



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Brüsszel, 2019. május 24.
(OR. en)**

2017/0291 (COD)

PE-CONS 57/19

**TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493**

JOGALKOTÁSI AKTUSOK ÉS EGYÉB ESZKÖZÖK

Tárgy:	AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról
--------	--

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2019/...
IRÁNYELVE

(...)

**a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának
előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen 192. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 262., 2018.7.25., 58. o.

² HL C 387., 2018.10.25., 70. o.

³ Az Európai Parlament 2019. április 18-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

mivel:

- (1) Az Európai Tanács 2014. október 23–24-i következtetéseiben kiemeltéknek megfelelően az Unió elkötelezett a fenntartható, versenyképes, biztonságos és dekarbonizált energiarendszer megvalósítása iránt. Az „Éghajlat- és energiapolitikai keret a 2020–2030-as időszakra” című, 2014. január 22-i bizottsági közlemény ambiciózus kötelezettségvállalásokat ír elő az Unió számára arra vonatkozóan, hogy 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 40 %-kal csökkentse az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását, legalább 27 %-ra növelje a megújuló energiaforrások felhasználásának arányát, legalább 27 %-os energiamegtakarítást érjen el, és javítsa az Unió energiabiztonságát, versenyképességét és fenntarthatóságát. Azóta az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ 2030-ra az Unió teljes bruttó energiafogyasztásának legalább 32 %-ában határozza meg a megújuló forrásokból előállított energia arányát, az (EU) 2018/2002 európai parlamenti és tanácsi irányelv² pedig 2030-ra legalább 32,5 %-os új energiahatékonysági célértéket határozott meg.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2002 irányelve (2018. december 11.) az energiahatékonyságról szóló 2012/27/EU irányelv módosításáról (HL L 328., 2018.12.21., 210. o.).

- (2) „Az alacsony kibocsátású mobilitás európai stratégiája” című, 2016. július 20-i közleményében a Bizottság bejelentette, hogy ahhoz, hogy az Egyesült Nemzetek Éghajlat-változási Keretegyezményéhez csatlakozott felek 2015-ben Párizsban rendezett 21. konferenciáján tett uniós kötelezettségvállalások teljesüljenek, fel kell gyorsítani a közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítését, és ezért az évszázad közepére a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásnak és szennyezőanyag-kibocsátásnak határozottan a nulla felé kell majd közelednie. Emellett a közlekedésből származó, az egészségre és a környezetre káros légszennyező anyagok kibocsátásának jelentős csökkentéséről is késedelem nélkül intézkedni kell. Ezt többféle szakpolitikai kezdeményezéssel el lehet érni, többek között a tömegközlekedésre történő áttállást támogató intézkedésekkel, valamint a tiszta járművek használatát ösztönző közbeszerzések alkalmazásával.
- (3) A Bizottság 2017. május 31-i, „Európa mozgásban – A mindenkit megillető tiszta, versenyképes és összekapcsolt mobilitás felé való, társadalmilag igazságos átmenet programja” című közleményében hangsúlyozza, hogy a tiszta járműveknek, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának és a digitalizációt és az automatizálást kiaknázó új mobilitási szolgáltatásoknak az Unióban való elterjedése számos előnnyel járna az uniós polgárok, a tagállamok és az ipar számára. Ezen előnyök közé tartoznak a biztonságosabb és zökkenőmentesebb mobilitási megoldások, valamint a káros szennyezőanyag-kibocsátásnak való kitettség csökkenése. Emellett az Unió helyzetét értékelő, 2017. szeptember 13-i beszédben elhangzott, hogy az Unió egyik fő célkitűzése, hogy világszinten vezető szerepe legyen a dekarbonizáció terén.

- (4) Amint azt a Bizottság az „Európa mozgásban” című közleményében bejelentette, ez az irányelv annak a második javaslatcsomagnak a részét képezi, amely hozzá fog járulni az Unió alacsony kibocsátású mobilitásra irányuló törekvéseinek elősegítéséhez. Ennek az intézkedéscsomagnak, amelyet „Az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás megteremtése – A Földet védelmező, a polgárait jogokkal felruházó, az iparágai és munkavállalói számára biztonságot nyújtó Európai Unió” című, 2017. november 8-i bizottsági közlemény ismertetett, az a célja, hogy kínálat- és keresletorientált intézkedések együttes alkalmazása révén biztosítsa, hogy az Unió ráálljon az alacsony kibocsátású mobilitáshoz vezető pályára, és egyúttal fokozza az Unió mobilitási ökoszisztémájának versenyképességét. A tiszta járművek használata előmozdításának párhuzamosan kell történnie a tömegközlekedés további fejlesztésével, hogy csökkenjenek a forgalmi dugók és ennek következtében csökkenjen a kibocsátás és javuljon a levegő minősége.
- (5) Az új technológiáknak köszönhető innováció elősegíti a járművek szén-dioxid kibocsátása és a levegő- és zajszennyezés csökkentését, támogatva ugyanakkor a közlekedési ágazat dekarbonizációját. Az alacsony és nulla szén-dioxid kibocsátású közúti járművek fokozott elterjedése csökkenteni fogja a szén-dioxid-kibocsátást és egyes szennyezőanyagok (szilárd részecskék, nitrogén-oxidok és nemmetán szénhidrogének) kibocsátását, és ezáltal javítja majd a városok és egyéb szennyezett térségek levegőminőségét, egyben hozzájárulva az uniós ipar versenyképességéhez és növekedéséhez a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek növekvő globális piacán. A Bizottságnak olyan szakpolitikai intézkedésekre kell törekednie, amelyek az egyenlő versenyfeltételek és a tagállamok közötti kiegyensúlyozott fejlődés elősegítése érdekében valamennyi tagállamban előmozdítják az ilyen új technológiák széles körű ipari elterjedését és gyártási kapacitásának növekedését.

- (6) A piaci előrejelzések azt jelzik, hogy a tiszta járművek beszerzési ára folyamatos csökkenni fog. Az alacsonyabb üzemeltetési és fenntartási költségek már ma is versenyképes összköltséget jelentenek a tulajdonosok számára. A beszerzési árak várható csökkenése tovább csökkenti a tiszta járművek piacra jutásának és elterjedésének akadályait a következő évtizedben.
- (7) Jóllehet az Unió a kutatás és a nagy értékű ökoinnováció terén a vezető régiók egyike, az akkumulátorral működő elektromos buszok- és akkumulátorok legnagyobb gyártóinak az ázsiai és csendes-óceáni térség ad otthont. Hasonlóképpen, az akkumulátoros elektromos járművek globális piacának fejlődését a kínai és az egyesült államokbeli piacok hajtják. A tiszta járművek beszerzésére irányuló, nagyratörő uniós szakpolitika segíteni fogja az innováció ösztönzését és az uniós ipar versenyképességének és növekedésének további előmozdítását a tiszta járművek és a kapcsolódó technológiai infrastruktúra növekvő globális piacain. Amint azt 2017. október 3-i, „Közbeszerzés Európában és Európa szolgálatában” című közleményében megjegyezte, a Bizottság továbbra is az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a harmadik országok közbeszerzési piacaihoz való jobb hozzáférés érdekében tett erőfeszítések élére áll, ideértve a közúti járművek megvásárlását, lízingjét, bérletét és részletvételét is.

