



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

**Bruxelles, 20 iunie 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**

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
DE MODIFICARE A DIRECTIVEI 2009/33/CE PRIVIND
PROMOVAREA VEHICULELOR DE TRANSPORT RUTIER NEPOLUANTE
ȘI EFICIENTE DIN PUNCT DE VEDERE ENERGETIC**

DIRECTIVA (UE) 2019/...
A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 20 iunie 2019

**de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea
vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară³,

¹ JO C 262, 25.7.2018, p. 58.

² JO C 387, 25.10.2018, p. 70.

³ Poziția Parlamentului European din 18 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 13 iunie 2019.

întrucât:

- (1) Potrivit concluziilor Consiliului European din 23-24 octombrie 2014, Uniunea este hotărâtă să asigure un sistem energetic durabil, competitiv, sigur și care generează emisii reduse de dioxid de carbon. Comunicarea Comisiei din 22 ianuarie 2014 intitulată „Un cadru pentru politica privind clima și energia în perioada 2020-2030” prevede angajamentele ambițioase ale Uniunii de a reduce în continuare emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030, în comparație cu nivelurile din 1990, de a spori ponderea energiei din surse regenerabile consumate la cel puțin 27 %, de a realiza o economie de energie de cel puțin 27 %, precum și de a îmbunătăți siguranța energetică, competitivitatea și dezvoltarea durabilă a Uniunii. Ulterior, Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului¹ a stabilit până în 2030 o pondere a energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie al Uniunii de cel puțin 32 %, iar Directiva (UE) 2018/2002 a Parlamentului European și a Consiliului² a stabilit pentru 2030 un nou obiectiv al Uniunii privind eficiența energetică, de cel puțin 32,5 %.

¹ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

² Directiva (UE) 2018/2002 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 de modificare a Directivei 2012/27/UE privind eficiența energetică (JO L 328, 21.12.2018, p. 210).

- (2) În Comunicarea sa din 20 iulie 2016 intitulată „O strategie europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon”, Comisia a anunțat că, în vederea îndeplinirii angajamentelor asumate de Uniune la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, care a avut loc la Paris în 2015, ar trebui să fie accelerată decarbonizarea sectorului transporturilor și ca atare, până la jumătatea secolului, emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de poluanți generate de sectorul transporturilor vor trebui să tindă în mod concret spre un nivel zero. Mai mult, ar trebui să fie reduse drastic și fără întârziere emisiile de poluanți atmosferici generate de sectorul transporturilor, emisii care dăunează sănătății umane și mediului. Obiectivele menționate pot fi realizate printr-o serie de inițiative, între care se înscriu măsurile care să favorizeze tranziția spre preponderența transportului public și promovarea vehiculelor nepoluante prin intermediul procedurilor de achiziții publice.
- (3) În Comunicarea sa din 31 mai 2017 intitulată „Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”, Comisia subliniază multiplele avantaje pe care le prezintă pentru cetățenii Uniunii, pentru statele membre și pentru sectorul industrial sporirea producției și a utilizării de vehicule nepoluante, existența infrastructurii pentru combustibili alternativi și noile servicii de mobilitate care profită de digitalizarea și automatizarea din Uniune. Printre aceste beneficii se numără soluțiile sigure și continue de mobilitate și pentru reducerea expunerii la emisiile de substanțe poluante nocive. De asemenea, astfel cum se afirmă în discursul privind starea Uniunii din 13 septembrie 2017, unul dintre principalele obiective urmărite este acela ca Uniunea să devină lider mondial în materie de decarbonizare.

