



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 20. juni 2019
(OR. en)**

**2017/0291 (COD)
LEX 1951**

**PE-CONS 57/2/19
REV 2**

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

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM ÆNDRING AF DIREKTIV
2009/33/EF OM FREMME AF RENERE OG MERE ENERGIEFFEKTIVE KØRETØJER TIL
VEJTRANSPORT**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS
DIREKTIV (EU) 2019/...**

af 20. juni 2019

**om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme
af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

efter den almindelige lovgivningsprocedure³, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 262 af 25.7.2018, s. 58.

² EUT C 387 af 25.10.2018, s. 70.

³ Europa-Parlamentets holdning af 18.4.2019 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 13.6.2019.

- (1) I overensstemmelse med konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde den 23.-24. oktober 2014 går Unionen fuldt ind for et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og kulstoffattigt energisystem. Kommissionens meddelelse af 22. januar 2014 med titlen "Politikramme for klima- og energipolitikken i perioden 2020-2030" fastsætter ambitiøse forpligtelser for Unionen til senest i 2030 yderligere at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % i forhold til 1990-niveauer, øge andelen af vedvarende energi, der forbruges, til mindst 27 %, gennemføre energibesparelser på mindst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhed, konkurrenceevne og bæredygtighed. Siden da er andelen af energi fra vedvarende energikilder ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001¹ fastsat til mindst 32 % af Unionens udvidede endelige energiforbrug senest i 2030, og med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2002² er der fastsat et nyt energieffektivitetsmål for Unionen senest i 2030 på mindst 32,5 %.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2002 af 11. december 2018 om ændring af direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 210).

- (2) I sin meddelelse af 20. juli 2016 med titlen "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" meddelte Kommissionen, at dekarboniseringen af transportsektoren med henblik på at opfylde Unionens forpligtelser som givet tilsagn om på den 21. partskonference under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer, der blev afholdt i 2015 i Paris, skal fremskyndes, og at drivhusgasemissioner og luftforurenende emissioner fra transport derfor skal være godt på vej mod nul inden midten af århundredet. Desuden skal de emissioner af luftforurenende stoffer fra transport, der er sundhedsskadelige og miljøskadelige, reduceres betydeligt hurtigst muligt. Dette kan opnås ved hjælp af en række politiske initiativer, herunder foranstaltninger, der understøtter et skift i retning af offentlig transport, og anvendelse af offentlige udbud med henblik på fremme af renere køretøjer.
- (3) Kommissionen understregede i sin meddelelse af 31. maj 2017 med titlen "Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle", at øget produktion og udbredelse af renere køretøjer, infrastrukturer for alternative brændstoffer og nye mobilitetstjenester, der udnytter digitaliseringen og automatiseringen i Unionen, giver Unionens borgere, medlemsstater og industrier mange fordele. Disse fordele omfatter mere sikre og fleksible mobilitetsløsninger og reduktionen af eksponering for skadelige forurenende emissioner. Som fastslået i talen om Unionens tilstand den 13. september 2017 er et af hovedmålene, at Unionen bliver førende i verden inden for dekarbonisering.

- (4) Som anført i nævnte meddelelse fra Kommissionen "Et mobilt Europa" udgør dette direktiv en del af anden pakke af forslag, der skal bidrage til Unionens bestræbelser på at fremme lavemissionsmobilitet. Denne pakke, der blev præsenteret i Kommissionens meddelelse af 8. november 2017 med titlen "Fremme af lavemissionsmobilitet – En Europæisk Union, der beskytter planeten, styrker forbrugernes rettigheder og forsvare industrien og arbejdstagerne", omfatter en kombination af udbuds- og efterspørgselsorienterede foranstaltninger, der skal styre Unionen ind på vejen hen imod lavemissionsmobilitet og samtidig styrke Unionens økomobilitetssystems konkurrenceevne. Fremme af renere køretøjer bør ske sideløbende med den yderligere udvikling af offentlig transport som en måde til at nedbringe trafikbelastningen og som en konsekvens deraf nedbringe emissionerne og forbedre luftkvaliteten.
- (5) Innovation af nye teknologier bidrager til at mindske CO₂-emissioner fra køretøjer og til at reducere luft- og støjforurening, samtidig med at dekarboniseringen af transportsektoren understøttes. Øget udbredelse af køretøjer til vejtransport med lave eller ingen emissioner vil reducere CO₂-emissionerne og visse forurenende emissioner (partikler, nitrogenoxider og andre carbonhydrider end methan) og derved forbedre luftkvaliteten i byer og i andre forurenede områder og samtidig bidrage til Unionens industris konkurrenceevne og vækst på de voksende globale markeder for lav- og nulemissionskøretøjer. Kommissionen bør tilstræbe vedtagelsen af politiske foranstaltninger, der fremmer udbredt industriel anvendelse af og fremstillingskapacitet for sådanne nye teknologier i alle medlemsstater, med henblik på at bidrage til at skabe lige vilkår og en afbalanceret udvikling på tværs af medlemsstaterne.

- (6) Markedsprognoser skønner, at købspriserne på renere køretøjer fortsat vil falde. Allerede i dag medfører lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, at de samlede driftsomkostninger er konkurrencedygtige. Den forventede reduktion af købspriserne vil yderligere mindske hindringerne for markedsadgang og øge udbredelsen af renere køretøjer i det næste årti.
- (7) Mens Unionen er en af de førende regioner inden for forskning og økoinnovation, er det Asien og Stillehavsområdet, der huser de største producenter af batteridrevne elbusser og batterier. På samme måde er udviklingen på det globale marked for batteridrevne elkøretøjer anført af markeder i Kina og USA. En ambitiøs politisk ramme for offentlige udbud af renere køretøjer i Unionen vil bidrage til at stimulere innovation og til at fremme Unionens industris konkurrenceevne og vækst i de voksende globale markeder for renere køretøjer og den dermed forbundne teknologiinfrastruktur yderligere. Som nævnt i Kommissionens meddelelse af 3. oktober 2017 med titlen "Udbud, der virker – i og for Europa", vil Kommissionen fortsat føre an i bestræbelserne på at sikre lige vilkår og fremme en bedre adgang til tredjelandes markeder for offentlige udbud, herunder i forbindelse med køb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport.

