



Številka: IPP 007-168/2021/60
Ljubljana, 12. julij 2021
EVA: 2020-3130-0035
GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE Gp.gs@gov.si
ZADEVA: Uredba o spremembah in dopolnitvah Uredbe o zelenem javnem naročanju in določitev kontaktnih točk za strokovno pomoč glede vprašanj o zelenem javnem naročanju – predlog za obravnavo
1. Predlog sklepov vlade:
Na podlagi prvega odstavka 71. člena in za izvajanje tretjega odstavka 107. člena Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18) ter na podlagi 5. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na ... redni seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji
SKLEP:
<ol style="list-style-type: none">Vlada Republike Slovenije je izdala Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o zelenem javnem naročanju in jo objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.Vlada Republike Slovenije nalaga ministrstvu, da v roku 30 dni sporočijo Ministrstvu za javno upravo podatke o kontaktnih točkah (ime in priimek, telefonska številka, elektronski naslov), ki bodo naročnikom in gospodarskim subjektom, ki sodelujejo ali so zainteresirani za sodelovanje v postopkih javnega naročanja, zagotavljale strokovno pomoč glede vprašanj o zelenem javnem naročanju, vezanih na njihovo področje dela. Ministrstvo za javno upravo objavi seznam kontaktnih točk na svoji spletni strani najkasneje 60 dni po uveljavitvi uredbe iz prejšnje točke.
Mag. Janja Garvas Hočevar v. d. generalnega sekretarja
Prejmejo: <ul style="list-style-type: none">- ministrstva,- vladne službe.
2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:
/
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:
<ul style="list-style-type: none">- Boštjan Koritnik, minister,- Urška Ban, državna sekretarka,- Sašo Matas, generalni direktor Direktorata za javno naročanje,- mag. Urška Skok Klima, vodja Sektorja za sistem javnega naročanja.
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:
Pri pripravi gradiva niso sodelovali zunanji strokovnjaki.
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:
<ul style="list-style-type: none">- Boštjan Koritnik, minister,

- Urška Ban, državna sekretarka,
- Sašo Matas, generalni direktor Direktorata za javno naročanje,
- mag. Urška Skok Klima, vodja Sektorja za sistem javnega naročanja.

5. Kratek povzetek gradiva:

S predlaganimi spremembami in dopolnitvami Uredbe o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19; v nadaljnjem besedilu: veljavna uredba) se v pravni red Republike Slovenije prenaša Direktiva o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (Direktiva (EU) 2019/1161) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019, ki je nadomestila predhodno Direktivo 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz. Direktiva nalaga državam članicam, da v dveh referenčnih obdobjih dosežejo nacionalne deleže čistih in brezemisijских vozil v javnem naročanju. Države članice morajo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, uveljaviti do 2. avgusta 2021.

Ministrstvo za javno upravo je v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo pripravilo predlog spremembe, ki bo zavezala javne naročnike k doseganju ciljev pri javnem naročanju vozil za cestni prevoz, ki bodo kupljena, zakupljena, najeta ali kupljena s pridržanim lastništvom ter pri naročanju storitev, kot so navedene v 60a. točki Priloge 1 uredbe, katerih postopek javnega naročila se bo začel po 2. avgustu 2021. Pri naročilu storitev cilji veljajo za vozila, ki se bodo uporabljala za zagotavljanje storitev, zajetih v posameznih pogodbah. Podrobno so cilji za posamezne kategorije vozil opredeljeni v Prilogi 2 uredbe.

Bistvene spremembe Uredbe o zelenem javnem naročanju, vezane na vozila, se nanašajo na spremenjene tehnične pogoje pri naročanju vozil, ki se skladno z direktivo imenujejo »čista vozila« ter »brezemisijська vozila«. Novost, ki se uvaja pri javnem naročanju, vezanem na vozila za cestni prevoz, je upoštevanje deležev čistih in brezemisijских vozil tudi pri naročilu nekaterih storitev prevoza:

- poštne in kurirske dejavnosti (prevoz pošte po cesti, poštna dostava, prevoz paketov, dostava paketov),
- komunalne dejavnosti (storitve zbiranja odpadkov),
- storitve javnega cestnega prevoza (javni prevoz, ki se ne izvajajo kot gospodarska javna služba),
- cestni potniški prevoz za posebne namene, izredni potniški prevoz.

S spremembo veljavne uredbe se razširja tudi nabor stavb, ki so zajete v obstoječem predmetu »Projektiranje in izvedba gradnje stavb«, in sicer dodatno na stavbe splošnega družbenega pomena (CC-SI 126) in stanovanjske stavbe za posebne družbene skupine (CC-SI 113) ter dodajata nova predmeta zelenega javnega naročanja »Stavbno pohištvo« in »Protihrupne cestne ograje«. Tudi z namenom hitrejšega prehoda v nizko ogljično družbo in spodbujanjem krožnega gospodarstva ter zmanjšanjem vplivov na okolje je potrebno povečati rabo lesa, ki je priznana eden od najbolj okoljsko prijaznih naravnih materialov. Z vključitvijo stavb splošnega družbenega pomena in stanovanjskih stavb za posebne družbene namene ter stavbnega pohištva se bo dodatno spodbudila večja raba lesa pri gradnji stavb, kar bo imelo zaradi povečane rabe lesa in lesnih tvoriv pozitiven vpliv tako na hitrejši razvoj gozdno lesnih verig, kot tudi na domačo lesno predelovalno industrijo. Zaradi sektorskih specifik pa se iz obstoječega predmeta »Projektiranje in izvedba gradnje stavb« kot izjema opredelijo stavbe za zdravstveno oskrbo (CC-SI 1264 oziroma CC-SI 12640).

S spremembo veljavne uredbe se razširja tudi nabor okoljskih vidikov, ki jih je potrebno upoštevati pri oddaji javnih naročil. Zaradi precejšnjega negativnega vpliva nekaterih, predvsem plastičnih proizvodov za enkratno uporabo, na okolje, je potrebno pri zelenem javnem naročanju dati prednost bolj trajnostnim proizvodom, bodisi proizvodom, ki ne vsebujejo plastike ali proizvodom, ki so trajnejše zasnovani in jih je možno večkrat uporabiti. S takšnimi ukrepi prispevamo k uveljavljanju hierarhije ravnanja z odpadki s poudarkom na preprečevanju odpadkov in zmanjšanju smetenja

okolja. V Evropski uniji vsako leto v morjih in oceanih konča 150.000 do 500.000 ton plastičnih odpadkov, pri čemer plastični proizvodi za enkratno uporabo predstavljajo 50 %. Med plastične proizvode za enkratno uporabo spadajo različni pogosto uporabljeni izdelki široke potrošnje, ki se po enkratni uporabi za namen, za katerega so bili predvideni, zavržejo, redko reciklirajo in hitro smetijo okolje. Zato je potrebno trend preobrniti v uporabo bolj trajnostnih proizvodov.

