právny základ predkladaného návrhu

Návrh smernice je založený na článku 192 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktorý sa týka postupov súvisiacich s opatreniami v oblasti životného prostredia.

b) Zásada subsidiarity a zásada proporcionality

k zásade subsidiarity:

Členské štáty a EÚ majú spoločné právomoci pokiaľ ide o právne predpisy týkajúce sa dopravy, životného prostredia a obstarávania. Odvetvová harmonizácia pravidiel verejného obstarávania na vnútornom trhu však patrí do právomocí EÚ. Opatrenia v rámci tejto iniciatívy obmedzujú zásahy EÚ na vytvorenie spoločného politického rámca s minimálnymi požiadavkami na obstarávanie ekologických vozidiel, pričom členským štátom je ponechaná flexibilita pri vykonávaní vrátane výberu technologického riešenia.

- k zásade proporcionality:

V súlade so zásadou proporcionality tento návrh neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie stanovených cieľov. Sledované opatrenia dopĺňajú iné politické nástroje, ako napríklad emisné normy CO₂ pre osobné automobily a dodávky a podporujú vykonávanie právnych predpisov EÚ v oblasti kvality ovzdušia. Touto iniciatívou sa pomáha zabezpečiť jednoznačnejší a lepšie koordinovaný prístup. Nijako neobmedzuje možnosť výberu najvhodnejšej technológie. Opatrenia skôr využitím minimálnych podielov podporujú potrebné urýchlenie smerovania k mobilite s nízkymi a nulovými emisiami.

12. Analýza jednotlivých ustanovení predkladaného návrhu

Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

Rozsah pôsobnosti návrhu smernice je upravený vo väzbe na vymedzený okruh subjektov a taktiež vo väzbe na formu zmluvného vzťahu. V súvislosti s vymedzením pôsobnosti sa návrh smernice vzťahuje na zmluvy o kúpe, lízingu, prenájme vozidiel cestnej dopravy alebo ich nákupe na splátky, ktoré uzatvára:

1. verejný obstarávateľ alebo obstarávateľ uplatňujúci postupy upravené v smerniciach 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ. V terminológii národnej úpravy zákona o verejnom obstarávaní sa návrh smernice v rámci tejto kategórie vzťahuje na nadlimitné verejné obstarávanie zadávané verejnými obstarávateľmi a obstarávateľmi.
2. prevádzkovateľ plniaci záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007
3. verejný obstarávateľ zadávajúci zákazku podlimitným postupom zadávania (t. j. ak ide o zákazku ktorej predpokladaná hodnota je nižšia ako prah finančného limitu stanovený smernicami 2014/24/EÚ a 2014/25/EÚ) a ktorej predmetom je poskytnutie nasledovných dopravných služieb: služba verejnej cestnej dopravy, služba osobnej cestnej dopravy na osobitné účely, nepravidelná osobná doprava, požičiavanie autobusov a autokarov s vodičom, služby na zber odpadu, cestná doprava poštových zásielok, doprava balíkov.

Návrh smernice ďalej vymedzuje pojem vozidlo cestnej dopravy a pojem ekologické vozidlo. Vozidlo cestnej dopravy návrh smernice definuje odkazom na smernicu 2007/46/ES. Ekologické vozidlo návrh smernice vymedzuje ako vozidlo dosahujúce stanovené maximálne hodnoty výfukových emisií CO₂ v g/km alebo ako vozidlo, ktorého pohon je zabezpečený využitím alternatívneho paliva (elektrina, vodík, zemný plyn vrátane biometánu v plynnej forme a skvapalnenej forme).

Minimálne cieľové hodnoty

Návrh smernice upravuje pre jednotlivé členské štáty povinnosť, aby pri kúpe, lízingu, prenájme alebo nákupe na splátky vozidiel cestnej dopravy a pri zákazkách na poskytnutie služieb verejnej osobnej cestnej a železničnej dopravy dodržali minimálne cieľové hodnoty, ktoré sú stanovené v prílohách návrhu smernice. Cieľovými hodnotami sú v podstate kvantitatívne kvóty vymedzujúce percentuálny podiel ekologických vozidiel z celkového objemu nákupov tovarov a služieb vymedzených v návrhu smernice. Každý členský štát má pritom osobitne stanovenú kvótu pre ľahké vozidlá a pre ťažké užitkové vozidlá. Cieľové hodnoty upravené návrhom smernice pre jednotlivé členské štáty sú upravené fázovito a to ako cieľové hodnoty, ktoré je potrebné dosiahnuť do roku 2025 a následne do roku 2030. Návrh smernice upravuje pre Slovenskú republiku v prípade ľahkých vozidiel minimálnu cieľovú hodnotu 20% v oboch sledovaných obdobiach. Pre ťažké užitkové vozidlá stanovuje návrh smernice pre Slovenskú republiku nasledovné minimálne cieľové hodnoty:

- 8% pre nákladné vozidlá do roku 2025
- 9% pre nákladné vozidlá do roku 2030
- 39% pre autobusy do roku 2025
- 58% pre autobusy do roku 2030.