- (8) I betragtning af at de offentlige udgifter til varer, bygge- og anlægsarbejder og tjenesteydelser fra og med 2018 udgør omkring 16 % af BNP, kan offentlige myndigheder gennem deres offentlige udbudspolitik opfostre og støtte markeder for innovative varer og tjenesteydelser. Med henblik på at nå dette mål bør Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF¹ fastsætte klare og gennemsigtige krav, herunder klare og langsigtede offentlige indkøbsmål, og en enkel metode til beregning heraf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU² og 2014/25/EU³ fastsætter minimumsregler for offentlige udbud, der koordinerer den måde, hvorpå ordregivende myndigheder og ordregivere køber bygge- og anlægsarbejder, varer og tjenesteydelser. Disse direktiver fastsætter navnlig samlede beløbsgrænser til fastlæggelse af, hvilke offentlige kontrakter, der er omfattet af EU-lovgivningen om offentlige udbud. Disse beløbsgrænser gælder også for direktiv 2009/33/EF.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

- (9) Tilgængeligheden af en tilstrækkelig opladnings- og optankningsinfrastruktur er en forudsætning for anvendelsen af køretøjer, som anvender alternative brændstoffer. Den 8. november 2017 vedtog Kommissionen en handlingsplan til støtte for en fremskyndet udrolning af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, i Unionen, herunder en øget støtte til etablering af offentligt tilgængelig infrastruktur ved hjælp af EU-midler, der bidrager til at skabe gunstigere betingelser for overgangen til renere køretøjer, herunder inden for den offentlige transport. Kommissionen vil senest den 31. december 2020 foretage en evaluering af gennemførelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU¹ og vil, hvis den på baggrund af en sådan evaluering finder det nødvendigt, fremsætte et forslag til ændring af nævnte direktiv.
- (10) Direktiv 2009/33/EF supplerer den horisontale lovgivning om offentlige udbud i Unionen og tilføjer kriterier for bæredygtighed, der dermed tager sigte på at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering af direktiv 2009/33/EF i 2015 og konkluderede, at nævnte direktiv ikke sætter skub i markedsudbredelsen af renere køretøjer på tværs af Unionen, navnlig som følge af mangler i direktivets anvendelsesområde og bestemmelserne om køretøjsindkøb. Denne evaluering konkluderede, at indvirkningen af dette direktiv har været meget begrænset på reduktionen af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og på fremme af industriens konkurrenceevne.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

- (11) Den af Kommissionen gennemførte konsekvensanalyse om revisionen af direktiv 2009/33/EC understreger fordelene ved at ændre den overordnede forvaltningstilgang med hensyn til udbud af renere køretøjer på EU-plan. Ved at fastsætte minimumsmål for udbud kan man effektivt hjælpe med at nå målet om at fremme og stimulere markedsudbredelsen af renere køretøjer i forhold til at anvende internalisering af eksterne omkostninger i de overordnede indkøbsbeslutninger, idet der dog gøres opmærksom på relevansen af at tage hensyn til de miljømæssige aspekter i alle indkøbsbeslutninger. Fordelene på mellemlang og lang sigt for Unionens borgere og virksomheder begrundes fuldt ud denne tilgang, for så vidt den efterlader ordregivende myndigheder og ordregivere tilstrækkelig fleksibilitet med hensyn til valget af de teknologier, der skal anvendes.
- (12) Gennem udvidelse af anvendelsesområdet for direktiv 2009/33/EF, således at det kommer til at omfatte andre former for praksisser såsom leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer samt kontrakter om visse tjenesteydelser, sikres, at alle relevante udbudspraksisser er omfattet. De tjenesteydelser, der er dækket af dette direktivs anvendelsesområde såsom offentlig vejtransport, specialiseret personbefordring ad vej, persontransport, ikke rutekørsel, specifikke post- og pakkeleveringstjenester samt tjenester i forbindelse med affaldsindsamling, bør være de tjenester, hvor de køretøjer, der anvendes til levering af tjenesteydelserne, falder inden for de køretøjskategorier, der er omfattet af dette direktiv, og udgør et væsentligt element i kontrakten. Disse tjenesteydelser bør identificeres ved hjælp af deres respektive koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter, der er opført i bilaget. Eksisterende kontrakter bør dog ikke berøres af dette direktiv med tilbagevirkende kraft.

- (13) Der er bred støtte fra de vigtigste interessenter til en definition af renere køretøjer, som tager hensyn til kravene til reduktion af emissionerne af drivhusgasser og luftforurenende stoffer fra personbiler og lette erhvervskøretøjer. For at sikre, at der er tilstrækkelige incitamenter til at fremme markedsudbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer i Unionen, bør bestemmelserne om deres offentlige udbud i henhold til denne ændring tilpasses den i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631¹ fastsatte definition af nul- og lavemissionskøretøjer. Den indsats, der foretages i henhold til dette direktiv, vil bidrage til at overholde kravene vedrørende de normer, der er fastlagt i forordning (EU) 2019/631. Med henblik på at forbedre luftkvalitet bør renere køretøjer præstere bedre i forhold til mindstekrav for nitrogenoxider (NOx) og for ultrafine partikler - partikelantal (PN), der er fastsat ved de gældende grænseværdier for emissioner ved faktisk kørsel (RDE). Ud over nulemissionskøretøjer findes der i dag nogle få personbiler og lette erhvervskøretøjer med luftforurenende emissioner på 80 % eller derunder af de nuværende emissionsgrænser. Antallet af sådanne køretøjer forventes dog at stige i de kommende år, især pluginhybridbiler. En mere ambitiøs tilgang til offentlige udbud kan være en vigtig yderligere markedsstimulans.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 (omarbejdning) (EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13).