- (8) Figyelembe véve, hogy az árukra, építési beruházásokra és szolgáltatásokra fordított közkiadások 2018-ban a GDP megközelítőleg 16 %-át tették ki, a hatóságok közbeszerzési politikájukon keresztül az innovatív áruk és szolgáltatások tekintetében ösztönözni és támogatni tudják a piacokat. E cél megvalósítása érdekében a 2009/33/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek¹ egyértelmű és átlátható követelményeket kell megállapítania, többek között világos, hosszú távú beszerzési célértékeket és egyszerű módszert ezek kiszámítására. A 2014/24/EU² és a 2014/25/EU³ európai parlamenti és tanácsi irányelv olyan közbeszerzési minimumszabályokat határoz meg, amelyek összehangolják az ajánlatkérő szervek és a közszolgáltató ajánlatkérők által az építési beruházások, az áruk és a szolgáltatások beszerzése során alkalmazott eljárásokat. Ezen Az említett irányelvek különösen monetáris értékhatárokat állapítanak meg annak meghatározására, hogy mely közbeszerzési szerződések tartoznak az uniós közbeszerzési jogszabályok hatálya alá. Az említett értékhatárok a 2009/33/EK irányelv tekintetében is alkalmazandók.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról (HL L 120., 2009.5.15., 5. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

- (9) A járművek megfelelő feltöltésére szolgáló infrastruktúra rendelkezésre állása szükséges az alternatív üzemanyagot használó járművek bevezetéséhez. 2017. november 8-án a Bizottság cselekvési tervet fogadott el az Unión belüli alternatívüzemanyag-infrastruktúra gyorsabb kiépítése érdekében, többek között a nyilvánosság rendelkezésére álló infrastruktúra uniós alapok révén történő kiépítéséhez nyújtott megerősített támogatás révén, elősegítve a tiszta járművek – többek között a tömegközlekedés – felé való átmenet kedvezőbb feltételeinek megteremtését. A Bizottság 2020. december 31-ig felül fogja vizsgálni a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ végrehajtását, és ha a felülvizsgálat alapján szükségesnek tartja, jogalkotási javaslatot nyújt majd be az említett irányelv módosítására.
- (10) A 2009/33/EK irányelv kiegészíti az Unió horizontális közbeszerzési jogszabályait, és fenntarthatósági kritériumok meghatározása révén törekszik a tiszta és energiahatékony közúti járművek piacának előmozdítására. A Bizottság 2015-ben utólagos értékelést készített a 2009/33/EK irányelvről, és arra a következtetésre jutott, hogy az említett irányelv – elsősorban hatályának és a gépjármű-vásárlásra vonatkozó rendelkezéseinek a hiányosságai miatt – nem segítette elő a tiszta járművek Unió-szerte való piaci elterjedését. Az említett értékelés megállapította, hogy az említett irányelvnek az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentésére, valamint az ipar versenyképességének előmozdítására gyakorolt hatása meglehetősen korlátozott volt.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

- (11) A Bizottság által a 2009/33/EK irányelv felülvizsgálatakor elvégzett hatásvizsgálat kiemeli a tiszta járművek beszerzésére vonatkozó uniós szintű átfogó irányítási megközelítés megváltoztatásával járó előnyöket. A minimális beszerzési célértékek meghatározása – a külső költségeknek a beszerzésekkel kapcsolatos döntések során való internalizálásához képest – ténylegesen elősegítheti a tiszta járművek piaci elterjedése ösztönzésének és előmozdításának célját, ugyanakkor a hatásvizsgálat megjegyzi annak a jelentőségét, hogy a környezetvédelmi szempontokat minden közbeszerzési döntés meghozatalakor figyelembe kell venni. Azok az előnyök, amelyeket az uniós polgárok és vállalkozások közép- és hosszú távon élveznek teljes mértékben indokolják ezt a megközelítést, feltéve, hogy elegendő rugalmasságot biztosít az ajánlatkérő szervek és a közszolgáltató ajánlatkérők számára az alkalmazandó technológia megválasztása tekintetében.
- (12) A 2009/33/EK irányelv hatályának a járművek lízingjére, bérletére vagy részletvételére, továbbá bizonyos szolgáltatásokra való kiterjesztésével biztosítható, hogy annak valamennyi releváns beszerzési mód a hatálya alá tartozzon. Az ezen irányelv hatálya alá tartozó szolgáltatások, például a közúti közösségi közlekedési szolgáltatások, a különleges célú közúti személyszállítási szolgáltatások, a nem menetrend szerinti személyszállítás, valamint bizonyos postai és csomagkézbesítési szolgáltatások és hulladékszállítási szolgáltatások azok, ahol az ilyen szolgáltatásnyújtáshoz használt járművek az ezen irányelv hatálya alá tartozó járműkategóriákba tartoznak és a szerződés jelentős összetevőjét képezik. Ezeket a szolgáltatásokat a mellékletben felsorolt közös közbeszerzési szójegyzék kódjain keresztül kell azonosítani. A meglévő szerződéseket ez az irányelv nem érintheti visszaható hatállyal.

- (13) A fő érdekelt felek széles körben támogatják a tiszta járművek fogalmának a könnyűgépjárművek tekintetében az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyező anyagok csökkentésére vonatkozóan megállapított követelmények figyelembevételével történő meghatározását. Annak biztosítása érdekében, hogy megfelelő ösztönzők álljanak rendelkezésre az Unióban a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek piaci elterjedésének ösztönzésére, az ezen irányelv szerinti közbeszerzési rendelkezéseket össze kell hangolni a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek az (EU) 2019/... európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁺ megállapított fogalmával. Az ezen irányelv alapján végrehajtott intézkedések hozzá fognak járulni az az (EU) 2019/... rendeletben⁺⁺ meghatározott előírások követelményeinek való megfeleléshez. A levegő minőségének javítása érdekében a tiszta járműveknek a nitrogén-oxidra és az ultrafinom részecskékre - részecskeszámra - vonatkozó, valós vezetési feltételek melletti, hatályos kibocsátási határértékek által meghatározott minimumkövetelményekhez képest jobb teljesítményt kell nyújtaniuk. A kibocsátásmentes járművek mellett jelenleg kevés olyan könnyűgépjármű létezik, amelynek a levegőszennyező kibocsátása a jelenlegi kibocsátási határértékek 80 %-a vagy annál kevesebb. Az ilyen járművek száma azonban várhatóan növekedni fog az elkövetkező években, különösen a hálózatról tölthető hibrid járművéké. A közbeszerzésekre vonatkozó ambiciózusabb megközelítés további jelentős ösztönzést jelenthet a piac számára.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) .../... rendelete az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L ...).