13. Pozícia/vyjednávací inštrukcia k predkladanému návrhu

Slovenská republika vo všeobecnosti podporuje návrh smernice, ktorým je snaha zabezpečiť intenzívnejšie využívanie ekologických vozidiel za účelom znižovania emisií z dopravy, znižovania negatívnych vplyvov na životné prostredie a ľudské zdravie a podpora konkurencieschopnosti a rastu v odvetví dopravy. Prijatím smernice sa vytvoria podmienky na fungovanie zeleného hospodárstva. Je potrebné akcentovať, že zavedenie navrhovaných kvót predpokladá dopad na rozpočty verejnej správy, či už na štátny alebo na rozpočty samospráv. Tieto predpokladané dopady je potrebné analyticky spracovať na základe dostupných dát a odhadov vývoja. Slovenská republika preto apeluje na vytvorenie finančných zdrojov a mechanizmov na úrovni EÚ a SR, ktoré budú vytvorené na účely spolufinancovania cieľov smernice. Napríklad pri autobusovej doprave návrh smernice konštatuje, že tento segment je v jednotlivých členských štátoch z pohľadu využívania ekologických vozidiel na vyššej úrovni ako v prípade iných ťažkých užitkových vozidiel, v dôsledku čoho návrh smernice stanovuje pre jednotlivé členské štáty vrátane Slovenskej republiky v segmente autobusovej dopravy ambiciózne cieľové hodnoty. Segment autobusovej dopravy však v podmienkach Slovenskej republiky v súčasnosti využíva takmer výlučne autobusy na fosílna palivá (nafta), pričom ekologické autobusy sa využívajú len v zanedbateľnom množstve. Z dostupných štatistických dát získaných od jednotlivých prevádzkovateľov autobusovej prepravy vyplýva, že v súčasnosti sa využíva 3508 autobusov so spaľovacím motorom (nafta), 136 autobusov na CNG pohon (stlačený zemný plyn) a 29 autobusov na elektrický pohon. Z uvedených štatistík je zrejmé, že využívanie ekologických autobusov je v podmienkach SR zatiaľ na veľmi nízkej úrovni. So splnením cieľových hodnôt stanovených návrhom smernice v segmente autobusovej dopravy budú, samozrejme, späť vyššie finančné náklady, na ich pokrytie je potrebné na úrovni štátu a obcí vytvoriť adekvátnu finančnú podporu a stimuly. Na ilustráciu uvádzame, že cena autobusu so spaľovacím motorom (nafta) sa odhadom pohybuje okolo 200 000 Eur, pričom cena autobusu na CNG pohon je cca 235 000 Eur a súčasná cena elektroautobusu sa pohybuje okolo 600 000 Eur. Pri výpočtoch je však potrebné vziať do úvahy aj cenový vývoj

v budúcnosti – je predpoklad, že cena elektroautobusov bude v budúcnosti klesať. V kontexte uvedeného zastávame názor, že kvórum cieľovej hodnoty stanovené pre segment autobusovej dopravy je pre Slovenskú republiku nastavený ambiciózne a že na jeho splnenie je nevyhnutné zapojenie všetkých relevantných rezortov a nastavenie príslušných politík a podporných finančných mechanizmov. Predpokladané zvýšené finančné nároky na obstarávanie ekologických vozidiel je potrebné porovnávať s nákladmi, ktoré vznikajú v dôsledku znečistenia ovzdušia a zďaleka nie sú zanedbateľné (napr. výdavky na zdravotnú starostlivosť, práceneschopnosť, zníženie poľnohospodárskych výnosov, poškodzovanie lesov a ekosystémov, vyššie náklady na údržby konštrukcií a stavieb, znehodnocovanie kultúrneho dedičstva), ale aj s nákladmi na uložené sankcie, ak Slovenská republika naďalej nebude plniť požiadavky na kvalitu ovzdušia.