- (14) Renere tunge køretøjer bør defineres på basis af anvendelse af alternative brændstoffer i overensstemmelse med direktiv 2014/94/EU. Hvor flydende biobrændstoffer, syntetiske brændstoffer eller paraffinholdige brændstoffer skal anvendes af de indkøbte køretøjer, er de ordregivende myndigheder og ordregiverne nødt til ved hjælp af obligatoriske kontraktbestemmelser eller på anden tilsvarende effektiv vis inden for rammerne af proceduren for offentlige udbud at sikre, at det kun er sådanne brændstoffer, der må anvendes til disse køretøjer. Selvom det er muligt for disse brændstoffer at indeholde brændstofadditiver, som det f.eks. er tilfældet med ethanolbaseret brændstof til tilpassede dieselmotorer (ED95), bør de ikke blandes med fossile brændstoffer.
- (15) For at forbedre luftkvaliteten i kommuner er det helt afgørende at forny bilparken med renere køretøjer. Endvidere kræver principperne om den cirkulære økonomi en forlængelse af produktlevetiden. Derfor bør køretøjer, der opfylder kravene til renere køretøjer eller til nulemissionskøretøjer som følge af en eftermontering, medregnes blandt de køretøjer, der anses for at have opfyldt de respektive minimumsmål for udbud.

- (16) Personbiler, lette erhvervskøretøjer samt tunge køretøjer anvendes til forskellige formål og befinder sig på forskellige niveauer med hensyn til markedsmodenhed, og det ville være en fordel, hvis bestemmelserne om offentlige udbud anerkendte disse forskelle.
- Konsekvensanalysen anerkendte, at markederne for lav- og nulemissionsbybusser er kendetegnet ved større markedsmodenhed, hvorimod markederne for lav- og nulemissionslastbiler befinder sig på et lavere trin med hensyn til markedsmodenhed. På grund af den begrænsede markedsmodenhed for så vidt angår lav- og nulemissionsbusser, den forholdsvis begrænsede rolle, som offentlige indkøb spiller i dette markedssegment, og de særlige operationelle krav til disse bør turistbusser (coaches) ikke være omfattet af dette direktivs anvendelsesområde. I overensstemmelse med den tilgang, der er fulgt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009¹ og i regulativ nr. 107 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (UNECE), betragtes køretøjer i klasse M₃, som er indrettet med ståpladser for at give mulighed for hyppig ind- og udstigning, som busser, mens køretøjer i klasse M₃ med et meget begrænset eller intet areal til stående passagerer betragtes som turistbusser (coaches). I betragtning af det meget begrænsede marked for dobbeltdækkerbusser og deres specifikke begrænsninger med hensyn til udformning bør der i den første referenceperiode, der er omfattet af dette direktiv, gælde lavere minimumsmål for udbud af nulemissionskøretøjer, der tilhører den pågældende kategori af tunge køretøjer i medlemsstaterne, hvor dobbeltdækkerbusser udgør en betydelig del af de offentlige indkøb.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1).

- (17) For at undgå at pålægge offentlige myndigheder og operatører uforholdsmæssigt store byrder bør medlemsstaterne kunne fritage offentlige udbud af visse køretøjer med særlige køretøjssegenskaber, der er knyttet til deres driftskrav, fra kravene i dette direktiv. Disse køretøjer omfatter pansrede køretøjer, ambulancer, rustvogne, køretøjer i klasse M₁ med kørestolsadgang, mobilkraner, køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til primært at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havne eller i lufthavne, samt køretøjer, der er specielt udformet, konstrueret eller tilpasset til anvendelse inden for hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten. Sådanne tilpasninger kan vedrøre installation af specialiseret kommunikationsudstyr eller nødbelysning. Kravene fastsat i dette direktiv bør ikke finde anvendelse på køretøjer, der er konstrueret og fremstillet specifikt med henblik på udførelse af arbejde, og som ikke egner sig til transport af passagerer eller varer. Disse køretøjer omfatter køretøjer til vedligeholdelse af veje såsom snepløve.

- (18) Fastsættelse af minimumsmål for udbud af renere køretøjer, som skal nås i to referenceperioder, der slutter i 2025 og i 2030 på medlemsstatsplan, bør bidrage til politisk sikkerhed på markeder, hvor investeringer i lav- og nulemissionsmobilitet er nødvendige. Minimumsmål understøtter etableringen af markeder for rene køretøjer i hele Unionen. De giver tid til tilpasning af de offentlige udbudsprocedurer og sender et klart markedssignal. Et krav om, at halvdelen af minimumsmålet for busser indkøbt i disse reference perioder skal opfyldes gennem udbud af nulemissionsbusser, styrker endvidere forpligtelsen til dekarboniseringen af transportsektoren. Det bør bemærkes, at trolleybusser anses for at være busser med nulemission, forudsat at de kun kører på elektricitet, eller at de udelukkende anvender en styreenhed med nulemission, når de ikke er tilsluttet til nettet, ellers betragtes de stadig som renere køretøjer. I konsekvensanalysen konstateres det, at medlemsstaterne i stigende grad fastsætter mål afhængigt af deres økonomiske kapacitet, og hvor alvorligt problemet er. Der bør fastsættes forskellige mål for de forskellige medlemsstater i overensstemmelse med deres økonomiske kapacitet (bruttonationalprodukt pr. indbygger) og eksponering for forurening (bybefolkningstæthed). Den territoriale konsekvensanalyse af dette direktiv viste, at virkningen vil blive jævnt fordelt mellem regionerne i Unionen.