⁺ HL: Kérjük, illessze be a szövegbe a PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát, és illessze be az említett rendelet számát, dátumát, címét és HL hivatkozását a lábjegyzetbe.

⁺⁺ HL: Kérjük, illessze be a szövegbe a PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) dokumentumban szereplő rendelet számát.

- (14) A tiszta nehézgépjárműveket alternatív üzemanyagok használatával kell meghatározni a 2014/94/EU irányelvvel összhangban. Amikor folyékony bioüzemanyagokat, szintetikus vagy paraffinos üzemanyagokat kell használni a beszerzett járművekben, az ajánlatkérő szervezeteknek és a közszolgáltató ajánlatkérőknek kötelező szerződési feltételek vagy a közbeszerzési eljáráson belüli, hasonlóan hatékony eszközök révén biztosítaniuk kell, hogy e járművekben csak ilyen üzemanyagokat használjanak. Bár ezek az üzemanyagok üzemanyag-adalékokat tartalmazhatnak, mint például az adaptált dízelmotorokhoz használt ED95 etanol alapú üzemanyag esetében, ezeket nem szabad fosszilis tüzelőanyagokkal keverni.
- (15) A települések levegőminőségének javítása érdekében alapvető fontosságú a járműflotta tiszta járművek révén történő megújítása. Ezenkívül a körforgásos gazdaság elvei megkövetelik a termék élettartamának meghosszabbítását. Ezért a tiszta járművekre vagy a kibocsátásmentes járművekre vonatkozó követelményeknek utólagos átalakítás eredményeként megfelelő járműveket is bele kell számítani a vonatkozó minimális beszerzési célértékek teljesítésébe.

- (16) Mivel a könnyűgépjárműveket és a nehézgépjárműveket különböző célokra használják, és piaci érettségük is eltérő, célszerű volna, ha a közbeszerzési rendelkezések figyelembe vennék ezeket a különbségeket. A hatásvizsgálat elismerte, hogy az alacsony és kibocsátásmentes városi autóbuszok piaca egyre fejlettebb, míg az alacsony és kibocsátásmentes tehergépjárművek piaca a piaci fejlődés korábbi szakaszában van. Az alacsony és kibocsátásmentes távolsági buszok piacának korlátozott fejlettségi szintje, ebben a piaci szegmensben a közbeszerzések viszonylag korlátozott szerepe és az említett távolsági buszok egyedi működési követelményei miatt a távolsági buszoknak nem kell ezen irányelv hatálya alá tartozniuk. A 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet¹, valamint az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 107. sz. előírása által követett megközelítéssel összhangban az álló utasok számára fenntartott területekkel rendelkező M₃ kategóriájú járművek, amelyek lehetővé teszik az utasok gyakori mozgását, városi buszoknak tekintendők, míg az olyan M₃ kategóriájú járművek, amelyeken az álló utasok számára fenntartott terület nagyon korlátozott, vagy nincs is, távolsági buszoknak minősülnek. Tekintettel az emeletes buszok igen korlátozott piacára és azok sajátos tervezési korlátaira, az ezen irányelv hatálya alá tartozó első referencia-időszakban helyénvaló alacsonyabb minimális beszerzési célértékeket alkalmazni az adott nehézgépjármű-kategóriába tartozó járművek kibocsátásmentes járműveire vonatkozóan azokban a tagállamokban, ahol az emeletes buszok a közbeszerzések jelentős hányadát teszik ki.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.);

- (17) Annak elkerülése érdekében, hogy aránytalan terhek háruljanak a hatóságokra és a piaci szereplőkre, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy ezen irányelv követelményei alól mentesítsék a működési követelményeikhez kapcsolódó egyedi jellemzőkkel rendelkező egyes járművek közbeszerzéseit. E járművek közé tartoznak a páncélozott járművek, a mentőautók, a halottszállító járművek, a kerekesszékekkel hozzáférhető M₁ kategóriájú járművek, a mobil daruk, az elsősorban építkezéseken vagy kőbányákban, kikötői vagy repülőtéri létesítményekben való használatra tervezett és kialakított járművek, valamint a kifejezetten a fegyveres erők, a polgári védelem, a tűzoltóság és a közrend fenntartásáért felelős erők általi használatra tervezett vagy átalakított járművek. Az ilyen átalakítások speciális kommunikációs berendezések vagy vészvilágítás beszerelésére is vonatkozhatnak. Az ezen irányelvben előírt követelményeket nem kell alkalmazni azokra a járművekre, amelyeket kifejezetten munkavégzésre terveztek és gyártottak, és amelyek nem alkalmasak utasok vagy áruk szállítására. Az ilyen járművek közé tartoznak a közútkarbantartási járművek, például a hóekék.

- (18) A tiszta járművekre vonatkozó, tagállami szinten két, 2025-ben és 2030-ban véget érő referencia-időszakban teljesítendő minimális beszerzési célértékek meghatározása hozzá kell, hogy járuljon a szakpolitikai kiszámíthatósághoz azokon a piacokon, ahol az alacsony és kibocsátásmentes mobilitást célzó beruházásra van szükség. A minimális célértékek Unió-szerte hozzájárulnak a tiszta járművek piacának megteremtéséhez. Ezen célértékek időt biztosítanak a közbeszerzési folyamatok kiigazítására, és egyértelmű piaci jelzéssel szolgálnak. Továbbá annak előírása, hogy az említett referenciaidőszakokban beszerzendő buszokra vonatkozó minimális célérték felét kibocsátásmentes buszok beszerzésével teljesítsék, erősíti a közlekedési ágazat dekarbonizációja iránti elkötelezettséget. Meg kell jegyezni, hogy a trolibuszok kibocsátásmentes buszoknak számítanak, feltéve, hogy csak villamos energiával működnek, vagy csak kibocsátásmentes erőátviteli rendszert használnak, amikor nem csatlakoznak a hálózathoz, egyéb esetben pedig még mindig tiszta járműnek számítanak. A hatásvizsgálat megjegyzi, hogy a tagállamok egyre többször határoznak meg célértékeket gazdasági kapacitásuktól és a probléma súlyosságától függően. Az egyes tagállamokra vonatkozóan eltérő célértékeket kell meghatározni gazdasági kapacitásukkal (egy főre eső bruttó hazai termék) és a szennyezésnek való kitettségükkel (a városi területek népsűrűsége) összhangban. Az ezen irányelvre vonatkozóan lefolytatott területi hatásvizsgálat azt mutatta, hogy a hatások egyenletesen oszlanak majd meg az Unió egyes régiói között.