- (4) Comunicarea Comisiei intitulată „Europa în mișcare”, a anunțat prezenta directivă ca parte a celui de al doilea pachet de propuneri care va contribui la orientarea Uniunii către o mobilitate cu emisii scăzute. Pachetul respectiv, care a fost prezentat în Comunicarea Comisiei din 8 noiembrie 2017 intitulată „Punerea în practică a unei mobilități cu emisii scăzute – O Uniune Europeană care protejează planeta, sprijină consumatorii și își apără industria și lucrătorii”, include o combinație de măsuri axate pe cerere și pe ofertă care îndreaptă Uniunea spre o mobilitate cu emisii scăzute și care consolidează, în același timp, competitivitatea ecosistemului de mobilitate al Uniunii. Promovarea vehiculelor nepoluante ar trebui să se desfășoare în paralel cu dezvoltarea în continuare a transportului public, ca mijloc de a reduce congestiile de trafic și de a reduce astfel emisiile și a îmbunătăți calitatea aerului.
- (5) Inovarea prin noi tehnologii contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ generate de vehicule și la reducerea poluării atmosferice și fonice, sprijinind decarbonizarea sectorului transporturilor. Utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor rutiere cu emisii scăzute și cu emisii zero va reduce emisiile de CO₂ și emisiile de anumiți poluanți (particule în suspensie, oxizi de azot și hidrocarburi nemetanice) și va îmbunătăți astfel calitatea aerului în orașe și în alte zone poluate, contribuind totodată la competitivitatea și dezvoltarea industriei Uniunii pe piețele globale în expansiune pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero. Comisia ar trebui să dea curs politicilor de stimulare a industriei în sensul utilizării la scară largă a acestor noi tehnologii și al dezvoltării capacităților de producție a acestor noi tehnologii în toate statele membre, pentru a contribui la crearea unor condiții de concurență echitabile și la o dezvoltare echilibrată în toate statele membre.

- (6) Previziunile de piață estimează că prețul de cumpărare al vehiculelor nepoluante va continua să scadă. Cheltuielile mai scăzute de exploatare și de întreținere deja contribuie la un cost total competitiv al deținerii vehiculelor. Scăderea preconizată a prețurilor de cumpărare va reduce și mai mult obstacolele din calea disponibilității pe piață și a utilizării vehiculelor nepoluante în următorul deceniu.
- (7) În timp ce Uniunea reprezintă una dintre principalele regiuni în ceea ce privește cercetarea și inovarea ecologică cu valoare ridicată, cei mai mari producători de autobuze electrice pe baterii și de baterii se află în regiunea Asia-Pacific. În mod similar, piețele din China și Statele Unite determină evoluțiile de pe piața mondială în domeniul vehiculelor electrice pe baterii. O politică ambițioasă a Uniunii în ceea ce privește achizițiile publice de vehicule nepoluante va contribui la stimularea inovațiilor și va promova în continuare competitivitatea și dezvoltarea industriei Uniunii pe piețele din ce în ce mai globalizate pentru vehiculele nepoluante și infrastructurile tehnologice conexe. Potrivit Comunicării sale din 3 octombrie 2017 intitulată „Transformarea achizițiilor publice pentru ca acestea să funcționeze în și pentru Europa”, Comisia va coordona în continuare eforturile pentru a garanta condiții de concurență echitabile și pentru a promova accesul mai facil la piețele de achiziții publice din țările terțe, inclusiv în ceea ce privește achiziția, leasingul, închirierea sau cumpărarea cu plata în rate de vehicule de transport rutier.

- (8) Având în vedere ponderea de aproximativ 16 % din PIB pe care au reprezentat-o în 2018 cheltuielile publice pentru lucrări, bunuri și servicii, prin politica lor de achiziții publice, autoritățile publice pot stimula și sprijini piețele de bunuri și servicii inovatoare. În vederea realizării acestui obiectiv, Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ ar trebui să stabilească cerințe clare și transparente, inclusiv ținte clare pe termen lung privind achizițiile publice, precum și o metodă simplă pentru calcularea acestor ținte. Directivele 2014/24/UE² și 2014/25/UE³ ale Parlamentului European și ale Consiliului stabilesc norme minime în materie de achiziții publice care asigură coordonarea modului în care autoritățile contractante și anumite entități contractante achiziționează lucrări, produse și servicii. În special, directivele respective stabilesc praguri valorice generale care determină contractele de achiziții publice cărora li se aplică legislația Uniunii în domeniul achizițiilor publice. Pragurile respective se aplică, de asemenea, Directivei 2009/33/CE.

¹ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (JO L 120, 15.5.2009, p. 5).

² Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

³ Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

- (9) Pentru utilizarea pe scară largă a vehiculelor pe bază de combustibili alternativi este necesară existența unei infrastructuri suficient de dezvoltate pentru încărcarea și alimentarea acestora. La 8 noiembrie 2017, Comisia a adoptat un plan de acțiune pentru a sprijini dezvoltarea accelerată în Uniune a infrastructurii de combustibili alternativi, inclusiv printr-un sprijin sporit din fondurile Uniunii pentru finanțarea infrastructurii publice, ceea ce contribuie la crearea unor condiții mai favorabile pentru tranziția către vehiculele nepoluante, inclusiv în sectorul transporturilor publice. Până la 31 decembrie 2020, Comisia va evalua punerea în aplicare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului¹ și, dacă va considera necesar, în urma evaluării respective va prezenta o propunere legislativă de modificare a directivei menționate.
- (10) Directiva 2009/33/CE completează legislația orizontală a Uniunii în domeniul achizițiilor publice și adaugă criterii de durabilitate, urmărind prin aceasta să stimuleze piața pentru vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Comisia a realizat o evaluare ex post a Directivei 2009/33/CE în 2015 și a concluzionat că acea directivă nu a determinat introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante pe teritoriul Uniunii, în special din cauza lacunelor din domeniul său de aplicare și a celor referitoare la achiziționării de vehicule. Evaluarea respectivă a concluzionat că directiva menționată a avut un impact foarte limitat în ceea ce privește reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici și în ceea ce privește promovarea competitivității industriei.

¹ Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

- (11) Analiza de impact efectuată de Comisie în cadrul revizuirii Directivei 2009/33/CE subliniază avantajele modificării abordării generale în domeniul achizițiilor publice de vehicule nepoluante la nivelul Uniunii. Comparativ cu decizia generală de a internaliza costurile externe în cadrul achizițiilor publice, stabilirea unor ținte minime privind achizițiile publice poate sprijini realizarea obiectivului de a promova și de a stimula introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante, fără a omite totodată relevanța luării în considerare a aspectelor de mediu în cadrul tuturor deciziilor privind achizițiile publice. Beneficiile pe care le oferă pe termen mediu și lung cetățenilor și întreprinderilor din Uniune justifică pe deplin această abordare în măsura în care asigură suficientă flexibilitate autorităților contractante și entităților contractante în alegerea tehnologiilor la care recurs.
- (12) Extinderea domeniului de aplicare al Directivei 2009/33/CE pentru a include leasingul, închirierea și cumpărarea cu plata în rate, precum și contractele pentru anumite servicii, asigură includerea tuturor practicilor de achiziții relevante. Sub incidența prezentei directive ar trebui să intre serviciile pentru prestarea cărora se utilizează vehicule care se încadrează în categoria vehiculelor vizate de prezenta directivă și care reprezintă un element major al contractului, cum ar fi serviciile publice de transport rutier, serviciile de transport rutier de persoane cu destinație specială, serviciile de transport ocazional de persoane, precum și anumite servicii de poștă și de coletărie și cele de colectare a deșeurilor. Aceste servicii ar trebui să fie identificate prin intermediul codurilor corespondente din Vocabularul comun privind achizițiile publice enumerate în anexă. Contractele existente nu ar trebui să fie afectate retroactiv de prezenta directivă.

- (13) Principalele părți interesate sunt în favoarea stabilirii unei definiții a vehiculelor nepoluante care să aibă în vedere cerințele de reducere a gazelor cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici generate de vehiculele ușoare. Pentru a se asigura existența unor stimulente adecvate pentru promovarea introducerii pe piață în Uniune a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, dispozițiile prezentei directive referitoare la achizițiile publice de astfel de vehicule ar trebui fie compatibile cu definiția vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero prevăzută în Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Acțiunile desfășurate în temeiul prezentei directive vor contribui la respectarea cerințelor prevăzute de standardele stabilite în Regulamentul (UE) 2019/631. Pentru a îmbunătăți calitatea aerului, performanțele vehiculelor nepoluante ar trebui să fie superioare cerințelor minime stabilite prin valorile-limită în vigoare privind emisiile în condiții reale de conducere (RDE) pentru valorile emisiilor de oxizi de azot (NOx) și de particule ultrafine - număr de particule (PN). Cu excepția vehiculelor cu emisii zero, în prezent există puține alte vehicule ușoare care generează emisii de poluanți atmosferici cu valori de 80 % sau mai mici comparativ cu limitele de emisii în vigoare. Cu toate acestea este de așteptat ca numărul acestor vehicule să crească în următorii ani, mai ales numărul vehiculelor hibride reîncărcabile. O abordare mai ambițioasă în ceea ce privește achizițiile publice poate reprezenta un stimul suplimentar important pe piață.

