



**EUROPEISKA UNIONEN**

**EUROPAPARLAMENTET**

**RÅDET**

---

**Bryssel den 24 maj 2019  
(OR. en)**

**2017/0291(COD)**

**PE-CONS 57/19**

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

**RÄTTSAKTER OCH ANDRA INSTRUMENT**

---

Ärende: **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon**

---

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2019/...

av den

## om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA  
DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande<sup>1</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande<sup>2</sup>,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet<sup>3</sup>, och

---

<sup>1</sup> EUT C 262, 25.7.2018, s. 58.

<sup>2</sup> EUT C 387, 25.10.2018, s. 70.

<sup>3</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 18 april 2019 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den ...

av följande skäl:

- (1) I enlighet med Europeiska rådets slutsatser av den 23–24 oktober 2014 har unionen åtagit sig att verka för ett hållbart, konkurrenskraftigt, säkert och koldioxidsnålt energisystem. I kommissionens meddelande av den 22 januari 2014 med titeln *En klimat- och energipolitisk ram för perioden 2020–2030* fastställs ambitiösa åtaganden som innebär att unionen ska minska utsläppen av växthusgaser med minst 40 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivå, samt öka den förnybara energins andel av energianvändningen till minst 27 %, göra energibesparingar på minst 27 % och förbättra unionens energitrygghet, konkurrenskraft och hållbarhet. Sedan dess har Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001<sup>1</sup> fastställt andelen energi från förnybara källor till minst 32 % av unionens slutliga bruttoenergiförbrukning senast år 2030 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2002<sup>2</sup> har fastställt ett nytt energieffektivitetsmål för unionen på minst 32,5 % senast år 2030.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2002 av den 11 december 2018 om ändring av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet (EUT L 328, 21.12.2018, s. 210).

- (2) I sitt meddelande av den 20 juli 2016 med titeln *En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet* angav kommissionen att unionen för att kunna uppfylla sina åtaganden utlovade vid den 21:a partskonferensen för Förenta Nationernas ramkonvention om klimatförändringar, som hölls i Paris 2015, måste påskynda utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn och att utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar därför stadigt måste fortsätta sin väg mot noll vid mitten av århundradet. Transportsektorns utsläpp av luftföroreningar är dessutom skadliga för hälsan och miljön och måste minskas kraftigt utan dröjsmål. Det kan uppnås genom en rad politiska initiativ, bland annat åtgärder för att stödja en omställning till kollektivtrafik samt offentlig upphandling för att främja rena fordon.
- (3) I sitt meddelande av den 31 maj 2017 med titeln *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* betonar kommissionen att en ökad produktion och användning av rena fordon, infrastruktur för alternativa bränslen och nya mobilitetstjänster som utnyttjar digitaliseringen och automatiseringen i unionen erbjuder stora fördelar för unionens medborgare, medlemsstater och företag. Dessa fördelar omfattar säkrare och smidigare rörelselösningar och minskad exponering för skadliga utsläpp. I talet den 13 september 2017 om tillståndet i unionen angavs också att ett av huvudmålen är att unionen ska bli världsledande i utfasningen av fossila bränslen.

- (4) Enligt kommissionens meddelande med titeln *Europa på väg* ingår detta direktiv i ett andra paket av förslag som kommer att bidra till unionens utveckling mot utsläppsnål mobilitet. Paketet, som presenterades i kommissionens meddelande av den 8 november 2017 med titeln *Resultat för utsläppsnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare*, omfattar en kombination av utbuds- och efterfrågebaserade åtgärder som ska sätta unionen på rätt kurs mot utsläppsnål mobilitet och samtidigt stärka konkurrenskraften för unionens ekosystem för mobilitet. Främjandet av rena fordon bör ske parallellt med vidareutvecklingen av kollektivtrafiken som ett sätt att minska trängseln på vägarna och därmed minska utsläppen och förbättra luftkvaliteten.
- (5) Nya tekniska innovationer bidrar till att minska fordons koldioxidutsläpp och luft- och bullerföroreningar och samtidigt till att främja utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. En ökad användning av utsläppsnåla och utsläppsfria vägfordon kommer att minska utsläppen av koldioxid och vissa andra föroreningar (partiklar, kväveoxider och icke-metankolväten) och därmed förbättra luftkvaliteten i städer och andra förorenade områden och samtidigt bidra till konkurrenskraft och tillväxt för unionsindustrin på de växande globala marknaderna för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon. Kommissionen bör sträva efter politiska åtgärder för att främja utbredd industriell användning av, och ökad tillverkningskapacitet för, sådan ny teknik i alla medlemsstater för att bidra till lika villkor och en balanserad utveckling i alla medlemsstater.

- (6) Marknadsprognoser pekar på fortsatt sjunkande inköspriser för rena fordon. Lägre drifts- och underhållskostnader medför att de totala ägandekostnaderna är mer konkurrenskraftiga redan i dag. De förväntat sjunkande inköspriserna kommer ytterligare att minska hindren för tillgängligheten och öka användningen av rena fordon på marknaden under nästa decennium.
- (7) Unionen är visserligen en av de ledande regionerna inom forskning och högvärdig miljöinnovation, men Asien och Stilla-havsområdet har de största tillverkarna av batteridrivna elbussar och av batterier. Likaså drivs den globala marknadsutvecklingen inom batteridrivna elfordon av marknaderna i Kina och Förenta staterna. En ambitiös unionspolitik för upphandling av rena fordon kommer att bidra till att stimulera innovation och ytterligare främja unionsindustrins konkurrenskraft och tillväxt på de växande globala marknaderna för rena fordon och tillhörande teknisk infrastruktur. Såsom påpekades i meddelandet av den 3 oktober 2017 med titeln *Offentlig upphandling i och utanför EU* kommer kommissionen att fortsätta att gå i bräschen för att säkerställa lika villkor och verka för bättre tillgång till tredjeländers offentliga upphandlingsmarknader, bland annat för köp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon.