- (19) A tagállamoknak rugalmasan kell elosztaniuk erőfeszítéseiket annak érdekében, hogy – saját alkotmányos keretükkel és közlekedéspolitikai célkitűzéseikkel összhangban – teljesítsék területükön a minimális célértékeket. Az erőfeszítések egyes tagállamokon belüli felosztásánál különböző tényezőket lehet figyelembe venni, mint például a gazdasági kapacitást, a levegőminőséget, a népsűrűséget, a közlekedési rendszerek jellemzőit, a közlekedés dekarbonizációjára és a légszennyezés csökkentésére irányuló politikákat, illetve bármely más releváns kritériumot.
- (20) A kipufogócsőnél mért nulla kibocsátással rendelkező járművek szintén hagynak környezeti lábnyomot maguk után a kitermeléstől a gépjárművekben történő felhasználásig terjedő üzemanyag-ellátási láncból származó kibocsátások és az alkatrészek gyártási folyamata és azok újrafeldolgozhatósági szintje miatt. A fenntarthatóság célkitűzéseivel való összhang érdekében az akkumulátorokat minimális környezeti hatásokkal kell előállítani az Unióban és azon kívül, különösen ami az akkumulátorok gyártásánál használt nyersanyagok kitermelésének folyamatát illeti. Az e kihívást kezelő technológiák – például a fenntartható és újrafeldolgozható akkumulátorok – előmozdítása hozzájárulhat az elektromos járművek általános fenntarthatóságához, olyan kezdeményezések révén, mint az uniós akkumulátoripari összefogás és az akkumulátorokra vonatkozó uniós cselekvési terv, valamint a 2006/66/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ felülvizsgálata révén. A 2030 utáni időszakban a járművek teljes életciklusra számított és a „kitermeléstől a gépjárművekben történő felhasználásig” („well-to-wheel”) történő széndioxid-kibocsátását figyelembe kell venni, figyelembe véve az uniós jog az adott időpontban történő kiszámításukra vonatkozó releváns rendelkezéseit.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/66/EK irányelve (2006. szeptember 6.) az elemekről és akkumulátorokról, valamint a hulladékelemekről és -akkumulátorokról, továbbá a 91/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 266., 2006.9.26., 1. o.).

- (21) Az Európai Parlament a gépjárműiparban alkalmazott kibocsátásmérés vizsgálatát követően a Tanácshoz és a Bizottsághoz intézett 2017. április 4-i ajánlásában¹ felszólította a tagállamokat arra, hogy mozdítsák elő a zöld közbeszerzési politikákat azáltal, hogy hatóságaik kibocsátásmentes és nagyon alacsony kibocsátású gépjárműveket szereznek be saját gépjárműflottájukba vagy közös gépkocsihasználatra irányuló közprogramok vagy részlegesen közprogramok részére, valamint arra, hogy 2035-ig szüntessék meg a széndioxidot kibocsátó új járművek forgalomba helyezését.
- (22) A legnagyobb hatás akkor érhető el, ha a tiszta járművek közbeszerzésének előmozdítása olyan területekre irányul, ahol viszonylag magas a lég- és zajszennyezés mértéke. Célszerű, ha a hatóságok különösen ezekre a területekre összpontosítanak a hazai minimális beszerzési célértékek végrehajtásakor. A hatóságok célszerű, ha intézkedéseket hoznak – például megfelelő pénzügyi források rendelkezésre bocsátása az ajánlatkérő szervek és a közszolgáltató ajánlatkérők számára – annak elkerülése érdekében, hogy az ebben az irányelvben meghatározott minimális beszerzési célértékeknek való megfelelés költségei a fogyasztók számára magasabb jegyárakat vagy a tömegközlekedési szolgáltatások csökkenését eredményezzék, vagy hogy visszafogják a tiszta, de nem közúti közlekedési szolgáltatások, például a villamosok és a metróvonatok fejlesztését. A hatóságoknak az ezekre vonatkozó intézkedéseiket bele kell foglalniuk az ezen irányelv szerinti jelentéseikbe. Az aránytalan terhek elkerülése és ezen irányelv potenciális eredményeinek optimalizálása érdekében megfelelő technikai segítséget kell nyújtani a hatóságok számára.

¹ HL C 298., 2018.8.23., 140. o.

- (23) A közösségi közlekedés csak kis mértékben járul hozzá a közlekedési ágazatból származó kibocsátásokhoz. A közlekedés dekarbonizációjának további előmozdítása, a levegőminőség javítása és a különböző piaci szereplők közötti egyenlő versenyfeltételek fenntartása érdekében a tagállamok – az uniós joggal összhangban – dönthetnek úgy, hogy hasonló követelményeket írnak elő az ezen irányelv hatálya alá nem tartozó magánüzemeltetőkre és szolgáltatásokra is, például a taxi-, az autókölcsönző és a telekocsi-vállalkozásokra.
- (24) Az életciklusköltség-elemzés fontos eszköz az ajánlatkérő szervek és közszolgáltató ajánlatkérők számára ahhoz, hogy számba vegyék a jármű életciklusa során jelentkező energia- és környezeti költségeket, köztük az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és az egyéb szennyezőanyag-kibocsátás költségét, az ezek pénzben kifejezhető értékének meghatározására szolgáló adott módszer alapján. Tekintettel arra, hogy a teljes életciklusra vonatkozó költségek kiszámítására vonatkozóan a 2009/33/EK irányelvben szereplő módszert kevésbé alkalmazzák, és figyelembe véve az ajánlatkérő szervek és közszolgáltató ajánlatkérők által a saját egyedi körülményeikhez és szükségleteikhez igazított módszerek használatára vonatkozóan rendelkezésre bocsátott információkat, nem célszerű kötelezővé tenni egy adott módszer használatát, hanem az ajánlatkérő szervek és a közszolgáltató ajánlatkérők számára lehetővé kell tenni, hogy beszerzési eljárásaik támogatása érdekében választhassanak a különböző életciklusköltség-elemzés módszerek közül, a 2014/24/EU irányelv 67. cikkében és 2014/25/EU irányelv 82. cikkében leírt, gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kritérium alapján, figyelembe véve a jármű teljes élettartama során jelentkező költséghatékonyságot, valamint a környezeti és társadalmi szempontokat.