Dodatno se v veljavni uredbi popravlja tudi besedilo pri cilju zelenega javnega naročanja čistil ter spreminjajo določbe, ki urejajo nabavo ekoloških živil in živil iz shem kakovosti. Slednje se spreminjajo zaradi določb Zakona o kmetijstvu, ki opredeljuje nadzor nad realizacijo javnih naročil v delu, ki se nanaša na živila. V uredbi se natančneje opredeljuje, da se delež ekoloških živil in živil iz shem kakovosti nanaša na količino, izraženo v kilogramih. Tako bo omogočeno enotno izvajanje in pravilno nadziranje realizacije določb 2. in 3. točke 6. člena uredbe. Prilagaja pa se tudi 11. člen uredbe (prehodna določba).

6. Presoja posledic za:

a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	DA/NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA/NE
c)	administrativne posledice	DA/NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	DA/NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	DA/NE
e)	socialno področje	DA/NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	DA/NE

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

(Samo če izberete DA pod točko 6.a.)

Finančne posledice pri nakupu vozil:

Finančne posledice se nanašajo na razliko v ceni med vozili na alternativni pogon ter klasičnimi vozili, ki bodo kupljena, zakupljena, najeta ali kupljena s pridržanim lastništvom po uveljavitvi te uredbe. Pri izračunu finančnih posledic smo izhajali iz analize števila vseh vozil, zajetih v pogodbah v letu 2019. Iz analize izhaja, da je bilo število vseh vozil, zajetih v direktivi, vozil kategorij M in N razen izvzetih izjem, 795. Upošteva nacionalne deleže za čista vozila po kategorijah bi le-teh bilo skupaj 153, od tega 130 čistih lahkih vozil (M1, N1, N2), 12 čistih težkih vozil (N2, N3), 11 čistih mestnih avtobusov (M3). Med čistimi mestnimi avtobusi pa 6 brezemisijev. V prihodnjih nekaj letih bomo nacionalni delež čistih lahkih vozil dosegali predvsem z električnimi vozili, deleže čistih in brezemisijevih mestnih avtobusov z avtobusi na elektriko in zemeljski plin ter delež težkih tovornih vozil z vozili na zemeljski plin.

Pri izračunu finančnih posledic smo upoštevali povprečne razlike v nakupni ceni med klasičnimi primerljivimi vozili ter vozili na alternativni pogon glede na število vozil v referenčnem letu 2019. Ocenjene okvirne finančne posledice na leto v obdobju t+3 so tako v višini 3.812.000,00 EUR. Sprememba ne predvideva finančnih posledic pri naročilu storitev prevoza.

Sredstva zagotovijo javni naročniki v okviru svojih finančnih načrtov.

Finančne posledice zaradi povečanja nabora stavb na stavbe splošnega družbenega pomena in stanovanjske stavbe za posebne družbene namene ter uvrstitev stavbnega pohištva med predmete zelenega javnega naročanja:

Enoznačno oceno finančnih posledic predlaganih sprememb uredbe je težko podati. Veliko vlogo pri tem igra vrsta stavbe, stroški, ki se upoštevajo pri primerjalnem izračunu in ostali dejavniki, ki vplivajo na stroške stavbe v njeni življenjski dobi. Ocena finančnih posledic širitve predmetov zelenega javnega naročanja je pripravljena na osnovi strokovnih študij uveljavljenih institucij in člankov mednarodni priznanih arhitektov in strokovnjakov s tega področja.

V kolikor pri primerjavi stroškov lesene in klasične gradnje upoštevamo poleg materialnih stroškov tudi ostale stroške gradnje (do 60% krajši čas lesene gradnje, do 50% manj zaposlenih, potrebnih pri gradnji) in primerjalne prednosti lesene gradnje v primerjavi s klasično (hitrejša vseljivost objektov, manjše emisije, večje neto uporabne površine, zdravju bolj prijazno bivanje, manjša masa objekta, večja potresna varnost, ipd), se tehtnica praviloma obrne v prid gradnje z lesom. Upoštevati je potrebno tudi, da je ob izteku življenjske dobe objekta strošek razgradnje stavb, ki so zgrajene pretežno iz lesa, precej nižji kot tisti za stavbe iz drugih gradbenih materialov.

Z dobrim načrtovanjem stavb, kvalitetno organizacijo proizvodnje elementov in gradbišča, optimizacijo transporta in s skrajšanjem same gradnje objektov (potrebnih je tudi manj delavcev) je torej mogoče cenovno razliko med klasično in leseno gradnjo izničiti in celo obrniti v prid leseni gradnji. To je postalo očitno v zadnjih letih, ko se je število lesenih gradenj skokovito povečalo. S povečevanjem obsega gradnje z lesom pa se povečuje tudi standardizacija postopkov gradnje, kar bo ceno tovrstne gradnje še nadaljnje zniževalo.

Povečevanje količine predelanega lesa bo imelo številne pozitivne multiplikativne učinke na slovensko lesno predelovalno industrijo in prilagajanje podnebnim spremembam. S predelavo 3 milijonov m³ okroglega lesa bi slovensko lesarstvo ustvarilo preko 2,6 milijarde EUR prihodkov od prodaje. Zaposlenost v tej panogi bi se povečala za 17%. Če bi to količino lesa predelali v končne proizvode, ki bi nadomestili druge materiale, ki za pridelavo in predelavo potrebujejo več energije, bi zmanjšali letne emisije CO₂ za 28%. Če bi to preračunali v denarno vrednost po zgledu evropske sheme trgovanja z emisijskimi kuponi (ETS), bi s tem dosegli do 170 milijonov EUR prihranka na letni ravni.

Po oceni Ministrstva za gospodarski razvoj in tehnologijo je uporaba lesenih gradbenih sistemov za gradnjo stavb najcenejša in najbolj učinkovita pot za doseg cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za 55%. To še posebej velja, če upoštevamo stroške v celotnem življenjskem ciklu.

Ocenjuje se, da predlagane spremembe uredbe ne bodo prinesle negativnih finančnih učinkov, kar potrjujejo tudi narejene primerjalno pravne študije in številni primeri dobre prakse.

Druge spremembe uredbe nimajo finančnih posledic.

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (–) obveznosti za druga javnofinančna sredstva		3.812.000,00	3.812.000,00	3.812.000,00
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
SKUPAJ				
OBRAZLOŽITEV:				
I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):				
<ul style="list-style-type: none"> – prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov, – odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov, – obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov. 				