¹ Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13).

- (14) Vehiculele grele nepoluante ar trebui să fie definite în funcție de utilizarea combustibililor alternativi, în conformitate cu Directiva 2014/94/UE. În cazul în care vehiculele care fac obiectul unor proceduri de achiziții publice urmează să utilizeze biocombustibili lichizi, combustibili sintetici sau parafinici, autoritățile contractante și entitățile contractante trebuie să garanteze în cadrul procedurilor de achiziții publice, prin prevederi contractuale obligatorii sau prin mijloace cu efect similar, că aceste tipuri de vehicule utilizează numai categoriile de combustibili menționate. Deși este posibil ca aceste categorii de combustibili să conțină adaosuri, cum este cazul, de exemplu, al combustibilului pe bază de etanol pentru motoarele diesel adaptate (ED95), acestea nu ar trebui să fie amestecate cu combustibili fosili.
- (15) Pentru a îmbunătăți calitatea aerului în orașe este extrem de important ca parcul de vehicule rutiere să fie reînnoit cu vehicule nepoluante. De asemenea, principiile economiei circulare impun prelungirea duratei de viață a produselor. Prin urmare, vehiculele care, în urma postechipării, respectă standardele pentru vehicule nepoluante sau pentru vehicule cu emisii zero ar trebui de asemenea să fie luate în considerare la realizarea țintelor minime privind achizițiile publice.

- (16) Vehiculele ușoare și vehiculele grele sunt utilizate în scopuri diferite și se găsesc la niveluri diferite de maturitate a pieței și ar fi util ca dispozițiile referitoare la achizițiile publice să recunoască aceste diferențe. Analiza de impact admite că piețele pentru autobuzele urbane cu emisii scăzute și cu emisii zero se caracterizează printr-o maturitate sporită a pieței, însă piețele pentru camioane cu emisii scăzute și cu emisii zero sunt într-un stadiu incipient de dezvoltare a pieței. Având în vedere nivelul scăzut de maturitate al pieței autocarelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, rolul relativ limitat al achizițiilor publice pe acest segment al pieței și cerințele de funcționare specifice care le caracterizează, autocarele nu ar trebui să fie incluse în domeniul de aplicare al prezentei directive. În mod compatibil cu abordarea prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului¹ și în Regulamentul 107 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (UNECE), vehiculele de categoria M₃ care au zone destinate pasagerilor care călătoresc în picioare astfel încât să permită mișcări frecvente ale pasagerilor sunt considerate autobuze, iar vehiculele de categoria M₃ care au zone foarte reduse sau nu au deloc zone destinate pasagerilor care călătoresc în picioare sunt considerate autocare. Având în vedere piața foarte redusă pentru autobuze supraetajate și restricțiile de proiectare din cauza formei lor specifice, este oportun ca, în prima perioadă de referință prevăzută de prezenta directivă, țintele minime privind achizițiile publice de vehicule cu emisii zero din această categorie de vehicule grele să fie mai reduse în statele membre în care autobuzele supraetajate reprezintă o parte semnificativă în cadrul achizițiilor publice.

¹ Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).

- (17) Pentru a nu impune sarcini disproporționate autorităților publice și operatorilor, statele membre ar trebui să poată acorda derogări de la cerințele prezentei directive pentru achizițiile publice care au ca obiect anumite vehicule cu caracteristici specifice de funcționare. Printre acestea se află vehiculele blindate, ambulanțele, autovehicule funerare, vehiculele de categoria M₁ accesibile pentru scaunele cu rotile, macaralele mobile, vehiculele concepute și fabricate în mod special pentru șantiere sau cariere, pentru porturi sau aeroporturi, precum și vehiculele concepute și fabricate în mod special sau adaptate pentru forțele armate, protecția civilă, pompieri și forțele de ordine publică. Astfel de adaptări pot viza instalarea unor echipamente speciale de comunicare sau a luminilor de urgență. Cerințele prevăzute de prezenta directivă nu ar trebui să se aplice vehiculelor concepute și fabricate în mod special pentru executarea anumitor lucrări, care nu sunt adaptate pentru transportul de persoane sau de bunuri. Printre aceste vehicule se află vehiculele de întreținere a drumurilor, cum ar fi plugurile de zăpadă.