- (25) Az ezen irányelv szerinti közbeszerzésekről való jelentéstételnek egyértelmű áttekintést kell adnia a piacról, lehetővé téve az irányelv végrehajtásának hatékony nyomon követését. E jelentéstételnek azzal kell kezdődnie, hogy a tagállamok ... [e módosító irányelv hatálybalépésének időpontjától számított 36 hónap]-ig előzetesen információkat nyújtanak be a Bizottságnak, majd első alkalommal 2026-ban, azt követően pedig háromévente átfogó jelentést kell benyújtaniuk a minimális beszerzési célértékek eléréséről. Az időkeretet a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelv szerinti, meglévő jelentéstételi kötelezettségekhez kell igazítani. Az állami szervekre nehezedő adminisztratív terhek minimálisra csökkentése és a piac hatékony áttekintése érdekében elő kell segíteni az egyszerűsített jelentéstételt. A Bizottság megoldásokat fog biztosítani a közbeszerzési felhívások elektronikus adatbázisában (Tenders Electronic Daily (TED)) való nyilvántartásba vételhez és nyomon követéshez, és az Unió közös közbeszerzési szójegyzéke keretében biztosítani fogja a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek, illetve az alternatív üzemanyagot használó egyéb járművek átfogó bejelentését. A közös közbeszerzési szójegyzékben külön kódok segítik majd a közbeszerzési felhívások elektronikus adatbázisában való nyilvántartásba vételt és nyomon követést.

- (26) Nemzeti és uniós szintű célzott állami támogatási intézkedések révén további támogatást lehet nyújtani a tiszta járművek és infrastruktúráik piaci elterjedéséhez. Ezen intézkedések közé tartozik az uniós források közösségi közlekedési flották megújítását támogató, nagyobb mértékű használata és az ismeretek hatékonyabb cseréje, valamint a beszerzések összehangolása annak érdekében, hogy a költségcsökkentés és a piaci hatások szempontjából kellően nagy volumenű intézkedéseket lehessen megvalósítani. A 2014–2020 közötti időszakban nyújtott környezetvédelmi és energetikai állami támogatásokról szóló iránymutatás¹ elismeri az alternatív üzemanyagok forgalmazásához szükséges infrastruktúrák fejlesztését elősegítő állami támogatás lehetőségét. Mindazonáltal az Európai Unió működéséről szóló szerződést és különösen annak 107. és 108. cikkét továbbra is alkalmazni kell az ilyen állami támogatásra.

¹ HL C 200., 2014.6.28., 1. o.

- (27) A tiszta járművek beszerzéséhez nyújtott célzott támogatási intézkedések segíthetik az ajánlatkérő szervezetek és a közszolgáltató ajánlatkérőket. A 2014–2020 közötti időszakra vonatkozó jelenlegi többéves pénzügyi keret alapján az Unió különböző alapokkal rendelkezik, amelyek célja a tagállamok, a helyi hatóságok és az érintett piaci szereplők támogatása a fenntartható mobilitásra való áttérésben. Különösen, az európai strukturális és beruházási alapok fontos forrást jelentenek a városi mobilitási projektek finanszírozásához. A Horizont 2020, az Unió 1291/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel¹ létrehozott kutatási programja finanszírozza a városi mobilitással és az intelligens városokkal és közösségekkel kapcsolatos kutatási és innovációs projekteket, míg az 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel² létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz a városi csomópontokban a releváns infrastruktúra kiépítését támogatja. A tiszta jármű meghatározásának bevezetése és az ezen irányelvben a beszerzésükre vonatkozó minimális célértékek meghatározása segítheti az uniós pénzügyi eszközök – ideértve a 2021–2027 közötti időszakra vonatkozó következő többéves pénzügyi keretet – még célzottabb felhasználásának biztosítását. Ezek a támogatási intézkedések segíteni fogják az infrastrukturális változások magas kezdeti beruházási költségeinek csökkentését és támogatni fogják a közlekedés dekarbonizációját.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1291/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a „Horizont 2020” kutatási és innovációs keretprogram (2014–2020) létrehozásáról és az 1982/2006/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 347., 2013.12.20., 104. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 1316/2013/EU rendelete (2013. december 11.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 129. o.).

- (28) A lehetséges előnyök teljes mértékű kiaknázása biztosításának elősegítése érdekében a Bizottságnak iránymutatást kell nyújtania a tagállamoknak a különböző felhasználható uniós alapokra vonatkozóan, valamint meg kell könnyítenie és strukturálnia kell a tagállamok között az ismeretek és a bevált gyakorlatok cseréjét, hogy előmozdítsa a tiszta és az energiahatékony közúti járművek ajánlatkérő szervek és közszolgáltató ajánlatkérők általi megvásárlását, lízingjét, bérletét vagy részletvételét. A Bizottságnak emellett továbbra is technikai és pénzügyi tanácsadási szolgáltatásokat kell nyújtania a helyi hatóságoknak és a piaci szereplőknek olyan eszközök révén, mint az Európai Beruházási Tanácsadó Platform, a JASPERS és a JESSICA. E támogatásnak magában kell foglalnia az ajánlatkérő szervek és a közszolgáltató ajánlatkérők arra való ösztönzését, hogy vonják össze erőforrásaikat az alacsony kibocsátású és energiahatékony közúti járművek közös beszerzésébe a méretgazdaságosság elérése és ezen irányelv célkitűzéseinek megvalósítása érdekében.
- (29) A beruházások hatásának maximalizálása érdekében jobban össze kell hangolni a mobilitást és a várostervezést, például fenntartható városi mobilitási tervek alkalmazása révén. A fenntartható városi mobilitási terveket több szakpolitikai területre kiterjedően, különböző irányítási szintekkel együttműködve dolgozzák ki, egybevonva a különböző közlekedési módokat, a közúti közlekedésbiztonságot, az áru fuvarozást, a mobilitásirányítást és az intelligens közlekedési rendszereket. A fenntartható városi mobilitási tervek fontos szerepet játszanak a szén-dioxid-kibocsátás, a zaj- és a levegőszennyezés csökkentésére vonatkozó uniós célok elérésében.