II. Finančne posledice za državni proračun

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

DA/NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: **DA/NE**
- Združenju občin Slovenije ZOS: **DA/NE**
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: **DA/NE**

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na podportalu E-demokracija, in sicer od 13. 4. 2021 do 14. 5. 2021 ter na spletni strani ejn.gov.si.

DA/NE

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštevane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA/NE

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:

DA/NE

Boštjan Koritnik

MINISTER

PRILOGE:

- predlog Sklepa Vlade Republike Slovenije (Priloga 1),
- spremni dopis gradiva, namenjenega izvedbi notranjih postopkov pred odločitvijo na seji Vlade Republike Slovenije (Priloga 2),
- predlog Uredbe o spremembah in dopolnitvah Uredbe o zelenem javnem naročanju (Priloga 3),
- izjava o skladnosti (Priloga 4),
- korelacijska tabela (Priloga 5).

Številka:
Ljubljana,

Na podlagi prvega odstavka 71. člena in za izvajanje tretjega odstavka 107. člena Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18) ter na podlagi 5. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na ... redni seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji

SKLEP:

1. Vlada Republike Slovenije je izdala Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o zelenem javnem naročanju in jo objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.
2. Vlada Republike Slovenije nalaga ministrstvu, da v roku 30 dni sporočijo Ministrstvu za javno upravo podatke o kontaktnih točkah (ime in priimek, telefonska številka, elektronski naslov), ki bodo naročnikom in gospodarskim subjektom, ki sodelujejo ali so zainteresirani za sodelovanje v postopkih javnega naročanja, zagotavljale strokovno pomoč glede vprašanj o zelenem javnem naročanju, vezanih na njihovo področje dela. Ministrstvo za javno upravo objavi seznam kontaktnih točk na svoji spletni strani najkasneje 60 dni po uveljavitvi uredbe iz prejšnje točke.

Mag. Janja Garvas Hočevar
v. d. generalnega sekretarja

Sklep prejmejo:
– ministristva,
– vladne službe.

Na podlagi prvega odstavka 71. člena in za izvajanje tretjega odstavka 107. člena Zakona o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18) Vlada Republike Slovenije izdaja

UREDBO

o spremembah in dopolnitvah Uredbe o zelenem javnem naročanju

1. člen

V Uredbi o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19) se v 1. členu v prvem odstavku za besedilom »91/15« doda besedilo »in 14/18«.

V drugem odstavku se prva alineja spremeni tako, da se glasi:

»- del Direktive (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L št. 188 z dne 12. julija 2019, str. 116) ter«.

2. člen

V 4. členu se v prvem odstavku 15. točka spremeni tako, da se glasi:

»15. vozila za cestni prevoz in storitve prevoza,«.

V 20. točki se pika nadomesti z vejico.

Za 20. točko se dodata novi, 21. in 22. točka, ki se glasita:

»21. stavbno pohištvo,

22. protihrupne cestne ograje.«.

3. člen

V 6. členu se v prvem odstavku prva alineja spremeni tako, da se glasi:

»- energijska učinkovitost in uporaba obnovljivih oziroma drugih alternativnih virov energije;«.

V peti alineji se besedilo »ali gradnje, spodbujanje popravil, priprave in predelave odsluženih izdelkov in odpadkov za ponovno uporabo ter recikliranje.« nadomesti z besedilom »in gradnje;«.

Za peto alinejo se doda nova, šesta alineja, ki se glasi:

»- spodbujanje uporabe proizvodov, ki se lahko večkrat uporabijo, namesto takih za enkratno uporabo, spodbujanje popravil, priprave in predelave odsluženih izdelkov in odpadkov za ponovno uporabo ter recikliranje.«.

V drugem odstavku se 2. in 3. točka spremenita tako, da se glasita:

»2. delež ekoloških živil znaša glede na celotno predvideno količino živil, izraženo v kilogramih, najmanj 15 %;

3. delež živil iz shem kakovosti znaša glede na celotno predvideno količino živil, izraženo v kilogramih, najmanj 20 %;«.

17. točka se spremeni tako, da se glasi:

» 17. delež čistih in brezemisijskih vozil za cestni prevoz in storitev prevoza, razen vozil za opravljanje zakonsko določenih nalog policije, glede na kategorije vozil, kot jih določa 3. točka Priloge 2, ki je sestavni del te uredbe;«.

18. točka se črta.

Dosedanje 19. do 24. točka postanejo 18. do 23. točka.

Dosedanja 25. točka, ki postane 24. točka, se spremeni tako, da se glasi:

»24. delež univerzalnih čistil, ki ustrezajo zahtevam za pridobitev znaka za okolje EU za čistila za trdne površine glede merila strupenosti za vodno okolje ter zahtevam za pridobitev znaka za okolje EU za čistila za trdne površine glede merila o izključenih in omejenih snoveh, znaša glede na prostornino vseh artiklov univerzalnih čistil najmanj 30 %;«.

Dosedanje 26. do 28. točka postanejo 25. do 27. točka.

V dosedanji 29. točki, ki postane 28. točka, se pika nadomesti z vejico.

Za novo 28. točko se dodata novi, 29. in 30. točka, ki se glasita:

»29. delež lesa ali lesnih tvoriv v stavbnem pohištvi znaša najmanj 80 % prostornine vgrajenih materialov (brez stekla in stavbnega okovja), razen če predpis ali namen uporabe to prepoveduje ali onemogoča.

30. delež lesa ali lesnih tvoriv v protihrupnih cestnih ograjah znaša najmanj 55 % prostornine uporabljenih materialov za izdelavo protihrupnih cestnih ograj, razen če predpis, namen uporabe, krajevna arhitekturna tipologija ali prostorski akt to prepoveduje ali onemogoča.«.

Tretji odstavek se spremeni tako, da se glasi:

»(3) Za čista in brezemisijska vozila se štejejo vozila, definirana v 1. in 2. točki Priloge 2 te uredbe. Za alternativne vire energije se štejejo viri energije iz 1. točke Priloge 2 te uredbe.«.

V šestem odstavku se za besedilom »15.« doda vejica, besedilo »in 16.« pa se nadomesti z besedilom »16. in 17.«.