III. DÔSLEDKY NA LEGISLATÍVU SR A ADMINISTRATÍVNU PRAX SR

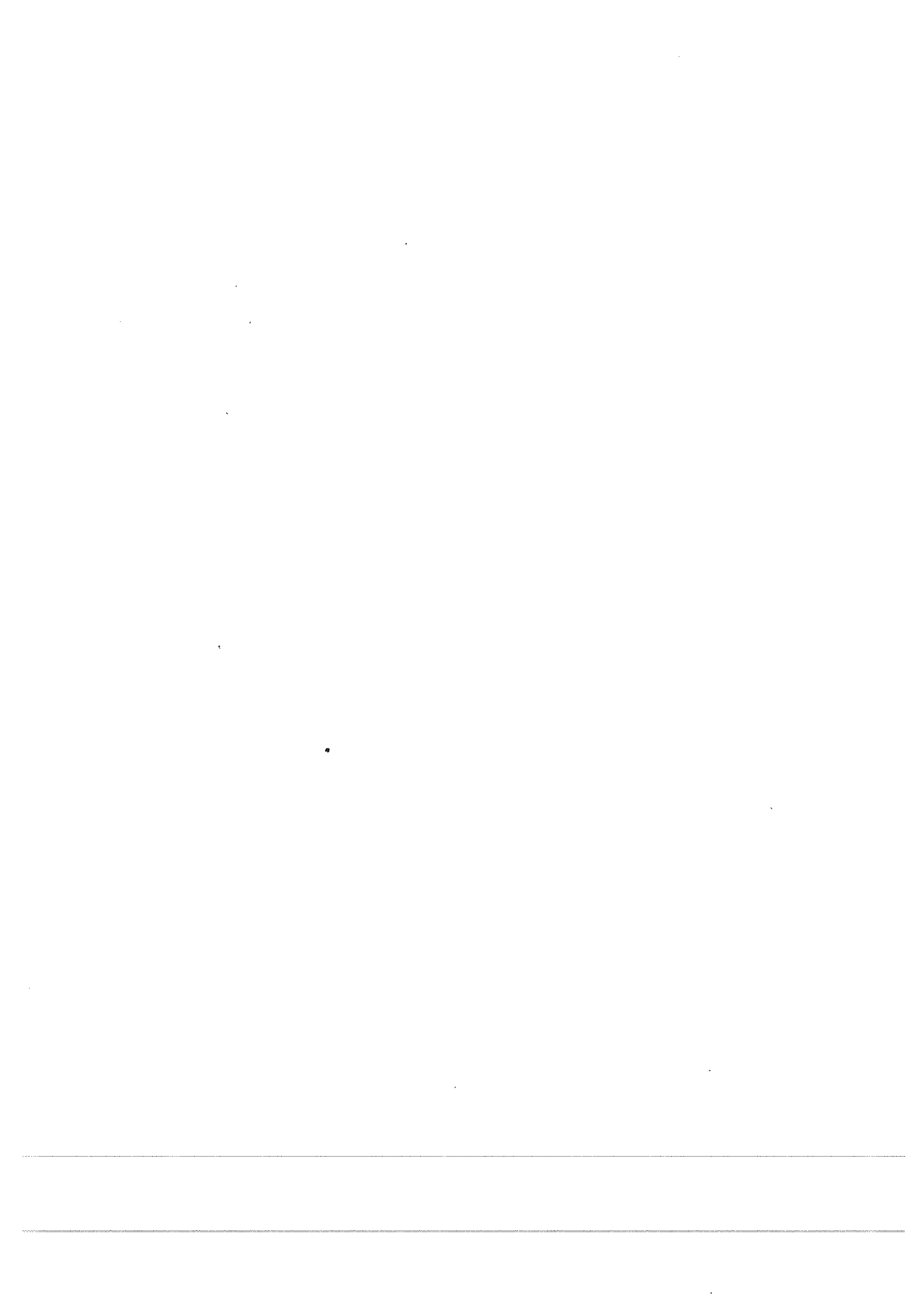
Transpozícia do zákona o verejnom obstarávaní, zákona č. 158/2011 Z. z. o podpore energeticky a environmentálne úsporných motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