- (19) Medlemsstaterne bør have fleksibilitet til at fordele indsatsen for at opfylde minimumsmålene på deres område i overensstemmelse med deres forfatningsmæssige rammer og i overensstemmelse med deres transportpolitiske mål. Ved fordelingen af indsatsen inden for en medlemsstat kan der tages hensyn til forskellige faktorer såsom forskelle i den økonomiske kapacitet, luftkvaliteten, befolkningstætheden, transportsystemernes karakteristika, politikker for dekarbonisering af transporten og nedbringelse af luftforureningen eller andre relevante kriterier.
- (20) Køretøjer med nulemissioner ved udstødningsrøret kan også medføre et væsentligt miljøaftryk som følge af de emissioner, der stammer fra brændstofforsyningskæden lige fra udvindingsfasen til udstødningen, samt som følge af processen for fremstilling af komponenterne og graden af deres genanvendelighed. Med henblik på at sikre overensstemmelse med målsætningerne for bæredygtighed bør batterier fremstilles med de færrest mulige miljømæssige konsekvenser i og uden for Unionen, hvad angår udvindingen af råmaterialer, der skal anvendes i fremstillingen af batterier. Fremme af teknologier, der søger at løse denne udfordring såsom bæredygtige og genanvendelige batterier, kan bidrage til den overordnede bæredygtighed af elektriske køretøjer, gennem initiativer såsom Unionens batterialliance og Unionens batterihandlingsplan samt i forbindelse med revisionen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF¹. En eventuel afspejling af køretøjers CO₂-emissioner under hele deres livscyklus og køretøjers "well-to-wheel"-emissioner bør overvejes for perioden efter 2030 under hensyntagen til EU-rettens relevante bestemmelser vedrørende beregningen heraf på det givne tidspunkt.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/66/EF af 6. september 2006 om batterier og akkumulatorer og udtjente batterier og akkumulatorer og om ophævelse af direktiv 91/157/EØF (EUT L 266 af 26.9.2006, s. 1).

- (21) Europa-Parlamentet opfordrede i sin henstilling til Rådet og Kommissionen af 4. april 2017 på baggrund af undersøgelsen af emissionsmålinger i bilindustrien¹ medlemsstaterne til at fremme politikker for grønne offentlige udbud gennem offentlige myndigheders indkøb af nulemissionskøretøjer og køretøjer med ultralave emissioner til deres egne flåder eller til offentlige eller halvoffentlige delebilsprogrammer og gennem udfasning af nye CO₂-udledende biler inden 2035.
- (22) Den maksimale virkning kan opnås, hvis offentlige udbud af renere køretøjer er målrettet mod områder med en relativt høj grad af luft- og støjforurening. De offentlige myndigheder i medlemsstaterne opfordres til at fokusere især på disse områder, når de gennemfører nationale minimumsmål for udbud. Offentlige myndigheder opfordres også til at træffe foranstaltninger såsom at stille tilstrækkelige finansielle midler til rådighed for ordregivende myndigheder og ordregivere, med henblik på at undgå, at omkostningerne ved at overholde de i dette direktiv fastsatte minimumsmål for udbud fører til højere billetpriser for forbrugerne eller til en forringelse af de offentlige transporttjenester eller modvirker udviklingen af andre former for ren transport, der ikke benytter vejnettet såsom sporvogne og metrotog. De offentlige myndigheder bør afspejle de relaterede tiltag i deres rapportering i henhold til dette direktiv. Med henblik på at undgå en uforholdsmæssigt stor byrde og for at optimere de potentielle resultater af dette direktiv bør der ydes passende teknisk bistand til de offentlige myndigheder.

¹ EUT C 298 af 23.8.2018, s. 140.

- (23) Offentlig transport udgør kun en lille del af de emissioner, der stammer fra transportsektoren. For yderligere at fremme dekarbonisering af transportsektoren, forbedre luftkvaliteten og opretholde lige vilkår for de forskellige operatører kan medlemsstaterne i overensstemmelse med EU-retten beslutte også at pålægge private operatører og tjenesteydelser, der ikke er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, lignende krav såsom taxa-, biludlejnings- og samkørselselskaber.
- (24) Beregning af livscyklusomkostninger er et vigtigt redskab for ordregivende myndigheder og ordregivere til at dække energi- og miljøomkostningerne i løbet af et køretøjs livscyklus, herunder omkostningerne i forbindelse med emission af drivhusgasser og andre forurenende emissioner på grundlag af en relevant metode til at fastsætte deres økonomiske værdi. I betragtning af den begrænsede anvendelse af metoden til beregning af driftslevetidsomkostninger i henhold til direktiv 2009/33/EF og oplysningerne fra ordregivende myndigheder og ordregivere om anvendelsen af egne metoder, der er tilpasset deres specifikke forhold og behov, bør det ikke være påkrævet at anvende én obligatorisk metode, men ordregivende myndigheder og ordregivere bør kunne vælge en hvilken som helst metode til beregning af levetidsomkostninger for at understøtte deres udbudsprocedurer, på baggrund af det i artikel 67 i direktiv 2014/24/EU og artikel 82 i direktiv 2014/25/EU beskrevne kriterium om det økonomisk mest fordelagtige bud, under hensyntagen til omkostningseffektivitet i forhold til køretøjets samlede levetid samt til miljømæssige og sociale aspekter.