- (30) Ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, a tagállamoktól származó jelentések közös formátumának és azok továbbítási szabályainak meghatározása érdekében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.
- (31) A Bizottság 2027. december 31-ig felül kell hogy vizsgálja a 2009/33/EK irányelv végrehajtását. Ezt a felülvizsgálatot adott esetben az említett irányelv 2030 utáni időszakra vonatkozó módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísérnie, beleértve új, nagyra törő célok meghatározását és a hatály kiterjesztését más járműkategóriákra, például az L kategóriájú járművekre és az építkezéseken használt gépekre. Az említett irányelv felülvizsgálata során a Bizottságnak többek között értékelnie kell azt a lehetőséget is, hogy ezt az irányelvet összhangba hozza minden olyan módszerrel, amely a járművek széndioxid-kibocsátására vonatkozó uniós előírások keretében az élettartam során és a kitermeléstől a gépjárművekben történő felhasználásig tartó időszakban megvalósuló széndioxid-kibocsátások kiszámítására szolgál, valamint értékelnie kell a fenntartható és újrafeldolgozható akkumulátorok, és a legjobb besorolású és felújított gumiabroncsok használata előmozdításának lehetőségét.
- (32) Bár az ezen irányelv által meghatározott minimális beszerzési célértékek nem alkalmazandók az uniós intézményekre, kívánatos, hogy az uniós intézmények példát mutassanak.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (33) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen az alacsony kibocsátású mobilitás felé való elmozdulás elősegítése érdekében a tiszta járművek számára a keresleti oldalon további ösztönzők biztosítását, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban egy közös, hosszú távra szóló szakpolitikai keret rendelkezésre állása érdekében, valamint méretgazdaságossági okokból ez a cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritási elvnek megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (34) A tagállamoknak és a Bizottságnak a magyarázó dokumentumokról szóló, 2011. szeptember 28-i együttes politikai nyilatkozatával¹ összhangban a tagállamok vállalták, hogy az átültető intézkedéseikről szóló értesítéshez indokolt esetben egy vagy több olyan dokumentumot mellékelnek, amely megmagyarázza az irányelv elemei és az azt átültető nemzeti jogi eszközök megfelelő részei közötti kapcsolatot. Ezen irányelv tekintetében a jogalkotó úgy ítéli meg, hogy ilyen dokumentumok átadása indokolt.
- (35) A 2009/33/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹ HL C 369., 2011.12.17., 14. o.

1. cikk

A 2009/33/EK irányelv módosításai

A 2009/33/EK irányelv a következőképpen módosul:

- (1) A cím helyébe a következő szöveg lép:

„2009/33/EK irányelv a tiszta közúti járművek használatának az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében történő előmozdításáról”.

- (2) Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy és célkitűzések

Ez az irányelv előírja, hogy a tagállamok biztosítsák, hogy az ajánlatkérő szervek és a közszolgáltató ajánlatkérők a közúti járművek beszerzésekor figyelembe vegyék a járművek teljes élettartamához kapcsolódó energetikai és környezeti hatásokat, beleértve az energiafelhasználást, valamint a szén-dioxid és bizonyos szennyező anyagok kibocsátását azzal a céllal, hogy ez ösztönözze és előmozdítsa a tiszta és energiahatékony járművek piacát és javítsa a közlekedési ágazatnak az Unió környezetvédelmi, éghajlat- és energiapolitikájához való hozzájárulását.”

(3) A 2. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„2. cikk

Mentességek

A tagállamok mentesíthetik az ezen irányelvben meghatározott követelmények alól az (EU) 2018/858 európai parlamenti és tanácsi rendelet* 2. cikke (2) bekezdésének d) pontjában, 2. cikke (3) bekezdésének a) és b) pontjában, valamint I. melléklete A. részének 5.2–5.5. és 5.7. pontjában említett járműveket.

* Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).”

(4) A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

Hatály

1. Ez az irányelv a következő közbeszerzésekre alkalmazandó:

- a) ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők által odaítélt, közúti járművek megvásárlására, lízingjére, bérletére vagy részletvételére vonatkozó szerződések, amennyiben azok kötelesek alkalmazni a 2014/24/EU* és a 2014/25/EU** európai parlamenti és tanácsi irányelvben meghatározott közbeszerzési eljárásokat;
- b) az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet*** szerinti közszolgáltatási szerződések, melyek tárgya közúti személyszállítási szolgáltatások biztosítása azon a küszöbértéken felül, melyet a tagállamok határoznak meg, nem túllépve az említett rendelet 5. cikkének (4) bekezdésében meghatározott alkalmazandó küszöbértéket;
- c) az ezen irányelv mellékletének 1. táblázatában meghatározott szolgáltatási szerződések, amennyiben az ajánlatkérő szervek vagy közszolgáltató ajánlatkérők kötelesek alkalmazni a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelvben meghatározott közbeszerzési eljárásokat.

Ez az irányelv csak azokra a szerződésekre alkalmazandó, amelyek esetében az eljárást megindító felhívást ... [24 hónappal ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követően] után küldték el, illetve azokban az esetekben, amikor ilyen felhívásra nem kerül sor, amennyiben az ajánlatkérő szerv vagy a közszolgáltató ajánlatkérő az említett időpont után indította meg a közbeszerzési eljárást.

2. Ez az irányelv nem alkalmazandó a következőkre:

- a) az (EU) 2018/858 rendelet 2. cikke (2) bekezdésének a), b) és c) pontjában, valamint 2. cikke (3) bekezdésének c) pontjában említett járművekre;
- b) a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet^{****} 3. cikkének 2. és 3. pontjában meghatározott I. és A. osztályú járművek kivételével az M₃ kategóriájú járművekre.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

** Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

*** Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3, 1. o.).

**** Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).”

5. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. »ajánlatkérő szervek«: a 2014/24/EU irányelv 2. cikke (1) bekezdésének 1. pontjában és a 2014/25/EU irányelv 3. cikkében meghatározott ajánlatkérő szervek;
2. »közszolgáltató ajánlatkérők«: a 2014/25/EU irányelv 4. cikkében meghatározott közszolgáltató ajánlatkérők;
3. »közúti jármű«: az (EU) 2018/858 rendelet 4. cikke (1) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott, M vagy N kategóriájú jármű;

4. »tiszta jármű«:

- a) az M₁, az M₂ vagy az N₁ kategóriájú olyan jármű, amelynek CO₂ g/km-ben kifejezett maximális kipufogógáz-kibocsátása és valós vezetési feltételek melletti szennyezőanyag-kibocsátása nem éri el a melléklet 2. táblázatában meghatározott alkalmazandó százalékos kibocsátási határértékeket; vagy
- b) az M₃, az N₂ vagy az N₃ kategóriájú, a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv* 2. cikkének 1. és 2. pontjában meghatározott alternatív üzemanyagokat használó járművek, kivéve a földhasználat közvetett megváltozása tekintetében magas kockázatot jelentő alapanyagokból készített üzemanyagokat használókat, amelyek esetében az (EU) 2018/2001 európai parlamenti és tanácsi irányelv** 26. cikkével összhangban megfigyelték a nagy szénkészletekkel rendelkező földterületekre való jelentős mértékű termőterület-kiterjesztést. A folyékony bioüzemanyagokat, szintetikus és paraffinos üzemanyagokat használó járművek esetében ezeket az üzemanyagokat nem szabad hagyományos fosszilis tüzelőanyagokkal keverni;

5. »kibocsátásmentes nehézgépjármű«: olyan, az e cikk 4. pontjának b) alpontjában meghatározott tiszta jármű, amely nem rendelkezik belső égésű motorral, vagy olyan belső égésű motorral rendelkezik, amelynek kibocsátása a 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel^{***} és végrehajtási intézkedéseivel összhangban mérve kevesebb mint 1 g CO₂/kWh, vagy a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel^{****} és végrehajtási intézkedéseivel összhangban mérve kevesebb mint 1 g CO₂/km.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/2001 irányelve (2018. december 11.) a megújuló energiaforrásokból előállított energia használatának előmozdításáról (HL L 328., 2018.12.21., 82. o.).

*** Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).

**** Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről (HL L 171., 2007.6.29., 1. o.).”

6. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Minimális beszerzési célértékek

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a 3. cikkben említett járművek és szolgáltatások beszerzése a tiszta könnyűgépjárművekre vonatkozóan megfeleljen a melléklet 3. táblázatában, a tiszta üzemű nehézgépjárművekre vonatkozóan pedig a melléklet 4. táblázatában meghatározott minimális beszerzési célértékeknek. E célértékeket a tiszta járművek minimális százalékos arányaként fejezik ki a 3. cikkben említett, az első referencia-időszak tekintetében ... [24 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követően] és 2025. december 31. között, a második referencia-időszak tekintetében pedig 2026. január 1. és 2030. december 31. között odaítélt valamennyi szerződés hatálya alá tartozó közúti járművek teljes számán belül.
- (2) A minimális beszerzési célértékek kiszámítása céljából a közbeszerzési eljárás figyelembe veendő időpontja a közbeszerzési eljárás szerződés odaítélésével történő befejezésének időpontja.
- (3) A tiszta jármű 4. cikk 4. pontja szerinti meghatározásának és a kibocsátásmentes nehézgépjármű 4. cikk 5. pontja szerinti meghatározásának utólagos átalakítás eredményeként megfelelő járműveket tiszta járműveknek vagy kibocsátásmentes nehézgépjárműveknek lehet tekinteni a minimális beszerzési célértékeknek való megfelelés céljából.

- (4) A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában említett szerződések esetében a minimális beszerzési célértékek teljesítésének értékelése céljából az egyes szerződések keretében megvásárolt, lízingelt, bérletre vagy részletre vásárolt közúti járművek számát kell figyelembe venni.
- (5) A 3. cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett szerződések esetében a minimális beszerzési célértékek teljesítésének értékelése céljából az egyes szerződések hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtására használandó közúti járművek számát kell figyelembe venni.
- (6) Amennyiben a 2030. január 1. utáni időszakra vonatkozóan nem fogadnak el új célértékeket, a második referencia-időszakra meghatározott célértékeket kell továbbra is alkalmazni, és azokat a későbbi ötéves időszakokra vonatkozóan az (1)–(5) bekezdéssel összhangban kell kiszámítani.
- (7) A tagállamok alkalmazhatnak magasabb nemzeti célértékeket vagy a mellékletben említetteknél szigorúbb követelményeket, és ajánlatkérő szerveik és közszolgáltató ajánlatkérőik számára is engedélyezhetik ezt.”;

7. A 6. és a 7. cikket el kell hagyni.

8. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Az ismeretek és a bevált gyakorlatok cseréje

A Bizottság megkönnyíti és strukturálja az ismeretek és a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét a tiszta és energiahatékony közúti járműveknek az ajánlatkérő szervek és közszolgáltató ajánlatkérők általi beszerzését előmozdító gyakorlatok tekintetében.”

9. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2014/94/EU irányelv 9. cikkével létrehozott bizottság segíti.

Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

- (3) Ha a bizottságnak írásbeli eljárásban kell véleményt nyilvánítania, az ilyen eljárást eredmény nélkül lezárják, amennyiben a véleménynyilvánításra megállapított határidőn belül az elnök úgy határoz vagy a bizottsági tagok többsége ezt kéri.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

10. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

- (1) A tagállamok ...-ig [36 hónappal e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követően] tájékoztatják a Bizottságot az ezen irányelv végrehajtása érdekében hozott intézkedésekről és a tagállamoknak a jövőbeli végrehajtási tevékenységekkel kapcsolatos szándékairól, például az időzítésről és a különböző kormányzati szintek közötti lehetséges erőfeszítés-megosztásról, valamint bármely egyéb, a tagállam által relevánsnak ítélt információról.

- (2) A tagállamok 2026. április 18-ig, majd azt követően háromévente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak ezen irányelv végrehajtásáról. Ezeket a jelentéseket csatolni kell a 2014/24/EU irányelv 83. cikke (3) bekezdésének második albekezdésében és a 2014/25/EU irányelv 99. cikke (3) bekezdésének második albekezdésében előírt jelentésekhez, és információkat kell tartalmazniuk az ezen irányelv végrehajtása érdekében hozott intézkedésekről, a jövőbeli végrehajtási tevékenységekről, valamint minden egyéb, a tagállam által relevánsnak ítélt információról. Ezek a jelentések tartalmazzák továbbá az ezen irányelv 3. cikkének (1) bekezdésében említett szerződések hatálya alá tartozó járművek számát és kategóriáit, a Bizottság által az e cikk (3) bekezdésével összhangban rendelkezésre bocsátott adatok alapján. Az információkat a 2195/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben^{*} meghatározott kategóriák szerint kell bemutatni.
- (3) A Bizottság, hogy segítse a tagállamokat jelentéstételi kötelezettségeik teljesítésében, összegyűjti és közzéteszi az ezen irányelv 3. cikke (1) bekezdésének a) és c) pontjában említett szerződések hatálya alá tartozó járművek számát és kategóriáit, azáltal, hogy kivonatot készít a 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelvvel összhangban a közbeszerzési felhívások elektronikus adatbázisában (Tenders Electronic Daily (TED)) közzétett szerződések odaítéléséről szóló tájékoztatók releváns adataiból.

- (4) 2027. április 18-ig, majd azt követően háromévente a Bizottság jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról, amelyben a (2) bekezdésben említett jelentéseket követően ismerteti a tagállamok által e tekintetben hozott intézkedéseket.
- (5) 2027. december 31-ig a Bizottság felülvizsgálja ezen irányelv végrehajtását, és adott esetben a 2030 utáni időszakra vonatkozó módosítására irányuló jogalkotási javaslatot terjeszt elő, többek között új célértékek kitűzésével és más járműkategóriák – például a két- vagy háromkerekű járművek – felvételével kapcsolatban.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el a 9. cikk (2) bekezdésével összhangban, hogy meghatározza az e cikk (2) bekezdésében említett jelentések formátumát és továbbítási szabályait.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2195/2002/EK rendelete (2002. november 5.) a Közös Közbeszerzési Szószedetről (CPV) (HL L 340., 2002.12.16., 1. o.).”