Za šestim odstavkom se doda nov sedmi odstavek, ki se glasi:

»(7) V primeru cilja iz 17. točke drugega odstavka tega člena lahko naročnik izjemoma, kadar to zahtevajo okoliščine ali predmet javnega naročanja, odda javno naročilo brez upoštevanja ciljev iz 3. točke Priloge 2 te uredbe. V tem primeru mora ob naslednjem istovrstnem naročilu oziroma najpozneje do izteka referenčnega obdobja iz 3. točke Priloge 2 te uredbe, doseči zahtevano število čistih in brezemisijskih vozil glede na skupno število vozil iste kategorije, zajetih v vseh pogodbah v posameznem referenčnem obdobju. Pri naročilu storitev prevoza iz 60.a točke Priloge 1 te uredbe, lahko naročnik izjemoma ne upošteva cilja iz 3. točke Priloge 2 te uredbe, kadar naroča storitve prevoza na daljše relacije, ki ga z čistimi in brezemisijskimi vozili ni mogoče izvesti zaradi krajšega dosega vozila ter hkrati na predmetni relaciji in v njeni bližnji okolici ne obstaja ustrezna polnilna infrastruktura. Ta izjema ne velja za naročila storitev prevoza znotraj urbanih območij in kadar naročilo storitve prevoza ne presega 100 prevoženih kilometrov na dan.«.

Dosedanji sedmi odstavek, ki postane osmi odstavek, se spremeni tako, da se glasi:

»(8) Kadar naročnik uporabi izjemi iz šestega in sedmega odstavka tega člena, mora to in razlog za njuno uporabo navesti in utemeljiti v dokumentu v zvezi z oddajo javnega naročila iz 9. točke prvega odstavka 2. člena ZJN-3. V primeru cilja iz 17. točke drugega odstavka tega člena mora naročnik v dokumentu navesti tudi načrt prihodnjih naročil v referenčnem obdobju, iz katerega morajo biti razvidni predvideno število vseh vozil, predvideno število čistih in brezemisijskih vozil po kategorijah ter dinamika bodočih javnih naročil znotraj referenčnega obdobja, pri čemer mora biti iz načrta razvidno tudi doseganje cilja iz 3. točke Priloge 2 te uredbe.«.

4. člen

V 7. členu se osmi odstavek spremeni tako, da se glasi:

»(8) Pri javnem naročanju vozil za cestni promet in storitev prevoza naročnik v tehničnih specifikacijah opredeli minimalne tehnične zahteve skladno s 1. in 2. točko Priloge 2 te uredbe za tista vozila, ki bodo prispevala k doseganju minimalnega cilja čistih in brezemisijских vozil v javnem naročilu.«.

V enajstem odstavku se za besedo »uporabo« doda besedilo »protihrupnih cestnih ograj in«.

5. člen

V 11. členu se v prvem odstavku druga alineja spremeni tako, da se glasi:

»- 12 % števila vseh artiklov glede na celotno predvideno količino živil, izraženo v kilogramih, če je v postopku javnega naročanja obvestilo o javnem naročilu objavljeno na portalu javnih naročil do 31. decembra 2023.«.

6. člen

V Prilogi 1 se 54. točka spremeni tako, da se glasi:

»54. »Stavba« pomeni objekt, ki je v skladu s Prilogo 1 Uredbe o klasifikaciji vrst objektov in objektih državnega pomena (Uradni list RS, št. 109/11 in 61/17 – GZ) klasificiran kot poslovna in upravna stavba (CC-SI 122), stavba splošnega družbenega pomena (CC-SI 126) ali stanovanjska stavba za posebne družbene skupine (CC-SI 113), razen stavbe za zdravstveno oskrbo (CC-SI 1264 oziroma CC-SI 12640).«.

60. točka se spremeni tako, da se glasi:

»60. »Vozilo za cestni prevoz« pomeni vozilo kategorij: M1, M2, M3 (razreda I in A), N1, N2, N3, razen vozila, načrtovana in izdelana ali prilagojena samo za potrebe oboroženih sil in policije, vozila, namenjena izvajanju obveščevalne in protiobveščevalne dejavnosti, vozila, načrtovana in izdelana predvsem za uporabo na gradbiščih ali v kamnolomih, pristaniščih ali letaliških kompleksih, vozila, načrtovana in izdelana ali prilagojena za potrebe civilne zaščite, gasilskih enot ter enot za ohranjanje javnega reda in miru, neprebojna vozila, reševalna vozila, pogrebna vozila, vozila, dostopna z invalidskim vozičkom, in mobilni žerjavi. Vozilo razreda I pomeni vozilo kategorije M3 za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika, s prostorom za stoječe potnike in z možnostjo hitre menjave potnikov; vozilo razreda A pomeni vozilo kategorije M3 za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika, namenjeno prevozu stoječih potnikov, vozilo te kategorije ima sedišča in prostor za stoječe potnike.«.

Za 60. točko se doda nova, 60.a točka, ki se glasi:

»60.a »Storitev prevoza« obsega storitve, obsežene z naslednjimi kodami CPV:

60112000-6 Storitve javnega cestnega prevoza
60130000-8 Storitve cestnega potniškega prevoza za posebne namene
60140000-1 Izredni potniški prevoz
90511000-2 Storitve zbiranja odpadkov
60160000-7 Prevoz pošte po cesti
60161000-4 Storitve prevoza paketov
64121100-1 Storitve poštnih dostav
64121200-2 Storitve dostave paketov.«.

Za 76. točko se dodata novi, 77. in 78. točka, ki se glasita:

»77. »Stavbno pohištvo« pomeni okna in notranja vrata.

78. »Protihrupna cestna ograja« pomeni ograjo, ki se postavlja ob cestah za zaščito pred hrupom, ki ga povzroča cestni promet.«.

7. člen

Priloga 2 se nadomesti z novo Prilogo 2, ki je kot Priloga sestavni del te uredbe.

PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

8. člen

(zaključek postopkov, začelih pred uveljavitvijo te uredbe)

(1) Postopki javnega naročanja, za katere je bilo obvestilo o javnem naročilu ali obvestilo o projektnem natečaju poslano v objavo pred uveljavitvijo te uredbe, se izvedejo po dosedanjih predpisih.

(2) Postopki javnega naročanja, za katere na portalu javnih naročil ni treba objaviti obvestila o naročilu in za katere so naročniki gospodarskim subjektom poslali povabilo k sodelovanju, povabilo k potrditvi interesa ali povabilo k predložitvi ponudb pred uveljavitvijo te uredbe, se izvedejo po dosedanjih predpisih.

(3) Ne glede na prvi in drugi odstavek tega člena lahko naročnik ob upoštevanju spremenjenega 4. in 6. člena uredbe spremeni dokumentacijo v zvezi z oddajo javnega naročila oziroma navedbe v objavljenem obvestilu o javnem naročilu ter javno naročilo odda v skladu s spremenjenima 4. in 6. členom uredbe, če še ni potekel rok za predložitev ponudb.

9. člen

(začetek veljavnosti)

Ta uredba začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.