- (25) Rapporteringen om offentlige udbud i henhold til dette direktiv bør give et klart overblik over markedet for at muliggøre effektiv overvågning af dets gennemførelse. En sådan rapportering bør indledes med en foreløbig indgivelse af oplysninger fra medlemsstaterne til Kommissionen senest den ... [36 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] og fortsætte med en første omfattende rapport om gennemførelsen af minimumsmålene for udbud i 2026 og derefter hvert tredje år. Tidsrammen bør tilpasses de eksisterende rapporteringsforpligtelser i henhold til direktiv 2014/24/EU og direktiv 2014/25/EU. For at minimere den administrative byrde for de offentlige organer og skabe et effektivt overblik over markedet bør forenklet rapportering lettes. Kommissionen vil tilvejebringe løsninger med hensyn til registreringen og overvågningen i Tender Electronic Daily-databasen (TED) og sikre en omfattende rapportering om lav- og nulemissionskøretøjer og for andre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, inden for rammerne af Unionens fælles glossar for offentlige kontrakter. Specifikke koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter vil lette registreringen og overvågningen i TED.

- (26) Yderligere støtte til udbredelsen på markedet af renere køretøjer og infrastrukturen for sådanne køretøjer kan opnås ved at stille målrettede offentlige støtteforanstaltninger til rådighed på nationalt plan og EU-plan. Sådanne foranstaltninger omfatter øget anvendelse af EU-midler med henblik på at støtte fornyelsen af de offentlige transportflåder og sikre bedre udveksling af viden og tilpasning af udbud for at muliggøre en indsats i et omfang, der er tilstrækkeligt stort til omkostningsbesparelser og indvirkning på markedet. Muligheden for at yde offentlig støtte til fremme af udviklingen af de infrastrukturer, som er nødvendige for distribution af alternative brændstoffer, er anerkendt i retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi 2014-2020¹. Bestemmelserne i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, navnlig artikel 107 og 108, finder dog fortsat anvendelse på sådan offentlig støtte.

¹ EUT C 200 af 28.6.2014, s. 1.

- (27) Målrettede støtteforanstaltninger til udbud af renere køretøjer kan hjælpe ordregivende myndigheder og ordregivere. Under den nuværende flerårige finansielle ramme (FFR) for perioden 2014-2020 råder Unionen allerede over en lang række forskellige midler til at støtte medlemsstaterne, de lokale myndigheder og de berørte aktører i forbindelse med disses overgang til bæredygtig mobilitet. De europæiske struktur- og investeringsfonde er navnlig en vigtig kilde til finansiering af projekter vedrørende mobilitet i byer.
- Horisont 2020, Unionens forskningsprogram, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1291/2013¹, finansierer forsknings- og innovationsprojekter i forbindelse med mobilitet i byer samt i forbindelse med intelligente byer og lokalsamfund, mens Connecting Europe-faciliteten, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013², yder støtte til etablering af relevant infrastruktur i byknudepunkter. Indførelsen af en definition af renere køretøjer og fastsættelsen af minimumsmål for udbud af sådanne i dette direktiv kan bidrage til at sikre en endnu mere målrettet anvendelse af Unionens finansielle instrumenter, herunder i den næste FFR for perioden 2021-2027. Disse støtteforanstaltninger vil hjælpe med at reducere den indledende store investering i infrastrukturændringer og vil støtte dekarboniseringen af transport.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1291/2013 af 11. december 2013 om Horisont 2020 – rammeprogram for forskning og innovation (2014-2020) og om ophævelse af afgørelse nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 104).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129).

- (28) For at bidrage til at sikre, at de potentielle fordele udnyttes fuldt ud, bør Kommissionen yde vejledning til medlemsstaterne med hensyn til de forskellige EU-fonde, der kan anvendes, og bør lette og strukturere udvekslingen af viden og bedste praksis mellem medlemsstaterne med henblik på at fremme ordregivende myndigheders og ordregiveres indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Kommissionen bør også fortsat yde teknisk og finansiel rådgivning til lokale myndigheder og operatører gennem instrumenter som Det Europæiske Centrum for Investeringsrådgivning, Jaspersinitiativet og Jessicainitiativet. En sådan bistand bør omfatte, at de ordregivende myndigheder og ordregivere tilskyndes til at samle deres ressourcer i fælles indkøb af lavemissionskøretøjer og energieffektive køretøjer til vejtransport for at opnå stordriftsfordele og gøre det lettere at nå målene i dette direktiv.
- (29) Med henblik på at maksimere effekten af investeringer er en bedre samordning af mobilitet og byplanlægning nødvendig, såsom gennem anvendelse af planer for bæredygtig bytrafik. Planer for bæredygtig bytrafik er planer, der er udviklet på tværs af individuelle politikområder, og som i et samarbejde mellem forskellige myndighedsniveauer kombinerer forskellige transportformer, trafiksikkerhed, godstransport, mobilitetsforvaltning og intelligente transportsystemer. Planer for bæredygtig mobilitet i byer kan spille en vigtig rolle med hensyn til at nå Unionens mål for nedbringelsen af CO₂-emissioner og af støj- og luftforurening.