- (8) Med tanke på att det offentliga utgifter för varor, arbeten och tjänster stod för omkring 16 % av BNP 2018 kan offentliga myndigheter genom sin offentliga upphandlingspolicy främja och stödja marknader för innovativa varor och tjänster. För att nå det målet bör Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG<sup>1</sup> innehålla klara och tydliga krav, bland annat tydliga, långsiktiga upphandlingsmål och en enkel beräkningsmetod för dem. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU<sup>2</sup> och 2014/25/EU<sup>3</sup> fastställs minimiregler för offentlig upphandling som samordnar det sätt på vilket upphandlande myndigheter och upphandlande enheter upphandlar arbeten, varor och tjänster. Dessa direktiv fastställer i synnerhet totala monetära tröskelvärden för att fastställa vilka offentliga kontrakt som ska omfattas av unionslagstiftningen för offentlig upphandling. Dessa tröskelvärden är även tillämpliga på direktiv 2009/33/EG.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (9) Användningen av alternativbränslefordon kräver en tillräcklig laddnings- och tankningsinfrastruktur. Den 8 november 2017 antog kommissionen en handlingsplan för att stödja en snabbare utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen, bland annat förstärkt stöd till utbyggnaden av allmänt tillgänglig infrastruktur med hjälp av unionsmedel, för att bidra till att skapa gynnsammare villkor för omställningen till rena fordon, även i kollektivtrafiken. Kommissionen kommer att se över genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU<sup>1</sup> senast den 31 december 2020 och kommer att lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av det direktivet om den anser att detta krävs utifrån översynen.
- (10) Direktiv 2009/33/EG kompletterar unionens övergripande lagstiftning om offentlig upphandling och lägger till hållbarhetskriterier i syfte att främja marknaden för rena och energieffektiva fordon för vägtransporter. Kommissionen gjorde 2015 en efterhandsutvärdering av direktiv 2009/33/EG och kom fram till att det direktivet inte medförde ett ökat marknadsgenomslag för rena fordon i unionen, vilket framför allt berodde på brister i fråga om dess tillämpningsområde och bestämmelserna om fordonsinköp. I efterhandsutvärderingen drogs slutsatsen att direktivets effekter har varit mycket begränsade i fråga om minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och ökad konkurrenskraft för industrin.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).



- (11) Den konsekvensbedömning som gjordes av kommissionen vid översynen av direktiv 2009/33/EG visar fördelarna med att ändra den övergripande styrningsmetoden för upphandling av rena fordon på unionsnivå. I jämförelse med att förlita sig på internalisering av externa kostnader i de övergripande upphandlingsbesluten, kan minimimål för upphandling vara ett effektivt sätt att bidra till att nå målet att främja och stimulera marknadsgenomslaget för rena fordon, samtidigt som betydelsen av att beakta miljöaspekter i alla upphandlingsbeslut uppmärksammas. Det här tillvägagångssättet är fullt motiverat med tanke på fördelarna för unionsmedborgarna och företagen på medellång och lång sikt, då det ger tillräckligt med flexibilitet för upphandlande myndigheter och upphandlande enheter i valet av teknik som ska användas.
- (12) En utvidgning av tillämpningsområdet för direktiv 2009/33/EG till att inkludera sådant som leasing, hyra och hyrköp av fordon samt avtal om vissa tjänster säkerställer att alla relevanta upphandlingsmetoder omfattas. De tjänster som omfattas av tillämpningsområdet för detta direktiv, såsom kollektivtrafik på väg, passagerartransport på väg för särskilda ändamål, icke-reguljär passagerartransport samt särskilda post- och paketjänster och sophämtningstjänster, bör vara sådana tjänster där fordon som används i tillhandahållandet av tjänsterna omfattas av fordonskategorierna enligt detta direktiv och där de utgör en central del av avtalet. Dessa tjänster bör identifieras genom sina respektive koder i den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling (CPV), som anges i bilagan. Befintliga avtal bör inte påverkas retroaktivt av detta direktiv.

- (13) Nyckelaktörerna förespråkar starkt en definition av rena fordon som tar hänsyn till kraven på att minska växthusgaser och luftföroreningar från lätta fordon. För att säkerställa tillräckliga incitament för att främja marknadsgenomslag för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon i unionen bör bestämmelserna om offentlig upphandling av sådana fordon enligt detta direktiv anpassas till definitionen av utsläppsfria och utsläppsnåla fordon i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/...<sup>1+</sup>. De åtgärder som vidtas i enlighet med detta direktiv kommer att bidra till uppfyllande av kraven i de standarder som fastställs i förordning (EU) 2019/...<sup>++</sup>. För att förbättra luftkvaliteten bör rena fordon prestera bättre än minimikraven för kväveoxid och ultrafina partiklar-partikelantal enligt gällande gränsvärden för utsläpp vid verklig körning. Utöver utsläppsfria fordon finns det i dag endast få lätta fordon med luftföroreningar på högst 80 % av de nuvarande utsläppsgränsvärdena. Sådana fordon väntas dock öka i antal de kommande åren, särskilt laddhybrider. En ambitiösare strategi för offentlig upphandling kan ge ytterligare en viktig marknadsstimulans.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/... av den ... om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (EUT L ...).