Ljubljana, dne 29. junija 2021

EVA 2020-3130-0035

Vlada Republike Slovenije
Janez Janša
predsednik

Priloga:

»Priloga 2: Opredelitev ciljev in pogojev na področju javnega naročanja čistih in brezemisijskih vozil za cestni prevoz

1. Opredelitev pojmov in področja uporabe

Cilji in pogoji se uporabljajo za javno naročanje vozil za cestni prevoz, ki bodo kupljena, zakupljena, najeta ali kupljena s pridržanim lastništvom, ter za naročanje storitev iz 60.a točke Priloge 1 te uredbi, katerih postopek javnega naročila se bo začel 2. avgusta 2021 ali pozneje. Pri naročilu storitev cilji veljajo za vozila, ki se bodo uporabljala za zagotavljanje storitev, zajetih v posameznih pogodbah.

Tabela 1: Opredelitev pojmov

1.1	»Alternativni viri energije«	<p>Pomenijo vire energije ali goriva, ki se vsaj deloma uporabljajo kot nadomestek za fosilne naftne vire pri oskrbi prometa z energijo ter ki lahko prispevajo k dekarbonizaciji prometa in izboljšujejo okoljske parametre delovanja prometnega sektorja. Med drugim zajemajo:</p> <ul style="list-style-type: none">- električno energijo;- vodik;- biogoriva, razen goriv, ki se proizvajajo iz krme z visokim tveganjem za posredno spremembo rabe zemljišč, za katere je opazna znatna širitev proizvodnje na zemljišča z velikimi zalogami ogljika;- sintetična in parafinska goriva;- zemeljski plin, vključno z biometanom, v plinasti (stisnjeni zemeljski plin – SZP) in tekoči obliki (utekočinjeni zemeljski plin – UZP);- utekočinjeni naftni plin (UNP). <p>Pri vozilih, ki uporabljajo tekoča biogoriva, sintetična in parafinska goriva, se ta goriva ne smejo mešati s konvencionalnimi fosilnimi gorivi.</p>
1.2	»Čisto lahko vozilo«	<p>Pomeni vozilo kategorije M1, M2 ali N1 z največjimi izpušnimi emisijami, izraženimi v CO₂ g/km, in emisijami onesnaževal pri dejanski vožnji pod odstotkom veljavnih mejnih vrednosti emisij iz Tabele 2 te priloge.</p>
1.3	»Čisto težko vozilo«	<p>Pomeni vozilo kategorije N2 ali N3, ki uporablja alternativne vire energije, kot so navedeni v točki 1.1 te tabele.</p>
1.4	»Čisti mestni avtobus«	<p>Pomeni vozilo kategorije M3 (razred I in A), ki uporablja alternativne vire energije, kot so navedeni v točki 1.1 te tabele.</p> <p>Vozilo razreda I pomeni vozilo kategorije M3 za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika, s prostorom za stoječe potnike in z možnostjo hitre menjave potnikov. Vozilo razreda A pomeni vozilo kategorije M3 za prevoz več kot 22 potnikov poleg voznika, namenjeno prevozu stoječih potnikov. Vozilo te kategorije ima sedišča in prostor za stoječe potnike.</p>
1.5	»Brezemisijski mestni avtobus«	<p>Pomeni čisti mestni avtobus, kot je naveden v točki 1.4 te tabele, brez motorja z notranjim zgorevanjem ali z motorjem z notranjim zgorevanjem, ki oddaja manj kot 1 g CO₂/kWh, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 595/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ali ki oddaja manj kot 1 g CO₂/km, merjeno v skladu z Uredbo (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta.</p>

2. Opredelitev mejnih vrednosti emisij za čista lahka vozila

Tabela 2: Mejne vrednosti emisij za čista lahka vozila

Kategorije vozil	Do 31. decembra 2025		Od 1. januarja 2026	
	CO ₂ g/km	Emisije onesnaževal zraka pri dejanski vožnji ⁽¹⁾ kot odstotek mejnih vrednosti emisij (≤)	CO ₂ g/km	Emisije onesnaževal zraka pri dejanski vožnji ⁽¹⁾ kot odstotek mejnih vrednosti emisij (≤)
M ₁	50	80 %	0	ni relevantno
M ₂	50	80 %	0	ni relevantno
N ₁	50	80 %	0	ni relevantno

(1) Deklarirane največje vrednosti emisij pri dejanski vožnji (RDE) števila delcev (PN) v #/km in dušikovih oksidov (NO_x) v mg/km, kot so navedene v točki 48.2 certifikata o skladnosti, kot je opisano v Prilogi IX k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta (*) tako za celotno kot mestno vožnjo za preskus emisij pri dejanski vožnji.

(2) Veljavne mejne vrednosti emisij v Prilogi I Uredbe (ES) št. 715/2007 ali aktov, ki jo nasledijo.

3. Opredelitev minimalnih ciljev čistih in brezemisijskih vozil za cestni prevoz v postopkih javnega naročanja vozil in storitev prevoza

Tabela 3: Minimalni cilji za čista lahka vozila v celotnem številu vozil, zajetih v pogodbah pri javnem naročilu vozil in storitev prevoza

Kategorija vozil: čista lahka vozila (M1, M2 in N1)			
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025		Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030	
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil
1–4	1	1–4	1
5–9	2	5–9	2
10–13	3	10–13	3
14–18	4	14–18	4
19–22	5	19–22	5
23–27	6	23–27	6
28–31	7	28–31	7
32–36	8	32–36	8
37–40	9	37–40	9
41–45	10	41–45	10

Kategorija vozil: čista lahka vozila (M1, M2 in N1)			
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025		Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030	
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil
46–50	11	46–50	11
51–54	12	51–54	12
55–59	13	55–59	13
60–63	14	60–63	14
64–68	15	64–68	15
69–73	16	69–73	16
74–77	17	74–77	17
78–82	18	78–82	18
83–86	19	83–86	19
87–91	20	87–91	20
92–95	21	92–95	21
96–100	22	96–100	22

Opombe:

a) v primeru več kot 100 vozil se upošteva delež vsaj 22 % čistih vozil, tako da se pomnoži število vseh vozil z 0,22 in zaokroži navzgor na višje celo število (npr. v primeru 105 vozil je število čistih vozil 24);

b) če naročnik naroči le eno vozilo, mora to biti čisto.