- (30) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv, bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at fastlægge det fælles format for medlemsstaternes rapporter og ordningerne for deres transmission. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹.
- (31) Senest den 31. december 2027 bør Kommissionen revidere gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF. Denne revision bør, hvis det er relevant, ledsages af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af direktivet for perioden efter 2030, herunder med hensyn til fastsættelsen af nye ambitiøse mål og udvidelsen af anvendelsesområdet til at omfatte andre kategorier af køretøjer såsom køretøjer i klasse L og entreprenørmaskiner. Kommissionen bør i sin revision bl.a. også vurdere muligheden for at bringe dette direktiv på linje med en hvilken som helst metode til beregning af køretøjers CO₂-emissioner under hele deres livscyklus og "well-to-wheel" CO₂-emissioner, som er udviklet inden for rammerne af EU-præstationsnormer for køretøjers CO₂-emissioner, samt muligheden for at fremme bæredygtige og genanvendelige batterier og brugen af de bedst klassificerede og regummierede dæk.
- (32) Til trods for at minimumsmålene for udbud fastsat i dette direktiv ikke finder anvendelse på EU-institutionerne, er det ønskeligt, at EU- institutionerne går foran med et godt eksempel.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (33) Målene for dette direktiv, nemlig at skabe en stimulans for renere køretøjer på efterspørgselssiden til støtte for en omstilling til lavemissionsmobilitet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af en fælles og langsigtet politikramme og på grund af omfanget bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (34) I henhold til den fælles politiske erklæring af 28. september 2011 fra medlemsstaterne og Kommissionen om forklarende dokumenter¹ har medlemsstaterne forpligtet sig til i tilfælde, hvor det er berettiget, at lade meddelelsen af gennemførelsesforanstaltninger ledsage af et eller flere dokumenter, der forklarer forholdet mellem et direktivs bestanddele og de tilsvarende dele i de nationale gennemførelsesinstrumenter. I forbindelse med dette direktiv finder lovgiver, at fremsendelsen af sådanne dokumenter er berettiget.
- (35) Direktiv 2009/33/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

¹ EUT C 369 af 17.12.2011, s. 14.

Artikel 1
Ændringer af direktiv 2009/33/EF

I direktiv 2009/33/EF foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen affattes således:

"Direktiv 2009/33/EF om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lavemissionsmobilitet"

- 2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand og formål

I henhold til dette direktiv skal medlemsstaterne sikre, at ordregivende myndigheder og ordregivere tager hensyn til energi- og miljøbelastningen i hele driftslevetiden, herunder energiforbrug og CO₂-emissioner samt visse forurenende stoffer, når de indkøber bestemte køretøjer til vejtransport, med det formål at fremme og stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer og at forbedre transportsektorens bidrag til Unionens miljø-, klima- og energipolitikker."

3) Artikel 2 affattes således:

"Artikel 2

Undtagelser

Medlemsstaterne kan undtage de køretøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra d), og i artikel 2, stk. 3, litra a) og b), i Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) 2018/858* samt i punkt 5.2.-5.5. og punkt 5.7 i del A i bilag I til nævnte forordning, fra kravene i dette direktiv.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1)."

4) Artikel 3 affattes således:

"Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv finder anvendelse på udbud gennem:
 - a) kontrakter om indkøb, leasing, leje eller afbetalingskøb af køretøjer til vejtransport tildelt af ordregivende myndigheder eller ordregivere, for så vidt de er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU* og direktiv 2014/25/EU**
 - b) offentlige tjenesteydelseskontrakter som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007, der vedrører levering af personbefordring ad vej, som går ud over en bestemt tærskelværdi, der fastsættes af medlemsstaterne, og som ikke må overstige den i artikel 5, stk. 4, i nævnte forordning gældende tærskelværdi
 - c) tjenesteydelseskontrakter, jf. tabel 1 i bilaget til dette direktiv, i det omfang de ordregivende myndigheder eller ordregivere er forpligtet til at anvende indkøbsprocedurerne fastsat i direktiv 2014/24/EU og direktiv 2014/25/EU.

Dette direktiv gælder kun for kontrakter, hvor indkaldelsen af tilbud er udsendt efter den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden], eller, såfremt der ikke kræves en indkaldelse af tilbud, hvor den ordregivende myndighed eller ordregivere har indledt udbudsproceduren efter nævnte dato.

2. Direktivet gælder ikke for:

- a) køretøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a), b) og c), og artikel 2, stk. 3, litra c), i forordning (EU) 2018/858
- b) køretøjer i klasse M₃, bortset fra køretøjer i klasse I og klasse A, jf. definitionen i artikel 3, nr. 2) og 3), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 ^{****}.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

- *** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).
- **** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1)."

5) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) "ordregivende myndigheder": ordregivende myndigheder som defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 1), i direktiv 2014/24/EU og i artikel 3 i direktiv 2014/25/EU
- 2) "ordregivere": ordregivende enheder som defineret i artikel 4 i direktiv 2014/25/EU
- 3) "køretøj til vejtransport": et køretøj i klasse M eller N, jf. artikel 4, stk. 1, litra a) og b), i forordning (EU) 2018/858

4) "renere køretøj":

- a) et køretøj i klasse M₁, M₂ eller N₁ med en maksimal udstødningsemission udtrykt i CO₂ g/km og forurenende emissioner ved faktisk kørsel, der ligger under en procentdel af de gældende emissionsgrænseværdier, jf. tabel 2 i bilaget, eller
- b) et køretøj i klasse M₃, N₂ eller N₃, der anvender alternative brændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 1) og 2), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU*, bortset fra brændsler, som er produceret af råprodukter med stor risiko for indirekte arealanvendelsesændringer, og for hvilke der er konstateret en betydelig udvidelse af produktionsarealet ind på arealer med stort kulstoflager i overensstemmelse med artikel 26 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001**. Hvis køretøjer anvender flydende biobrændstoffer, syntetiske brændstoffer eller paraffinholdige brændstoffer, skal disse brændstoffer ikke blandes med konventionelle fossile brændstoffer