<sup>+</sup> EUT: Vänligen för in nummer på den förordning som finns i dokument PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)) i texten och för in nummer, datum, titel och EUT-hänvisning avseende den förordningen i fotnoten.

<sup>++</sup> EUT: Vänligen för in nummer på den förordning som finns i dokument PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)).

- (14) Rena tunga fordon bör definieras genom användningen av alternativa bränslen i enlighet med direktiv 2014/94/EU. Om flytande biobränslen, syntetiska bränslen eller paraffiniska bränslen ska användas i de upphandlade fordonen måste de upphandlande myndigheterna och upphandlande enheterna, genom obligatoriska avtalsvillkor eller på andra lika effektiva sätt i det offentliga upphandlingsförfarandet, säkerställa att endast sådana bränslen kommer att användas i fordonen. Dessa bränslen får visserligen innehålla bränsletillsatser, som t.ex. i fallet med etanolbaserat bränsle för anpassade dieselmotorer ED95, men de bör inte blandas med fossila bränslen.
- (15) För att förbättra luftkvaliteten i kommunerna måste fordonsparken förnyas med rena fordon. Dessutom kräver den cirkulära ekonomins principer att produkterna får längre livslängd. Fordon som uppfyller kraven för rena fordon eller utsläppsfria fordon till följd av eftermontering bör därför också tas med i beräkningen för att uppnå de olika minimimålen för upphandling.

- (16) Lätta och tunga fordon används för olika ändamål och har olika nivåer av marknadsmognad, och det är en fördel om bestämmelserna om offentlig upphandling tar hänsyn till dessa skillnader. I konsekvensbedömningen konstaterades att marknaderna för utsläppsnåla och utsläppsfria stadsbussar karakteriseras av ökande marknadsmognad, medan marknaderna för utsläppsnåla och utsläppsfria lastbilar befinner sig i ett tidigare stadium av marknadsutveckling. Bussar (coaches) bör inte omfattas av detta direktiv, på grund av den begränsade marknadsmognaden för utsläppsnåla och utsläppsfria bussar (coaches), den offentliga upphandlingens relativt blygsamma roll i detta marknadssegment och sådana bussars särskilda operativa behov. I linje med angreppssättet i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009<sup>1</sup> och i föreskrift 107 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (Unece) är fordon i kategori M<sub>3</sub> med utrymmen för ståplatspassagerare för att medge frekventa förflyttningar av passagerare att betrakta som bussar, medan fordon i kategori M<sub>3</sub> med mycket begränsat eller inget utrymme för ståplatspassagerare är att betrakta som bussar (coaches). Med tanke på den mycket begränsade marknaden för tvåvåningsbussar och deras särskilda konstruktionsbegränsningar är det lämpligt att under den första referensperioden enligt detta direktiv tillämpa lägre minimimål för upphandling av utsläppsfria fordon i denna kategori av tunga fordon i medlemsstater där tvåvåningsbussar utgör en betydande del av den offentliga upphandlingen.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

- (17) För att undvika oproportionerliga bördor för offentliga myndigheter och operatörer bör medlemsstaterna kunna undanta offentlig upphandling av vissa fordon med särskilda egenskaper kopplade till deras operativa behov från kraven i detta direktiv. Häribland ingår bepansrade fordon, ambulanser, likbilar, rullstolsanpassade fordon i kategori M<sub>1</sub>, mobilkranar, fordon som är konstruerade och tillverkade för användning huvudsakligen på byggplatser, i stenbrott, i hamnar eller på flygplatser och fordon som är särskilt konstruerade och tillverkade eller anpassade för användning av försvarsmakten, civilförsvaret, brandförsvaret och ordningsmakten. Sådana anpassningar kan handla om installation av särskild kommunikationsutrustning eller varningsljus. De krav som anges i detta direktiv bör inte tillämpas på fordon som är särskilt konstruerade och tillverkade för att utföra arbete och inte lämpar sig för att transportera passagerare eller varor. Till dessa fordon hör vägunderhållsfordon såsom snöplogar.

- (18) Ett fastställande av minimimål för upphandling av rena fordon som ska uppnås under två referensperioder som avslutas 2025 och 2030 på medlemsstatsnivå bör bidra till policysäkerhet på marknader där det behövs investeringar i utsläppsnål och utsläppsfri mobilitet. De fastställda minimimålen främjar skapandet av marknader rena fordon i hela unionen. De ger tid att anpassa förfarandena för offentlig upphandling och ger en tydlig signal till marknaden. Ett krav på att halva minimimålet för de bussar som upphandlas under ovanstående referensperioder ska uppfyllas genom upphandling av utsläppsfria bussar stärker dessutom åtagandet om utfasning av fossila bränslen i transportsektorn. Det bör noteras att trådbussar betraktas som utsläppsfria bussar förutsatt att de endast drivs med el eller endast använder ett utsläppsfritt drivsystem när de inte är anslutna till nätet, medan de i andra fall fortfarande räknas som rena fordon. I konsekvensbedömningen konstaterades att medlemsstaterna allt oftare fastställer nationella mål, beroende på sin ekonomiska kapacitet och hur allvarligt problemet är. Olika mål bör fastställas för olika medlemsstater i enlighet med deras ekonomiska kapacitet (bruttonationalprodukt per capita) och exponering för föroreningar (befolkningstäthet i tätorter). Den territoriella konsekvensbedömningen för detta direktiv visade att effekterna skulle spridas jämnt över unionens regioner.