Tabela 4: Minimalni cilji za čista težka vozila v celotnem številu vozil, zajetih v pogodbah pri javnem naročilu vozil in storitev prevoza

Kategorija vozil: čista težka vozila (N2, N3)			
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025		Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030	
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil
114	1	1–11	1
15–28	2	12–22	2
29–42	3	23–33	3
43–57	4	34–44	4
58–71	5	45–55	5

Kategorija vozil: čista težka vozila (N2, N3)			
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025		Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030	
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil
72–85	6	56–66	6
86–100	7	67–77	7
		78–88	8
		89–100	9

Opombe:

a) v obdobju od 2. 8. 2021 do 31. 12. 2025 se v primeru več kot 100 vozil upošteva delež vsaj 7 % čistih vozil, tako da se število vseh vozil pomnoži z 0,07 in zaokroži navzgor na višje celo število (v primeru 105 vozil je število čistih vozil 8);

b) v obdobju od 1. 1. 2026 do 31. 12. 2030 se v primeru več kot 100 vozil upošteva delež 9 % čistih vozil, tako da se število vseh vozil pomnoži z 0,09 in zaokroži navzgor na višje celo število (v primeru 105 vozil je število čistih vozil 10);

c) če naročnik naroči le eno vozilo, mora to biti čisto.

Tabela 5: Minimalni cilji za čiste in brezemisijske mestne avtobuse v celotnem številu vozil, zajetih v pogodbah pri javnem naročilu vozil in storitev prevoza

Kategorija vozil: čisti in brezemisijski mestni avtobusi (M3, razred I in A)					
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025			Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030		
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Obvezno število brezemisijskih vozil v čistih vozilih	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Obvezno število brezemisijskih vozil v čistih vozilih
1–3	1	1	1–2	1	1
4–7	2	1	3–5	2	1
8–10	3	2	6–8	3	2
11–14	4	2	9–10	4	2
15–17	5	3	11–12	5	3
18–21	6	3	13–15	6	3
22–25	7	4	16–17	7	4
26–28	8	4	18–20	8	4
29–32	9	5	21–22	9	5
33–36	10	5	23–25	10	5
37–39	11	6	26–27	11	6
40–42	12	6	28–30	12	6

Kategorija vozil: čisti in brezemisijski mestni avtobusi (M3, razred I in A)					
Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025			Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030		
Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Obvezno število brezemisijskih vozil v čistih vozilih	Število vseh vozil, zajetih v pogodbah	Obvezno število čistih vozil	Obvezno število brezemisijskih vozil v čistih vozilih
43–46	13	7	31–32	13	7
47–50	14	7	33–35	14	7
51–53	15	8	36–37	15	8
54–57	16	8	38–40	16	8
58–60	17	9	41–42	17	9
61–64	18	9	43–45	18	9
65–67	19	10	46–47	19	10
68–71	20	10	48–50	20	10
72–75	21	11	51–52	21	11
76–78	22	11	53–55	22	11
79–82	23	12	56–57	23	12
83–86	24	12	58–60	24	12
87–89	25	13	61–62	25	13
90–93	26	13	63–65	26	13
94–96	27	14	66–67	27	14
97–100	28	14	68–69	28	14
			70–72	29	15
			73–74	30	15
			75–77	31	16
			78–80	32	16
			81–82	33	17
			83–85	34	17
			86–87	35	18
			88–90	36	18
			91–92	37	19
			93–95	38	19
			96–98	39	20
			99–100	40	20

Opombe:

a) v obdobju od 2. 8. 2021 do 31. 12. 2025 se v primeru več kot 100 vozil upošteva delež vsaj 28 % čistih vozil, tako da se število vseh vozil pomnoži z 0,28 in zaokroži navzgor na višje celo število (v primeru 105 vozil je število čistih vozil 30). Izračun brezemisijskih vozil se naredi tako, da se čista vozila pomnožijo z 0,5 in zaokroži navzgor na višje celo število (v primeru 30 čistih vozil je brezemisijskih 15);

b) v obdobju od 1. 1. 2026 do 31. 12. 2030 se v primeru več kot 100 vozil upošteva delež vsaj 40 % čistih vozil, tako da se število vseh vozil pomnoži z 0,40 in zaokroži navzgor na višje celo število (v primeru 106 vozil je število čistih vozil 43). Izračun brezemisijskih vozil se naredi tako, da se čista vozila pomnožijo z 0,5 in zaokroži navzgor na višje celo število (v primeru 43 čistih vozil je brezemisijskih 22);

c) če naročnik naroči le eno vozilo, mora to biti čisto oz. brezemisijsko.«.

Obrazložitev:

Uredba o zelenem javnem naročanju (Uradni list RS, št. 51/17 in 64/19; v nadaljnjem besedilu: uredba), ki je začela veljati 1. januarja 2018, ureja zeleno javno naročanje za 20 predmetov, pri naročanju katerih mora naročnik po Zakonu o javnem naročanju (Uradni list RS, št. 91/15 in 14/18; v nadaljnjem besedilu: ZJN-3) naročati blago, storitve ali gradnje, ki v primerjavi z običajnim blagom, storitvami in gradnjami v celotni življenjski dobi manj vplivajo na okolje in zagotavljajo varčevanje z naravnimi viri, materiali in energijo ter imajo enake ali boljše funkcionalnosti, in sicer predvsem na način doseganja obveznih ciljev iz uredbe.

S predlaganimi spremembami se v pravni red Republike Slovenije prenaša del Direktive o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz (Direktiva (EU) 2019/1161) Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019, ki je nadomestila predhodno Direktivo 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz. Omenjena direktiva nalaga državam članicam, da v dveh referenčnih obdobjih dosežejo nacionalne deleže čistih in brezemisijских vozil v javnem naročanju prek:

- a) pogodb za nakup, zakup, najem ali nakup s pridržanim lastništvom vozil za cestni promet, ki jih oddajo javni naročniki ali naročniki, če so zavezani k uporabi postopkov javnega naročanja;
- b) pogodb o izvajanju javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza ter o razveljavitvi uredb Sveta (EGS) št. 1191/69 in št. 1107/70, katerih predmet urejanja je zagotavljanje storitev potniškega cestnega prevoza nad mejno vrednostjo, ki jo določijo države članice in ki ne presega veljavne mejne vrednosti iz 5. člena Uredbe (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007;
- c) naročil storitev prevoza, če za javne naročnike ali naročnike velja obveznost uporabe postopka javnega naročanja.

Tabela 1: Nacionalni minimalni cilji javnega naročanja za delež čistih in brezemisijских vozil, zajetih v pogodbah iz točk a, b in c prejšnjega odstavka

Kategorija vozila	Od 2. avgusta 2021 do 31. decembra 2025	Od 1. januarja 2026 do 31. decembra 2030
Čista lahka vozila (M1, M2 in N1)	22 %	22 %
Čista težka vozila (N2, N3)	7 %	9 %
Čisti avtobusi (M3, 'mestni avtobusi')	28 %	40 %
Brezemisijских avtobusi (M3, 'mestni avtobusi')	14 % oz. polovica cilja čistih avtobusov	20 % oz. polovica cilja čistih avtobusov

Države članice morajo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, uveljaviti do 2. avgusta 2021. V uredbo se tako prenašata točki a) in c).