- 5) "tungt nulemissionskøretøj": et renere køretøj som defineret i denne artikels nr. 4), litra b), uden en intern forbrændingsmotor eller med en intern forbrændingsmotor, der udleder mindre end 1 g CO₂/kWh målt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009^{***} og gennemførelsesforanstaltningerne hertil, eller som udleder mindre end 1 g CO₂/km målt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007^{****} og gennemførelsesforanstaltningerne hertil.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

*** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

**** Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1)."

6) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Minimumsmål for udbud

1. Medlemsstaterne sikrer, at udbud af de i artikel 3 omhandlede køretøjer og tjenesteydelser opfylder minimumsmålene for udbud af renere lette køretøjer som fastsat i tabel 3 i bilaget, og af renere tunge køretøjer som fastsat i tabel 4 i bilaget. Disse mål udtrykkes som minimumsprocenter for renere køretøjer i det samlede antal køretøjer til vejtransport, der er omfattet af summen af alle de i artikel 3 omhandlede kontrakter, der er tildelt mellem den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] og den 31. december 2025 for så vidt angår den første referenceperiode og mellem den 1. januar 2026 og den 31. december 2030 for så vidt angår den anden referenceperiode.
2. Ved beregningen af minimumsmålene for udbud er den dato for det offentlige indkøb, der skal tages i betragtning, datoen for afslutningen af den offentlige udbudsprocedure ved tildelingen af kontrakten.
3. Køretøjer, der opfylder definitionen af et renere køretøj i henhold til artikel 4, nr. 4), eller af et tungt nulemissionskøretøj i henhold til artikel 4, nr. 5), som følge af en eftermontering, kan regnes for at være henholdsvis renere køretøjer eller tunge nulemissionskøretøjer med henblik på overholdelse af minimumsmålene for udbud.

4. Med henblik på vurderingen af overholdelsen af minimumsmålene for udbud tages der for så vidt angår de i artikel 3, stk. 1, litra a), omhandlede kontrakter hensyn til antallet af købte, leasede, lejede eller afbetalingskøbte køretøjer til vejtransport i henhold til hver kontrakt.
5. Med henblik på vurderingen af overholdelsen af minimumsmålene for udbud tages der for så vidt angår de i artikel 3, stk. 1, litra b) og c), omhandlede kontrakter hensyn til antallet af køretøjer til vejtransport, der skal anvendes til levering af tjenesteydelserne, omfattet af hver kontrakt.
6. Når der ikke vedtages nye mål for perioden efter den 1. januar 2030, gælder målene for den anden referenceperiode fortsat og beregnes i overensstemmelse med stk. 1-5 i efterfølgende femårsperioder.
7. Medlemsstaterne kan anvende eller bemyndige deres ordregivende myndigheder eller ordregivere til at anvende højere nationale mål eller strengere krav end dem, der er anført i bilaget."

7) Artikel 6 og 7 udgår.

8) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Udveksling af viden og bedste praksis

Kommissionen letter og strukturerer udvekslingen af viden og bedste praksis mellem medlemsstaterne med hensyn til, hvordan ordregivende myndigheder og ordregivere kan fremme udbud af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport."

9) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af udvalget nedsat ved artikel 9 i direktiv 2014/94/EU.

Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011*.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom, eller hvis et simpelt flertal af udvalgsmedlemmerne anmoder herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13)."

- 10) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Rapportering og revision

1. Senest den... [36 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] underretter medlemsstaterne Kommissionen om de foranstaltninger, der er taget med henblik på at gennemføre dette direktiv, og om medlemsstaternes hensigter med hensyn til fremtidige gennemførelsesaktiviteter, herunder tidsplanen og den eventuelle indsatsfordeling mellem de forskellige forvaltningsniveauer, samt om alle andre oplysninger, som medlemsstaten anser for relevante.

2. Senest den 18. april 2026 og derefter hvert tredje år forelægger medlemsstaterne Kommissionen en rapport om gennemførelsen af dette direktiv. Disse rapporter skal ledsage de i artikel 83, stk. 3, andet afsnit, i direktiv 2014/24/EU og artikel 99, stk. 3, andet afsnit, i direktiv 2014/25/EU omhandlede rapporter og indeholde oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet for at gennemføre dette direktiv, om fremtidige gennemførelsesaktiviteter samt alle andre oplysninger, som medlemsstaten anser for relevante. Disse rapporter skal ligeledes indeholde oplysninger om antallet og de kategorier af køretøjer, der er omfattet af de i artikel 3, stk. 1, i nærværende direktiv omhandlede kontrakter, på grundlag af de data, som Kommissionen har fremlagt i overensstemmelse med nærværende artikels stk. 3. Oplysningerne præsenteres i overensstemmelse med de kategorier, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2195/2002*.
3. Kommissionen skal for at støtte medlemsstaterne i deres rapporteringsforpligtelser indsamle og offentliggøre antallet og de kategorier af køretøjer, der er omfattet af de i artikel 3, stk. 1, litra a) og c), i dette direktiv omhandlede kontrakter ved at udtrække de relevante data fra bekendtgørelser om indgåede kontrakter, der er offentliggjort i Tenders Electronic Daily (TED) databasen, i overensstemmelse med direktiv 2014/24/EU og direktiv 2014/25/EU.