- (19) Medlemsstaterna bör ha handlingsfrihet att fördela insatserna för att nå minimimålen på sitt territorium i enlighet med sin konstitutionella ram och sina transportpolitiska mål. Vid fördelningen av insatserna i en medlemsstat bör olika faktorer beaktas, såsom skillnader i ekonomisk kapacitet, luftkvalitet, befolkningstäthet, transportsystemens egenskaper, politiken för utfasning av fossila bränslen i transportsektorn och minskning av luftföroreningar eller andra relevanta kriterier.
- (20) På grund av utsläppen i bränsleleveranskedjan, från utvinning till tankning, samt på tillverkningen av komponenter och deras återvinningsbarhet, lämnar även fordon utan avgasutsläpp avtryck på miljön. För att stämma överens med hållbarhetsmålen bör batterier tillverkas med så liten miljöpåverkan som möjligt inom och utanför unionen, vilket särskilt gäller utvinningen av råmaterial som används vid batteritillverkningen. Främjande av teknik som griper sig an denna utmaning, såsom hållbara och återvinningsbara batterier, kan bidra till elfordons allmänna hållbarhet genom initiativ som t.ex. EU:s batteriallians och EU:s handlingsplan för batterier och i samband med översynen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG<sup>1</sup>. Ett eventuellt beaktande av fordons koldioxidutsläpp under hela livscykeln och deras koldioxidutsläpp *från källa till hjul* bör övervägas för perioden efter 2030 med beaktande av relevanta bestämmelser i unionsrätten om hur de ska beräknas vid den tidpunkten.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/66/EG av den 6 september 2006 om batterier och ackumulatorer och förbrukade batterier och ackumulatorer och om upphävande av direktiv 91/157/EEG (EUT L 266, 26.9.2006, s. 1).

- (21) I sin rekommendation av den 4 april 2017 till rådet och kommissionen som uppföljning av undersökningen om utsläppsmätningar i bilindustrin<sup>1</sup> uppmanade Europaparlamentet medlemsstaterna att främja strategier för miljöanpassad offentlig upphandling, så att offentliga myndigheter köper in utsläppsfria fordon och fordon med mycket låga utsläpp till den egna fordonsparken eller till offentliga eller halvoffentliga bilpooler, och att fram till 2035 fasa ut nya fordon som släpper ut koldioxid.
- (22) Maximala effekter kan uppnås om den offentliga upphandlingen av rena fordon målinriktas mot områden som har en relativt hög grad av luft- och bullerföroreningar. Medlemsstaternas offentliga myndigheter uppmanas att särskilt fokusera på dessa områden när de genomför sina nationella minimimål för upphandling. Offentliga myndigheter uppmanas också att vidta åtgärder som t.ex. att ställa tillräckliga ekonomiska resurser till förfogande för upphandlande myndigheter och upphandlande enheter, för att undvika att kostnaderna för att efterleva minimimålen för upphandling enligt detta direktiv leder till högre biljettpriiser för konsumenter eller till minskad kollektivtrafik eller motverkar utvecklingen av rena transporter som inte går på väg, såsom spårvagn och tunnelbana. Offentliga myndigheter bör låta tillhörande åtgärder avspeglas i sin rapportering enligt detta direktiv. För att inte detta direktiv ska bli oskäligt betungande och för att de resultat det kan ge ska bli optimala bör offentliga myndigheter få lämpligt tekniskt stöd.

---

<sup>1</sup> EUT C 298, 23.8.2018, s. 140.



- (23) Kollektivtrafiken står bara för en liten del av transportsektorns utsläpp. För att ytterligare främja utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn, förbättra luftkvaliteten och upprätthålla lika villkor mellan olika operatörer kan medlemsstaterna, under iakttagande av unionsrätten, besluta att införa liknande krav även för privata operatörer och tjänster som inte omfattas av detta direktiv, såsom taxi-, biluthyrnings- och bilpoolsföretag.
- (24) Beräkning av livscykelkostnader är ett viktigt verktyg för upphandlande myndigheter och upphandlande enheter för att täcka energi- och miljökostnaderna under ett fordonets livscykel, däribland kostnaderna för utsläpp av växthusgaser och andra förorenande ämnen baserat på en relevant metod för att fastställa penningvärdet. Med tanke på hur sällan metoden för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln enligt direktiv 2009/33/EG har använts och på att upphandlande myndigheter och upphandlande enheter lämnat uppgifter om användning av egna metoder som skräddarsytt efter deras specifika omständigheter och behov, bör användningen av någon viss metod inte vara obligatorisk, utan upphandlande myndigheter och upphandlande enheter bör själva kunna välja vilken metod för beräkning av livscykelkostnader som ska användas i deras upphandlingsförfaranden, på grundval av kriterierna för det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet enligt artikel 67 i direktiv 2014/24/EU och artikel 82 i direktiv 2014/25/EU, med beaktande av kostnadseffektiviteten under fordonets livscykel samt miljömässiga och sociala aspekter.