- (18) Stabilirea unor ținte minime privind achizițiile publice de vehicule nepoluante care trebuie să fie îndeplinite la nivelul statelor membre în două perioade de referință, până în 2025 și, respectiv, până în 2030, ar trebui să contribuie la siguranța politicilor pentru piețele în care sunt necesare investiții în mobilitatea cu emisii scăzute și cu emisii zero. Țintele minime sprijină crearea de piețe pentru vehiculele nepoluante în întreaga Uniune. Acestea oferă timp pentru adaptarea procedurilor de achiziții publice și transmit un semnal de piață clar. De asemenea, obligația ca jumătate din ținta minimă privind autobuzele care fac obiectul achizițiilor publice în perioadele de referință menționate să fie realizată prin achizițiile publice de autobuze cu emisii zero întărește angajamentul pentru decarbonizarea sectorului transporturilor. Ar trebuie menționat faptul că troleibuzele sunt considerate autobuze cu emisii zero, cu condiția să funcționeze exclusiv pe curent electric sau să utilizeze numai un mecanism de propulsare cu emisii zero atunci când nu sunt conectate la rețea, în caz contrar fiind oricum considerate vehicule nepoluante. Analiza de impact arată că statele membre stabilesc din ce în ce mai mult ținte naționale, în funcție de capacitatea lor economică și de gravitatea problemei. Ar trebui stabilite ținte diferite pentru statele membre în conformitate cu capacitatea economică a acestora (produsul intern brut pe cap de locuitor) și expunerea la poluare (densitatea populației din zonele urbane). Analiza de impact teritorial desfășurată în cadrul prezentei directive arată că impactul va fi distribuit uniform între regiunile Uniunii.

- (19) Statele membre ar trebui să dispună de flexibilitatea necesară pentru a-și repartiza eforturile pe teritoriul lor în vederea realizării ȋntelor minime, în conformitate cu cadrul lor constituȋional și cu obiectivele lor în materie de politică a transporturilor. La repartizează eforturilor pe teritoriul său, fiecare stat membru poate să ia în considerare diverși factori, cum ar fi diferenȋele de capacitate economică, calitatea aerului, densitatea populaȋiei, caracteristicile sistemelor de transport, politicile privind decarbonizarea sectorului transporturilor și reducerea poluării atmosferice sau orice alte criterii relevante.
- (20) Vehiculele cu emisii zero la ȋeava de evacuare au o amprență ecologică cauzată de emisiile generate în cadrul lanțului de aprovizionare cu combustibil, de la extracȋie la rezervor, precum și din cauza procesului de fabricare a componentelor și a gradului de reciclare posibilă a acestora. Pentru a fi compatibile cu obiectivele în materie de dezvoltare durabilă, bateriile ar trebui să fie fabricate cu respectarea cerinȋelor minime privind impactul asupra mediului în interiorul și în exteriorul Uniunii, în special în ceea ce privește procesul de extracȋie a materiilor prime utilizate la fabricarea bateriilor. Promovarea unor tehnologii compatibile cu aceste aspecte, cum ar fi promovarea bateriilor durabile și reciclabile, poate contribui, prin intermediul unor iniȋiative precum Alianȋa UE pentru baterii și Planul de acȋiune al UE pentru baterii și prin revizuirea Directivei 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹, la performanȋa globală în materie de durabilitate a vehiculelor electrice. Ar trebui avută în vedere luarea în considerare, eventual, a emisiilor de CO₂ legate de ciclul de viaȋă și a emisiilor de CO₂ legate de combustibilul utilizat („de la extracȋie la ardere”) produse de vehicule în perioada de după 2030, ȋinând seama, pentru calculul lor în perioada de timp respectivă, de dispoziȋiile aplicabile din dreptul Uniunii.

¹ Directiva 2006/66/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 septembrie 2006 privind bateriile și acumulatorii și deșeurile de baterii și acumulatori și de abrogare a Directivei 91/157/CEE (JO L 266, 26.9.2006, p. 1).