11. A melléklet helyébe ezen irányelv mellékletének szövege lép.

2. cikk
Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek ... [ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követően 24 hónap]-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal belső joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk
Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

„MELLÉKLET

Az alacsony kibocsátású mobilitás tagállami előmozdítását szolgáló,
a tiszta közúti járművekre vonatkozó minimális beszerzési célértékek
végrehajtásához szükséges információk

1. táblázat: A közös közbeszerzési szójegyzéknek (CPV) a 3. cikk (1) bekezdésének c) pontjában
említett szolgáltatásokra vonatkozó kódjai

CPV-kód	Leírás
60112000-6	Közúti tömegközlekedési szolgáltatások
60130000-8	Különleges közúti személyszállítási szolgáltatások
60140000-1	Nem menetrendszerű utasszállítás
90511000-2	Hulladékgyűjtési szolgáltatások
60160000-7	Közúti postai szállítás
60161000-4	Csomagszállítási szolgáltatás
64121100-1	Postai kézbesítési szolgáltatások
64121200-2	Csomagkézbesítési szolgáltatások

2. táblázat: A tiszta könnyűgépjárművekre vonatkozó kibocsátási küszöbértékek

Jármű- kategóriák	2025. december 31-ig		2026. január 1-jétől	
	CO ₂ g/km	Valós vezetési feltételek melletti légszennyezőanyag- kibocsátás* a kibocsátási határértékek százalékában**	CO ₂ g/km	Valós vezetési feltételek melletti légszennyezőanyag- kibocsátás* a kibocsátási határértékek százalékában**
M ₁	50	80 %	0	n. a.
M ₂	50	80 %	0	n. a.
N ₁	50	80 %	0	n. a.

* Valós vezetési feltételek mellett a részecskék számának (PN) bejelentett maximális kibocsátása (#/km) és a nitrogén-oxid (NO_x) kibocsátása (mg/km) a 2007/46/EK irányelv IX. mellékletében leírt megfeleléségi tanúsítvány 48.2. pontjában jelentetteknek megfelelően.

** A 715/2007/EK rendelet I. mellékletében vagy az azt felváltó jogi aktusban meghatározott alkalmazandó kibocsátási határérték.

3. táblázat: A 2. táblázattal összhangban tiszta könnyűgépjárművek részarányára vonatkozó minimális beszerzési célérték a 3. cikkben említett szerződések hatálya alá tartozó összes könnyűgépjármű számán belül, tagállami szintű bontásban*

Tagállam	[ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap]...-tól 2025. december 31-ig	2026. január 1-jétől 2030. december 31-ig
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Svédország	38,5 %	38,5 %
Dánia	37,4 %	37,4 %
Finnország	38,5 %	38,5 %
Németország	38,5 %	38,5 %
Franciaország	37,4 %	37,4 %
Egyesült Királyság	38,5 %	38,5 %
Hollandia	38,5 %	38,5 %
Ausztria	38,5 %	38,5 %
Belgium	38,5 %	38,5 %
Olaszország	38,5 %	38,5 %
Írország	38,5 %	38,5 %
Spanyolország	36,3 %	36,3 %
Ciprus	31,9 %	31,9 %
Málta	38,5 %	38,5 %
Portugália	29,7 %	29,7 %
Görögország	25,3 %	25,3 %

Tagállam	[ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap]...-tól 2025. december 31-ig	2026. január 1-jétől 2030. december 31-ig
Szlovénia	22 %	22 %
Csehország	29,7 %	29,7 %
Észtország	23,1 %	23,1 %
Szlovákia	22 %	22 %
Litvánia	20,9 %	20,9 %
Lengyelország	22 %	22 %
Horvátország	18,7 %	18,7 %
Magyarország	23,1 %	23,1 %
Lettország	22 %	22 %
Románia	18,7 %	18,7 %
Bulgária	17,6 %	17,6 %

4. táblázat: A tiszta nehézgépjárművek részarányára vonatkozó minimális beszerzési célérték a 3. cikkben említett szerződések hatálya alá tartozó összes nehézgépjármű számán belül, tagállami szintű bontásban*

Tagállam	Tehergépkocsik (N ₂ és N ₃ jármű-kategória)		Buszok (M ₃ jármű-kategória)*	
	[ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap]...-tól 2025. december 31-ig	2026. január 1-jétől 2030. december 31-ig	[ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap]...-tól 2025. december 31-ig	2026. január 1-jétől 2030. december 31-ig
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Svédország	10 %	15 %	45 %	65 %
Dánia	10 %	15 %	45 %	65 %
Finnország	9 %	15 %	41 %	59 %
Németország	10 %	15 %	45 %	65 %
Franciaország	10 %	15 %	43 %	61 %
Egyesült Királyság	10 %	15 %	45 %	65 %
Hollandia	10 %	15 %	45 %	65 %
Ausztria	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgium	10 %	15 %	45 %	65 %
Olaszország	10 %	15 %	45 %	65 %
Írország	10 %	15 %	45 %	65 %
Spanyolország	10 %	14 %	45 %	65 %
Ciprus	10 %	13 %	45 %	65 %
Málta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugália	8 %	12 %	35 %	51 %
Görögország	8 %	10 %	33 %	47 %

Tagállam	Tehergépkocsik (N ₂ és N ₃ jármű-kategória)		Buszok (M ₃ jármű-kategória)*	
	[ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap]...-tól 2025. december 31-ig	2026. január 1-jétől 2030. december 31-ig	[ezen módosító irányelv hatálybalépésének időpontját követő 24 hónap]...-tól 2025. december 31-ig	2026. január 1-jétől 2030. december 31-ig
Szlovénia	7 %	9 %	28 %	40 %
Csehország	9 %	11 %	41 %	60 %
Észtország	7 %	9 %	31 %	43 %
Szlovákia	8 %	9 %	34 %	48 %
Litvánia	8 %	9 %	42 %	60 %
Lengyelország	7 %	9 %	32 %	46 %
Horvátország	6 %	7 %	27 %	38 %
Magyarország	8 %	9 %	37 %	53 %
Lettország	8 %	9 %	35 %	50 %
Románia	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgária	7 %	8 %	34 %	48 %

* A tiszta buszok részarányára vonatkozó minimális célérték felének a 4. cikk 5. pontjában meghatározott kibocsátásmentes buszok beszerzése révén kell eleget tenni. Ez a követelmény a minimális célérték negyedére csökken az első referencia-időszakra, ha az egy tagállamban az említett időszakban odaítélt, a 3. cikkben említett összes szerződés hatálya alá tartozó összes busz több mint 80%-a emeletes busz.”.