4. Som følge af de i stk. 2 omhandlede rapporter forelægger Kommissionen senest den 18. april 2027 og derefter hvert tredje år en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv med angivelse af de foranstaltninger, der er truffet af medlemsstaterne i denne forbindelse.
5. Senest den 31. december 2027 reviderer Kommissionen gennemførelsen af dette direktiv og forelægger, hvis det er relevant, et lovgivningsmæssigt forslag til ændring af direktivet for perioden efter 2030, herunder for fastsættelsen af nye mål og for medtagelsen af andre kategorier af køretøjer såsom to- og trehjulede køretøjer.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2, som fastsætter formatet for de i nærværende artikels stk. 2 omhandlede rapporter, samt ordningerne for deres transmission.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2195/2002 af 5. november 2002 om det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV) (EFT L 340 af 16.12.2002, s. 1)."

- 11) Bilaget erstattes af teksten i bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2
Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden]. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG

"BILAG

Oplysninger med henblik på gennemførelsen af minimumsmål
for udbud af renere køretøjer til vejtransport
til støtte for lavemissionsmobilitet i medlemsstaterne

Tabel 1: Koder i det fælles glossar for offentlige kontrakter (CPV) for tjenesteydelser, jf. artikel 3, stk. 1, litra c)

CPV-kode	Beskrivelse
60112000-6	Offentlig vejtransport
60130000-8	Specialiseret personbefordring ad vej
60140000-1	Persontransport, ikke rutekørsel
90511000-2	Indsamling af affald
60160000-7	Postbefordring ad vej
60161000-4	Pakketransport
64121100-1	Postudbringning
64121200-2	Pakkeudbringning

Tabel 2: Emissionstærskler for renere lette køretøjer

Køretøjsklasser	Indtil den 31. december 2025		Fra den 1. januar 2026	
	CO ₂ g/km	Luftforurenende emissioner ved faktisk kørsel ¹ som en procentdel af emissionsgrænseværdierne ²	CO ₂ g/km	Luftforurenende emissioner ved faktisk kørsel ¹ som en procentdel af emissionsgrænseværdierne ²
Klasse M ₁	50	80 %	0	Ikke relevant
Klasse M ₂	50	80 %	0	Ikke relevant
Klasse N ₁	50	80 %	0	Ikke relevant

¹ Oplyst maksimale værdier for emission ved faktisk kørsel (RDE) for partikelantal (PN) i #/km og nitrogenoxider (NO_x) i mg/km, jf. punkt 48.2 i typeattesten, som beskrevet i bilag IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF* for både komplette og bymæssige RDE-kørsler.

² De gældende emissionsgrænseværdier fastlagt i bilag I til forordning (EF) nr. 715/2007 eller dens efterfølgere.

* Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (»Rammedirektiv«) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

Tabel 3: Minimumsmål for udbud for andelen af renere lette køretøjer i overensstemmelse med tabel 2 i de samlede offentlige udbud af lette køretøjer omfattet af de i artikel 3 omhandlede kontrakter på medlemsstatsplan

Medlemsstat	Fra den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030
Luxembourg	38,5 %	38,5 %
Sverige	38,5 %	38,5 %
Danmark	37,4 %	37,4 %
Finland	38,5 %	38,5 %
Tyskland	38,5 %	38,5 %
Frankrig	37,4 %	37,4 %
Det Forenede Kongerige	38,5 %	38,5 %
Nederlandene	38,5 %	38,5 %
Østrig	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 %
Grækenland	25,3 %	25,3 %

Medlemsstat	Fra den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030
Slovenien	22 %	22 %
Tjekkiet	29,7 %	29,7 %
Estland	23,1 %	23,1 %
Slovakiet	22 %	22 %
Litauen	20,9 %	20,9 %
Polen	22 %	22 %
Kroatien	18,7 %	18,7 %
Ungarn	23,1 %	23,1 %
Letland	22 %	22 %
Rumænien	18,7 %	18,7 %
Bulgarien	17,6 %	17,6 %

Tabel 4: Minimumsmål for udbud for andelen af renere tunge køretøjer i de samlede offentlige udbud af tunge køretøjer omfattet af de i artikel 3 omhandlede kontrakter på medlemsstatsplan*

Medlemsstat	Lastbiler (køretøjsklasse N ₂ og N ₃)		Busser (køretøjsklasse M ₃)*	
	Fra den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030	Fra den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030
Luxembourg	10 %	15 %	45 %	65 %
Sverige	10 %	15 %	45 %	65 %
Danmark	10 %	15 %	45 %	65 %
Finland	9 %	15 %	41 %	59 %
Tyskland	10 %	15 %	45 %	65 %
Frankrig	10 %	15 %	43 %	61 %
Det Forenede Kongerige	10 %	15 %	45 %	65 %
Nederlandene	10 %	15 %	45 %	65 %
Østrig	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 %
Grækenland	8 %	10 %	33 %	47 %

Medlemsstat	Lastbiler (køretøjsklasse N ₂ og N ₃)		Busser (køretøjsklasse M ₃)*	
	Fra den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030	Fra den ... [24 måneder efter datoen for dette ændringsdirektivs ikrafttræden] til den 31. december 2025	Fra den 1. januar 2026 til den 31. december 2030
Slovenien	7 %	9 %	28 %	40 %
Tjekkiet	9 %	11 %	41 %	60 %
Estland	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakiet	8 %	9 %	34 %	48 %
Litauen	8 %	9 %	42 %	60 %
Polen	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatien	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungarn	8 %	9 %	37 %	53 %
Letland	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumænien	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarien	7 %	8 %	34 %	48 %

*

Halvdelen af minimumsmålet for andelen af renere busser skal opfyldes ved indkøb af nulemissionsbusser som defineret i artikel 4, nr. 5). Dette krav sænkes til en fjerdedel af minimumsmålet for den første referenceperiode, hvis mere end 80 % af de busser, der er omfattet af den samlede sum af alle de i artikel 3 omhandlede kontrakter, og som i denne periode er blevet tildelt i en medlemsstat, er dobbeltdækkerbusser."