Ministrstvo za javno upravo je v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo pripravilo predlog spremembe uredbe, ki bo zavezala javne naročnike k doseganju ciljev pri javnem naročanju vozil za cestni prevoz, ki bodo kupljena, zakupljena, najeta ali kupljena s pridržanim lastništvom, ter pri naročanju storitev iz 60.a točke Priloge 1 uredbe, katerih postopek javnega naročila se bo začel po 2. avgustu 2021. Pri naročilu storitev cilji veljajo za vozila, ki se bodo uporabljala za

zagotavljanje storitev, zajetih v posameznih pogodbah. Podrobno so cilji za posamezne kategorije vozil opredeljeni v spremenjeni Prilogi 2 uredbe.

Bistvene spremembe uredbe, vezane na vozila, se nanašajo na spremenjene tehnične pogoje pri naročanju vozil, ki se skladno z direktivo imenujejo »čista vozila« in »brezemisijska vozila«.

Kot čista vozila se bodo tako štela vozila, ki bodo v kategoriji lahkih vozil (M1, M2, N1) dosegla izpuste CO₂ do maksimalno 50 g na prevoženi kilometer, za čista težka tovorna vozila pa vozila na stisnjen ali utekočinjen zemeljski plin, utekočinjen naftni plin ali vodik. Direktiva (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 zajema tudi mestne avtobuse, ti bodo veljali za čiste, če bodo na električni pogon, stisnjen ali utekočinjen zemeljski plin ali vodik. Definicijo čistih vozil za težka tovorna vozila in mestne avtobuse določa Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Kot »brezemisijsko vozilo« se bo štelo vozilo, ki bo oddajalo manj kot 1 g/CO₂/kWh. Podrobneje so čista in brezemisijska vozila opredeljena v spremenjeni Prilogi 2 uredbe.

Novost, ki se uvaja pri javnem naročanju, vezanem na vozila za cestni prevoz v spremenjeni uredbi, je upoštevanje deležev čistih in brezemisijskih vozil tudi pri naročilu nekaterih storitev prevoza:

- poštne in kurirske dejavnosti (prevoz pošte po cesti, poštna dostava, prevoz paketov, dostava paketov);
- komunalne dejavnosti (storitve zbiranja odpadkov);
- storitve javnega cestnega prevoza (javni prevoz, ki se ne izvaja kot gospodarska javna služba);
- cestni potniški prevoz za posebne namene, izredni potniški prevoz.

Nadalje se razširja tudi nabor stavb, zajetih v obstoječem predmetu »Projektiranje in izvedba gradnje stavb«. »Stavba« pomeni objekt, ki je v skladu s Prilogo 1 Uredbe o klasifikaciji vrst objektov in objektih državnega pomena (Uradni list RS, št. 109/11 in 61/17 – GZ) klasificiran kot poslovna in upravna stavba (CC-SI 122), stavba splošnega družbenega pomena (CC-SI 126) ali stanovanjska stavba za posebne družbene skupine (CC-SI 113). Z namenom hitrejšega prehoda v nizkoogljično družbo in spodbujanjem krožnega gospodarstva ter zmanjšanjem vplivov na okolje je treba povečati rabo lesa, ki je priznано eden od najbolj okoljsko prijaznih naravnih materialov. Z vključitvijo stavb splošnega družbenega pomena in stanovanjskih stavb za posebne družbene namene se bo dodatno spodbudila večja raba lesa pri gradnji stavb, kar bo zaradi povečane rabe lesa in lesnih tvoriv pozitivno vplivalo na hitrejši razvoj gozdno lesnih verig in tudi na domačo lesnopredelovalno industrijo. Uporabo lesa v stavbah pa je treba povečati tudi v skladu z usmeritvami Vlade Republike Slovenije, ki je v Akcijskem načrtu za povečanje konkurenčnosti gozdno lesne verige v Sloveniji do leta 2020 les opredelila kot našo strateško surovino, lesnopredelovalno industrijo pa uvrstila med strateško pomembne gospodarske panoge.

Skladno z Enotno klasifikacijo vrst objektov med stavbe splošnega družbenega pomena (CC-SI 126) spadajo tudi stavbe za zdravstveno oskrbo (CC-SI 1264 oziroma CC-SI 12640), med katere se uvrščajo stavbe za zdravstveno oskrbo in nego bolnih in poškodovanih, univerzitetne bolnišnice, klinike, sanatoriji, bolnišnice in domovi za dolgotrajnejše zdravljenje in nego, psihiatrične bolnišnice, dispanzerji, ambulante, porodnišnice, zdravstvene posvetovalnice, bolnišnice v vzgojnih domovih, zaporih in vojaške bolnišnice, zdraviliške stavbe, stavbe za rehabilitacijo, transfuzijo krvi, veterinarske klinike in veterinarske ambulante in podobno, stavbe za kombinirane storitve nastanitve, nege in zdravstvene oskrbe in podobno. Pri tem je treba upoštevati, da morajo biti v zdravstvu zaradi preprečevanja in obvladovanja bolnišničnih okužb

izpolnjene posebne, točno določene zahteve in uporabljeni materiali, ki omogočajo mokro čiščenje in razkuževanje, prav tako morajo biti robovi oziroma zaključki gladki (zaradi čiščenja). Minimalne strokovne, organizacijske in tehnične pogoje za pripravo in izvajanje programa preprečevanja in obvladovanja bolnišničnih okužb določa Pravilnik o pogojih za pripravo in izvajanje programa preprečevanja in obvladovanja bolnišničnih okužb (Uradni list RS, št. 74/99, 92/06 in 10/11). Tehnološki procesi, ki potekajo v zdravstvenih ustanovah, v določeni meri onemogočajo in izključujejo, da bi bil pri projektiranju in izvedbi gradenj zdravstvenih stavb lahko izpolnjen cilj, da delež lesa ali lesnih tvoriv v stavbah znaša najmanj 30 % prostornine vgrajenih materialov (brez notranje opreme, plošče pritlične etaže in pod njo ležečih konstrukcij). Glede na navedeno se stavbe za zdravstveno oskrbo (CC-SI 1264 oziroma CC-SI 12640) opredelijo kot izjema in so kot take izvzete iz obstoječega predmeta »Projektiranje in izvedba gradnje stavb«.