- (25) Rapporteringen om offentlig upphandling enligt detta direktiv bör ge en tydlig marknadsöversikt som möjliggör en effektiv övervakning av dess genomförande. Rapporteringen bör inledas med att medlemsstaterna lämnar in preliminära uppgifter till kommissionen senast den ... [36 månader efter dagen för ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] och fortsätta med en första uttömmande rapport om genomförandet av minimimålen för upphandling 2026 och därefter vart tredje år. Tidsfristen bör anpassas till befintliga rapporteringskrav enligt direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU. För att minimera det administrativa arbetet för offentliga organ och säkra en ändamålsenlig marknadsöversikt bör förenklad rapportering underlättas. Kommissionen kommer att tillhandahålla lösningar beträffande registrering och övervakning i databasen TED (Tender Electronic Daily Database) och säkerställa en uttömmande rapportering för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon och andra alternativbränslefordon inom ramen för unionens gemensamma terminologi vid offentlig upphandling. Särskilda koder i den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling kommer att underlätta registreringen och övervakningen i databasen TED.

- (26) Marknadsgenomslaget för rena fordon och deras infrastruktur kan uppnås ytterligare genom riktade offentliga stödåtgärder på nationell nivå och unionsnivå. Sådana åtgärder inbegriper en ökad användning av unionsmedel för att stödja förnyelsen av kollektivtrafikens fordonspark och bättre kunskapsutbyte och anpassning av upphandlingen för att möjliggöra åtgärder i tillräckligt stor skala för att uppnå kostnadsminskningar och effekter på marknaden. Möjligheten att erhålla offentligt stöd för att främja uppbyggnaden av nödvändig infrastruktur för distribution av alternativa bränslen erkänns i riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd för 2014–2020<sup>1</sup>. Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 107 och 108 i detta, kommer emellertid att fortsätta att tillämpas på sådant offentligt stöd.

---

<sup>1</sup> EUT C 200, 28.6.2014, s. 1.

(27) Riktade stödåtgärder för upphandling av rena fordon kan hjälpa de upphandlande myndigheterna och upphandlande enheterna. Inom den nuvarande fleråriga budgetramen för 2014–2020 förfogar unionen redan över en rad olika fonder för att stödja medlemsstater, lokala myndigheter och berörda operatörer i deras omställning till hållbar mobilitet. Särskilt de europeiska struktur- och investeringsfonderna är en viktig källa för att finansiera projekt för mobilitet i städer. Unionens forskningsprogram Horisont 2020, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013<sup>1</sup>, finansierar forsknings- och innovationsprojekt för mobilitet i städer och smarta städer och samhällen, medan Fonden för ett sammanlänkat Europa, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013<sup>2</sup>, stöder uppbyggnad av relevant infrastruktur i urbana knutpunkter. Införandet av en definition av rena fordon och fastställandet av minimimål för upphandling av sådana fordon i detta direktiv kan bidra till att säkerställa en ännu mer riktad användning av unionens finansieringsinstrument, bland annat i nästa fleråriga budgetram för 2021–2027. Dessa stödåtgärder kommer att bidra till att minska de höga initiala investeringskostnaderna i infrastrukturförändringar och kommer att stödja utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1291/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation (2014–2020) och om upphävande av beslut nr 1982/2006/EG (EUT L 347, 20.12.2013, s. 104).

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 129).

- (28) För att dessa potentiella förmåner ska kunna utnyttjas till fullo bör kommissionen ge medlemsstaterna vägledning om de olika unionsfonder som kan användas samt underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap och bästa praxis för att främja inköp, leasing, hyra eller hyrköp av rena och energieffektiva vägtransportfordon som görs av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter. Kommissionen bör även fortsätta att ge teknisk och ekonomisk rådgivning till lokala myndigheter och operatörer genom instrument som t.ex. Europeiska centrumet för investeringsrådgivning, Jaspers och Jessica. Sådan rådgivning bör uppmuntra upphandlande myndigheter och upphandlande enheter att sammanföra sina resurser vid gemensam upphandling av utsläppsnåla och energieffektiva vägtransportfordon för att uppnå stordriftsfördelar och lättare nå målen i detta direktiv.
- (29) I syfte att maximera effekten av investeringar måste mobilitets- och stadsplaneringen samordnas bättre, t.ex. genom planer för hållbar mobilitet i städer. Planer för hållbar mobilitet i städer är planer som utvecklas horisontellt över politikområden och i samarbete med olika förvaltningsnivåer och kombinerar olika transportslag, trafiksäkerhet, godsleveranser, mobilitetsstyrning och intelligenta transportsystem. Sådana planer kan bli viktiga för att uppnå unionens mål om att minska koldioxidutsläpp, buller och luftföroreningar.

- (30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt format för medlemsstaternas rapporter och arrangemangen för hur de ska översändas. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>1</sup>.
- (31) Senast den 31 december 2027 bör kommissionen se över genomförandet av direktiv 2009/33/EG. Översynen bör vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av det direktivet för perioden efter 2030, bland annat för att fastställa nya ambitiösa mål och utvidga tillämpningsområdet till andra fordonskategorier, såsom fordon i kategori L och byggmaskiner. Kommissionen bör i sin översyn även bedöma bland annat möjligheten att anpassa detta direktiv till en eventuell metod för beräkning av koldioxidutsläpp under hela livscykeln och koldioxidutsläpp *från källa till hjul* som utvecklats inom ramen för EU:s utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från fordon och möjligheten att främja hållbara och återvinningsbara batterier samt användning av däck med bäst klassificering och av regummerade däck.
- (32) Även om minimimålen för upphandling i detta direktiv inte tillämpas på unionens institutioner är det önskvärt om de föregår med gott exempel.