IV. VPLYVY NA VYBRANÉ OBLASTI

Vplyvy navrhovaného materiálu						
Vplyvy na rozpočet verejnej správy z toho rozpočtovo zabezpečené vplyvy	<input type="checkbox"/>	Pozitívne	<input type="checkbox"/>	Žiadne	<input checked="" type="checkbox"/>	Negatívne
	<input checked="" type="checkbox"/>	Áno	<input type="checkbox"/>	Nie	<input type="checkbox"/>	Čiastočne
Vplyvy na podnikateľské prostredie z toho vplyvy na MSP	<input type="checkbox"/>	Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/>	Žiadne	<input type="checkbox"/>	Negatívne
	<input type="checkbox"/>	Áno	<input type="checkbox"/>	Nie	<input type="checkbox"/>	Čiastočne
Sociálne vplyvy	<input type="checkbox"/>	Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/>	Žiadne	<input type="checkbox"/>	Negatívne
Vplyvy na životné prostredie	<input checked="" type="checkbox"/>	Pozitívne	<input type="checkbox"/>	Žiadne	<input type="checkbox"/>	Negatívne
Vplyvy na informatizáciu	<input type="checkbox"/>	Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/>	Žiadne	<input type="checkbox"/>	Negatívne
Vplyvy na služby verejnej správy pre občana, z toho vplyvy služieb verejnej správy na občana ...vplyvy na procesy služieb vo verejnej správe	<input type="checkbox"/>	Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/>	Žiadne	<input type="checkbox"/>	Negatívne
	<input type="checkbox"/>	Pozitívne	<input checked="" type="checkbox"/>	Žiadne	<input type="checkbox"/>	Negatívne

Gestor nepredkladá Analýzu vplyvov na rozpočet verejnej správy, na zamestnanosť vo verejnej správe a financovanie návrhu, nakoľko vzhľadom na rozsah smernice nie je možné vyčíslieť dopad na rozpočet verejnej správy. Realizácia smernice bude zabezpečená v rámci schválených limitov dotknutých subjektov verejnej správy v jednotlivých rozpočtových rokoch.

Komisia pre posudzovanie vybraných vplyvov vyjadrila súhlasné stanovisko s predloženým materiálom.



PREDKLADACIA SPRÁVA

Úrad pre verejné obstarávanie predkladá na medzirezortné pripomienkové konanie návrh riadneho predbežného stanoviska k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení Smernica 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (ďalej len „návrh smernice“).

Návrh smernice predstavuje revíziu smernice 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Všeobecným cieľom návrhu smernice je posilniť trhové zavádzanie ekologických vozidiel (teda vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami) v rámci verejného obstarávania, a tak prispieť k zníženiu celkových emisií z dopravy a ku konkurencieschopnosti a rastu v odvetví dopravy. Návrh smernice má ambíciu podporovať vývoj na trhu s osobnými automobilmi a dodávkami v členských štátoch s veľmi nízkou mierou zavádzania ekologických vozidiel. V roku 2017 bol v 16 členských štátoch podiel batériových elektromobilov na registráciách nových automobilov menej než 1 %, pričom v 10 členských štátoch dokonca menej než 0,5 %. Zároveň sa návrhom smernice stimuluje zavádzanie ekologických vozidiel v trhovom segmente ťažkých úžitkových vozidiel.

Návrh smernice stanovuje pre každý členský štát kvótu pre ľahké vozidlá a pre ťažké úžitkové vozidlá. Pre Slovenskú republiku je stanovená v prípade ľahkých vozidiel minimálna cieľová hodnota 20%. Pre ťažké úžitkové vozidlá stanovuje návrh smernice pre Slovenskú republiku nasledovné minimálne cieľové hodnoty: 8% pre nákladné vozidlá do roku 2025, 9% pre nákladné vozidlá do roku 2030, 39% pre autobusy do roku 2025, 58% pre autobusy do roku 2030.

Návrhom smernice sa rozširuje rozsah pôsobnosti smernice 2009/33/EU o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy. Návrh smernice vymedzuje ekologické ľahké vozidlá na základe kombinovanej prahovej hodnoty emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie. Zároveň návrh smernice umožňuje prijať delegovaný akt s cieľom prispôsobiť ten istý prístup pre ťažké úžitkové vozidlá po tom, ako sa v budúcnosti prijmú emisné normy CO₂ pre takéto vozidlá na úrovni EÚ. Napokon sa návrhom smernice zavádza rámec podávania správ a monitorovania a ruší sa metodika peňažného vyjadrovania externých vplyvov.

Legislatívny návrh, ktorého sa riadne predbežné stanovisko týka, nebude mať vplyvy na podnikateľské prostredie, sociálne vplyvy a vplyvy na informatizáciu spoločnosti. Predloženým návrhom sa predpokladajú pozitívne vplyvy na životné prostredie. Pokiaľ ide o vplyvy na rozpočet verejnej správy, predpokladajú sa negatívne vplyvy.

Riadne predbežné stanovisko k návrhu smernice je vypracované v súlade s uznesením vlády Slovenskej republiky č. 627 z 23. októbra 2013 k Systému tvorby stanovísk k návrhom aktov EÚ a stavu koordinácie realizácie politik EÚ. Vzhľadom na mechanizmus jeho schvaľovania nie je potrebné vypracovať návrh uznesenia vlády Slovenskej republiky a návrh komuniké.