S to uredbo se razširja nabor predmetov zelenega javnega naročanja z dodatnima predmetoma Stavbno pohištvo in Protihrupne cestne ograje. V Prilogi 1 k uredbi je opredeljeno, da predmet Stavbno pohištvo zajema okna in notranja vrata, predmet Protihrupne cestne ograje pa ograje, ki se postavljajo ob cestah za zaščito pred hrupom, ki ga povzroča cestni promet. Z vključitvijo dodatnega predmeta zelenega javnega naročanja »Stavbno pohištvo« se bo dodatno spodbudila večja raba lesa pri gradnji stavb, kar bo zaradi povečane rabe lesa in lesnih tvoriv pozitivno vplivalo na hitrejši razvoj gozdno lesnih verig in tudi na domačo lesnopredelovalno industrijo. To bo imelo velik pozitiven vpliv tudi na zmanjšanje emisij CO₂, hkrati pa tudi na zmanjšanje izvoza nepredelane hlodovine, kar bo omogočilo hitrejši razvoj domače lesnopredelovalne industrije. Z vključitvijo dodatnega predmeta zelenega javnega naročanja »Protihrupne cestne ograje« pa se bo povečalo povpraševanje investitorjev po vgradnji določenega deleža lesa v protihrupne ograje, kar bo imelo pozitiven vpliv tako na večjo predelavo in rabo lesa, kot tudi na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v okolje.

Dodajamo še, da je bil na skupni seji Odbora za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano in Odbora za gospodarstvo dne 3. maja 2021 k 1. točki dnevnega reda (nezadostno izkoriščanje razvojnih priložnosti lesnopredelovalne industrije v Sloveniji) med drugim sprejet tudi sklep, da oba odbora »predlagata Vladi RS, da sprejme dodatne ukrepe za povečanje rabe lesa v okviru določil Uredbe o zelenem javnem naročanju (javne stavbe, stavbno pohištvo, protihrupne ograje)«.

Enopomensko oceno finančnih posledic predlaganih sprememb uredbe je težko dati. Veliko vlogo pri tem ima vrsta stavbe, stroški, ki se upoštevajo pri primerjalnem izračunu, in drugi dejavniki, ki vplivajo na stroške stavbe v njeni življenjski dobi. Ocena finančnih posledic širitve predmetov zelenega javnega naročanja je pripravljena na podlagi strokovnih študij uveljavljenih institucij in člankov mednarodni priznanih arhitektov in strokovnjakov s tega področja. Če pri primerjavi stroškov lesene in klasične gradnje poleg materialnih stroškov upoštevamo tudi ostale stroške gradnje (do 60 % krajši čas lesene gradnje, do 50 % manj zaposlenih, potrebnih pri gradnji) in primerjalne prednosti lesene gradnje v primerjavi s klasično (hitrejša vseljivost objektov, manjše emisije, večje neto uporabne površine, zdravju bolj prijazno bivanje, manjša masa objekta, večja potresna varnost ipd.), se tehtnica praviloma obrne v prid gradnje z lesom. Upoštevati je treba tudi, da je ob izteku življenjske dobe objekta strošek razgradnje stavb, zgrajenih pretežno iz lesa, precej nižji kot tisti za stavbe iz drugih gradbenih materialov.

Z dobrim načrtovanjem stavb, kakovostno organizacijo proizvodnje elementov in gradbišča, optimizacijo transporta in s skrajšanjem same gradnje objektov (potrebnih je tudi manj delavcev) je torej mogoče cenovno razliko med klasično in leseno gradnjo izničiti in celo obrniti v prid leseni gradnji. To je postalo očitno v zadnjih letih, ko se je število lesenih gradenj skokovito povečalo. S povečevanjem obsega gradnje z lesom se povečuje tudi standardizacija postopkov gradnje, kar bo ceno tovrstne gradnje še naprej zniževalo.

Povečevanje količine predelanega lesa bo imelo številne pozitivne multiplikativne učinke na slovensko lesnopredelovalno industrijo in prilagajanje podnebnim spremembam. S predelavo 3 milijonov m³ okroglega lesa bi slovensko lesarstvo ustvarilo prek 2,6 milijarde EUR prihodkov od prodaje. Zaposlenost v tej panogi bi se povečala za 17 %. Če bi to količino lesa predelali v končne proizvode, ki bi nadomestili druge materiale, ki za pridelavo in predelavo potrebujejo več energije, bi zmanjšali letne emisije CO₂ za 28 %. Če bi to preračunali v denarno vrednost po zgledu evropske sheme trgovanja z emisijskimi kuponi (ETS), bi s tem dosegli do 170 milijonov EUR prihranka na letni ravni.

Po oceni MGRT je uporaba lesenih gradbenih sistemov za gradnjo stavb najcenejša in najbolj učinkovita pot za doseg cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za 55 %. To še zlasti velja, če upoštevamo stroške v celotnem življenjskem ciklu. Zato se ocenjuje, da predlagane spremembe uredbe v zvezi z uporabo lesa v gradnji ne bodo prinesle negativnih finančnih učinkov, kar potrjujejo tudi narejene primerjalno pravne študije in številni primeri dobre prakse.

S spremembo uredbe se razširja tudi nabor okoljskih vidikov, ki jih je treba upoštevati pri oddaji javnih naročil. Zaradi precejšnjega negativnega vpliva nekaterih, predvsem plastičnih proizvodov za enkratno uporabo, na okolje, je treba pri zelenem javnem naročanju dati prednost bolj trajnostnim proizvodom, bodisi proizvodom, ki ne vsebujejo plastike, bodisi proizvodom, ki so trajnejše zasnovani in jih je mogoče večkrat uporabiti. S takimi ukrepi prispevamo k uveljavljanju hierarhije ravnanja z odpadki s poudarkom na preprečevanju odpadkov in zmanjšanju smetenja okolja. V Evropski uniji vsako leto v morjih in oceanih konča 150.000 do 500.000 ton plastičnih odpadkov, pri čemer plastični proizvodi za enkratno uporabo predstavljajo 50 %. Med plastične proizvode za enkratno uporabo spadajo različni pogosto uporabljeni izdelki široke potrošnje, ki se po enkratni uporabi za namen, za katerega so bili predvideni, zavržejo, redko reciklirajo in hitro smetijo okolje. Zato je treba trend obrniti v uporabo bolj trajnostnih proizvodov.

Dodatno se v uredbi popravlja tudi besedilo pri cilju zelenega javnega naročanja čistil ter spreminjajo določbe, ki urejajo nabavo ekoloških živil in živil iz shem kakovosti. Te se spreminjajo zaradi določb Zakona o kmetijstvu, ki opredeljuje nadzor nad realizacijo javnih naročil v delu, ki se nanaša na živila. V uredbi se natančneje opredeljuje, da se delež ekoloških živil in živil iz shem kakovosti nanaša na količino, izraženo v kilogramih. Tako bo omogočeno enotno izvajanje in pravilno nadziranje realizacije določb 2. in 3. točke 6. člena uredbe. Prilagaja pa se tudi 11. člen uredbe (prehodna določba).