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (33) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att främja en omställning till utsläppsnål mobilitet genom att stimulera efterfrågan på rena fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan, på grund av den gemensamma och långsiktiga politiska ramen och den planerade åtgärdens omfattning, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (34) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument av den 28 september 2011<sup>1</sup> har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (35) Direktiv 2009/33/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

---

<sup>1</sup> EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

*Artikel 1*  
*Ändringar av direktiv 2009/33/EG*

Direktiv 2009/33/EG ska ändras på följande sätt:

1. Titeln ska ersättas med följande:

”Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena vägtransportfordon till stöd för utsläppsnål mobilitet”.

2. Artikel 1 ska ersättas med följande:

*”Artikel 1*  
*Syfte och mål*

Enligt detta direktiv ska medlemsstaterna säkerställa att upphandlande myndigheter och upphandlande enheter beaktar energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln, däribland energianvändning och koldioxidutsläpp, liksom utsläpp av vissa föroreningar, när de upphandlar vissa vägtransportfordon, i syfte att främja och stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och förbättra transportsektorns bidrag till unionens miljö-, klimat- och energipolitik.”



3. Artikel 2 ska ersättas med följande:

*”Artikel 2*

*Undantag*

Medlemsstaterna får bevilja undantag från kraven i detta direktiv för fordon enligt artikel 2.2 d och 2.3 a och b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858\*, samt punkterna 5.2–5.5 och 5.7 i del A i bilaga I till den förordningen.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).”

4. Artikel 3 ska ersättas med följande:

*”Artikel 3*

*Tillämpningsområde*

1. Detta direktiv ska tillämpas på upphandling genom
  - a) avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som tilldelas av upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter, i den mån dessa omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU\* och 2014/25/EU\*\*,
  - b) avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007\*\*\*, där syftet är att tillhandahålla passagerartransport på väg över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider det tillämpliga tröskelvärdet i artikel 5.4 i den förordningen,
  - c) tjänsteavtal enligt tabell 1 i bilagan till detta direktiv, i den mån de upphandlande myndigheterna eller upphandlande enheterna omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena i direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU.

Detta direktiv ska endast tillämpas på sådana avtal för vilka en anbudsinfordran har skickats ut efter den ... [24 månader efter den dag då detta ändringsdirektiv träder i kraft] eller, i de fall en anbudsinfordran inte krävs, om den upphandlande myndigheten eller upphandlande enheten har påbörjat upphandlingsförfarandet efter det datumet.

2. Detta direktiv ska inte tillämpas på
  - a) fordon enligt artikel 2.2 a, b och c och 2.3 c i förordning (EU) 2018/858,
  - b) fordon i kategori M<sub>3</sub>, utom klass I- och klass A-fordon, enligt definitionerna i artikel 3.2 och 3.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009\*\*\*\*.

---

\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65).

\*\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243).

\*\*\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

\*\*\*\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).”

5. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”*Artikel 4*

*Definitioner*

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *upphandlande myndighet*: upphandlande myndighet enligt definitionerna i artikel 2.1.1 i direktiv 2014/24/EU och artikel 3 i direktiv 2014/25/EU.
2. *upphandlande enhet*: upphandlande enhet enligt definitionen i artikel 4 i direktiv 2014/25/EU.
3. *vägtransportfordon*: ett fordon i kategori M eller N enligt definitionerna i artikel 4.1 a och b i förordning (EU) 2018/858.

4. *rent fordon:*

- a) ett fordon i kategori M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> eller N<sub>1</sub> med maximalt koldioxidutsläpp, uttryckt som g/km, och med utsläpp av föroreningar under faktisk körning som understiger en procentandel av de tillämpliga utsläppsgränser som anges i tabell 2 i bilagan, eller
- b) ett fordon i kategori M<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> eller N<sub>1</sub> som använder alternativa bränslen enligt definitionerna i artikel 2.1 och 2.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU\*, utom bränslen som framställs av råvaror som medför hög risk för indirekt ändrad markanvändning och för vilka en betydande utvidgning av produktionsområdet till mark med stora kollager observeras i enlighet med artikel 26 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001\*\*. När fordon använder flytande biobränslen, syntetiska bränslen och paraffiniska bränslen ska dessa bränslen inte blandas med konventionella fossila bränslen.

5. *utsläppsfritt tungt fordon*: ett rent fordon enligt definitionen i punkt 4 b i denna artikel utan förbränningsmotor, eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, uppmätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009<sup>\*\*\*</sup> och dess genomförandeåtgärder, eller som släpper ut mindre än 1 g CO<sub>2</sub>/km, uppmätt i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007<sup>\*\*\*\*</sup> och dess genomförandeåtgärder.

- 
- \* Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).
- \*\* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).
- \*\*\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 och direktiv 2007/46/EG och om upphävande av direktiven 80/1269/EEG, 2005/55/EG och 2005/78/EG (EUT L 188, 18.7.2009, s. 1).
- \*\*\*\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 171, 29.6.2007, s. 1).”

6. Artikel 5 ska ersättas med följande:

*”Artikel 5*

*Minimimål för upphandling*

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att upphandling av fordon och tjänster enligt artikel 3 uppfyller minimimålen för upphandling när det gäller rena lätta fordon enligt tabell 3 i bilagan och när det gäller rena tunga fordon enligt tabell 4 i bilagan. Dessa mål uttrycks som en minsta procentandel rena fordon av det totala antalet vägtransportfordon som omfattas av samtliga avtal enligt artikel 3 som tilldelats från och med den ... [24 månader efter dagen då detta ändringsdirektiv träder i kraft] till och med den 31 december 2025 för den första referensperioden och mellan den 1 januari 2026 och den 31 december 2030 för den andra referensperioden.
2. Vid beräkningen av minimimål för upphandling ska den dag som ska beaktas för den offentliga upphandlingen vara den dag då upphandlingsförfarandet slutförs genom tilldelning av avtalet.
3. Fordon som uppfyller definitionen av rent fordon enligt artikel 4.4 eller av utsläppsfritt tungt fordon enligt artikel 4.5 till följd av eftermontering får räknas som rena fordon respektive utsläppsfria tunga fordon när det gäller att uppnå minimimålen för upphandling.

4. I samband med avtal enligt artikel 3.1 a ska antalet vägtransportfordon som köpts in, leasats, hyrts eller hyrköpts inom varje avtal beaktas vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts.
  5. I samband med avtal enligt artikel 3.1 b och c ska antalet vägtransportfordon avsedda att användas för tillhandahållande av tjänsterna som ingår i varje avtal beaktas vid bedömningen av om minimimålen för upphandling har uppnåtts.
  6. Om nya mål för perioden efter den 1 januari 2030 inte antas ska målen för den andra referensperioden fortsätta att tillämpas och beräknas i enlighet med punkterna 1–5 under efterföljande femårsperioder.
  7. Medlemsstaterna får tillämpa, eller tillåta att deras upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter tillämpar, högre nationella mål eller strängare krav än de som anges i bilagan.”
7. Artiklarna 6 och 7 ska utgå.



8. Artikel 8 ska ersättas med följande:

*”Artikel 8*

*Utbyte av kunskap och bästa praxis*

Kommissionen ska underlätta och strukturera medlemsstaternas utbyte av kunskap om och bästa praxis för främjande av upphandling av rena och energieffektiva vägtransportfordon som görs av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter.”

9. Artikel 9 ska ersättas med följande:

*”Artikel 9*

*Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 9 i direktiv 2014/94/EU.

Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011\*.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande ska det förfarandet avslutas utan resultat om, inom tidsfristen för att avge yttrandet, kommitténs ordförande så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).”

10. Artikel 10 ska ersättas med följande:

*”Artikel 10*

*Rapportering och översyn*

1. Senast den ... [36 månader efter det datum då detta ändringsdirektiv träder i kraft] ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits för att genomföra detta direktiv och om sina avsikter avseende framtida genomförandeåtgärder, däribland tidsplanering och eventuell insatsfördelning mellan olika förvaltningsnivåer, samt lämna all annan information som medlemsstaten anser relevant.

2. Senast den 18 april 2026, och därefter vart tredje år, ska medlemsstaterna lämna en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv. Dessa rapporter ska åtfölja de rapporter som föreskrivs i artikel 83.3 andra stycket i direktiv 2014/24/EU och i artikel 99.3 andra stycket i direktiv 2014/25/EU och ska innehålla information om de åtgärder som vidtagits för att genomföra detta direktiv, framtida genomförandeåtgärder samt all annan information som medlemsstaten anser relevant. Dessa rapporter ska även innehålla information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1 i detta direktiv, baserat på de uppgifter som lämnats av kommissionen i enlighet med punkt 3 i denna artikel. Informationen ska följa de kategorier som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002\*.
3. För att bistå medlemsstaterna i deras rapporteringsskyldigheter ska kommissionen sammanställa och offentliggöra information om hur många fordon och vilka fordonskategorier som omfattas av avtalen enligt artikel 3.1 a och c i detta direktiv genom att hämta de relevanta uppgifterna från meddelanden om kontraktstilldelning som offentliggjorts på databasen TED (Tender Electronic Daily Databas) i enlighet med direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU.

4. Senast den 18 april 2027, och därefter vart tredje år, ska kommissionen lämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, med närmare uppgifter om de åtgärder som medlemsstaterna vidtagit i detta avseende, på grundval av de rapporter som avses i punkt 2.
5. Senast den 31 december 2027 ska kommissionen se över genomförandet av detta direktiv och, om så är lämpligt, lägga fram ett lagstiftningsförslag om ändring av direktivet för perioden efter 2030, bland annat för att fastställa nya mål och införa andra fordonskategorier, såsom två- och trehjuliga fordon.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter i enlighet med artikel 9.2 för att fastställa formatet för de rapporter som avses i punkt 2 i denna artikel och arrangemangen för hur de ska översändas.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2195/2002 av den 5 november 2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV) (EGT L 340, 16.12.2002, s. 1).”

11. Bilagan ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

*Artikel 2*  
*Införlivande*

1. Medlemsstaterna ska senast den ... [24 månader efter detta ändringsdirektivs ikraftträdande] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 3*  
*Ikraftträdande*

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4*  
*Adressater*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i

*På Europaparlamentets vägnar*  
*Ordförande*

*På rådets vägnar*  
*Ordförande*

---

## BILAGA

### ”BILAGA

Information för införande av minimimål för upphandling  
av rena vägtransportfordon  
till stöd för utsläppsnål mobilitet i medlemsstaterna

Tabell 1: Koder i den gemensamma terminologin vid upphandling (CPV) för tjänster som avses i artikel 3.1 c

CPV-kod	Beskrivning
60112000-6	Kollektivtrafik på väg
60130000-8	Passagerartransport på väg för särskilda ändamål
60140000-1	Icke-reguljär passagerartransport
90511000-2	Sophämtning
60160000-7	Posttransporter på väg
60161000-4	Pakettransporter
64121100-1	Postutdelning
64121200-2	Paketutlämning

Tabell 2: Utsläppströsklar för rena lätta fordon

Fordonskategorier	Till och med den 31 december 2025		Från och med den 1 januari 2026	
	Koldioxid (g/km)	Utsläpp av luftföroreningar (RDE)* som en procentandel av utsläppsgränser**	Koldioxid (g/km)	Utsläpp av luftföroreningar (RDE)* som en procentandel av utsläppsgränser**
M <sub>1</sub>	50	80 %	0	Ej tillämpligt
M <sub>2</sub>	50	80 %	0	Ej tillämpligt
N <sub>1</sub>	50	80 %	0	Ej tillämpligt

\* De angivna maximala utsläppen vid verklig körning (RDE, Real Driving Emissions) av partikelantal i antal/km (PN, Particulate Number) och av kväveoxider (NO<sub>x</sub>) i mg/km, såsom dessa rapporteras i punkt 48.2 i intyget om överensstämmelse enligt bilaga IX till direktiv 2007/46/EG, för både hela RDE-trippen och stadskörningsdelen av RDE-trippen.

\*\* De tillämpliga utsläppsgränserna som fastställs i bilaga I till förordning (EG) nr 715/2007 eller dess efterföljare.



Tabell 3: Minimimål vid upphandling för andelen rena lätta fordon i enlighet med tabell 2 av det totala antalet lätta fordon som omfattas av avtalen i artikel 3 på medlemsstatsnivå

Medlemsstat	Från och med den ... [24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Sverige	38,5 %	38,5 %
Danmark	37,4 %	37,4 %
Finland	38,5 %	38,5 %
Tyskland	38,5 %	38,5 %
Frankrike	37,4 %	37,4 %
Förenade kungariket	38,5 %	38,5 %
Nederländerna	38,5 %	38,5 %
Österrike	38,5 %	38,5 %
Belgien	38,5 %	38,5 %
Italien	38,5 %	38,5 %
Irland	38,5 %	38,5 %
Spanien	36,3 %	36,3 %
Cypern	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Grekland	25,3 %	25,3 %

Medlemsstat	Från och med den ... [24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Slovenien	22 %	22 %
Tjeckien	29,7 %	29,7 %
Estland	23,1 %	23,1 %
Slovakien	22 %	22 %
Litauen	20,9 %	20,9 %
Polen	22 %	22 %
Kroatien	18,7 %	18,7 %
Ungern	23,1 %	23,1 %
Lettland	22 %	22 %
Rumänien	18,7 %	18,7 %
Bulgarien	17,6 %	17,6 %

Tabell 4: Minimimål vid upphandling för andelen rena tunga fordon av det totala antalet tunga fordon på medlemsstatsnivå som omfattas av avtalen i artikel 3 på medlemsstatsnivå\*

Medlemsstat	Lastbilar (fordonskategori N <sub>2</sub> och N <sub>3</sub> )		Bussar (fordonskategori M <sub>3</sub> )*	
	Från och med den ... [24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030	Från och med den ... [24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Sverige	10 %	15 %	45 %	65 %
Danmark	10 %	15 %	45 %	65 %
Finland	9 %	15 %	41 %	59 %
Tyskland	10 %	15 %	45 %	65 %
Frankrike	10 %	15 %	43 %	61 %
Förenade kungariket	10 %	15 %	45 %	65 %
Nederländerna	10 %	15 %	45 %	65 %
Österrike	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgien	10 %	15 %	45 %	65 %
Italien	10 %	15 %	45 %	65 %
Irland	10 %	15 %	45 %	65 %
Spanien	10 %	14 %	45 %	65 %
Cypern	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Grekland	8 %	10 %	33 %	47 %

Medlemsstat	Lastbilar (fordonskategori N <sub>2</sub> och N <sub>3</sub> )		Bussar (fordonskategori M <sub>3</sub> )*	
	Från och med den ... [24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030	Från och med den ... [24 månader efter dagen för detta ändringsdirektivs ikraftträdande] till och med den 31 december 2025	Från och med den 1 januari 2026 till och med den 31 december 2030
Slovenien	7 %	9 %	28 %	40 %
Tjeckien	9 %	11 %	41 %	60 %
Estland	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakien	8 %	9 %	34 %	48 %
Litauen	8 %	9 %	42 %	60 %
Polen	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatien	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungern	8 %	9 %	37 %	53 %
Lettland	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumänien	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarien	7 %	8 %	34 %	48 %

\* Halva minimimålet för andelen rena bussar måste uppfyllas genom upphandling av utsläppsfria bussar enligt definitionen i artikel 4.5. Detta krav sänks till en fjärdedel av minimimålet för den första referensperioden om över 80 % av alla bussar som omfattas av samtliga avtal enligt artikel 3 som tilldelats under den perioden i en medlemsstat är tvåvåningsbussar.”