- (21) În recomandarea sa din 4 aprilie 2017 către Consiliu și Comisie, în urma anchetei privind măsurarea emisiilor în sectorul autovehiculelor¹, Parlamentul European a solicitat statelor membre să promoveze politici de achiziții publice ecologice prin achiziționarea de vehicule cu emisii zero și de vehicule cu emisii deosebit de scăzute de către autoritățile publice pentru propriile lor parcuri de vehicule sau pentru programele publice sau semipublice de co-voiajare și a solicitat eliminarea treptată, până în 2035, a autoturismelor noi care emit CO₂.
- (22) Achizițiile publice de vehicule nepoluante în zonele care au un grad relativ ridicat de poluare atmosferică și fonică poate avea un impact maxim. Autoritățile publice din statele membre sunt încurajate să aibă în vedere îndeosebi aceste domenii pun în vederea realizării ȋntelor minime privind achizițiile publice la nivel național. Autoritățile publice sunt încurajate și să întreprindă măsuri, cum ar fi punerea la dispoziția autorităților contractante și a entităților contractante a unor resurse financiare suficiente pentru a evita majorarea prețului билетelor pentru consumatori sau diminuarea serviciilor publice de transport sau descurajarea dezvoltării unor mijloace de transport nerutiere nepoluante, precum tramvaiul și metroul, din cauza costurilor pe care le antrenează îndeplinirea ȋntelor minime privind achizițiile publice prevăzute în prezenta directivă. Rapoartele pe care autoritățile publice trebuie să le prezinte în temeiul prezentei directive ar trebui să prezinte măsurile respective. Autorităților publice ar trebui să li se acorde asistența tehnică corespunzătoare pentru a evita sarcinile disproporționate și pentru a optimiza posibilele rezultate ale prezentei directive.

¹ JO C 298, 23.8.2018, p. 140.

- (23) Transportul public contribuie doar în mică măsură la emisiile generate de sectorul transporturilor. Pentru a stimula mai mult decarbonizarea sectorului transporturilor, pentru a îmbunătăți calitatea aerului și pentru a menține condiții de concurență echitabile pentru diverși operatori, statele membre pot să impună, respectând dreptul Uniunii, cerințe similare și operatorilor și serviciilor private care nu intră sub incidența prezentei directive, cum sunt firmele de taximetrie, de închirieri de autovehicule și de co-voiajare.
- (24) Calcularea costurilor pe ciclu de viață reprezintă pentru autoritățile contractante și entitățile contractante un instrument important pentru a acoperi costurile energetice și de mediu pe parcursul ciclului de viață al unui vehicul, inclusiv costul emisiilor de gaze cu efect de seră și al altor emisii poluante, pe baza unei metodologii relevante pentru a determina valoarea lor monetară. Având în vedere utilizarea redusă a metodologiei pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață în conformitate cu Directiva 2009/33/CE și informațiile furnizate de către autoritățile contractante și entitățile contractante cu privire la utilizarea propriilor metodologii adaptate la circumstanțele și nevoile lor specifice, nu ar trebui să existe obligativitatea utilizării unei anumite metodologii, ci autoritățile contractante și entitățile contractante ar trebui să aibă posibilitatea de a alege orice metodologie pentru calcularea costurilor pe ciclu de viață, care să le sprijine procesele de achiziții publice, pe baza criteriilor referitoare la oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic descrise la articolul 67 din Directiva 2014/24/UE și la articolul 82 din Directiva 2014/25/UE, luând în considerare rentabilitatea vehiculului pe tot ciclul său de viață, precum și aspectele de mediu și cele sociale.

- (25) Rapoartele referitoare la achizițiile publice transmise în temeiul prezentei directive ar trebui să ofere o imagine de ansamblu clară a pieței, pentru a permite monitorizarea eficientă a punerii în aplicare a directivei. Aceste rapoarte ar trebui să înceapă prin prezentarea de către statele membre a unor informații preliminare Comisiei până la ... [36 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], și să se continue cu un raport complet referitor la punerea în aplicare a ȋntelor minime privind achizițiile publice pentru prima dată în 2026 și, ulterior, la fiecare trei ani. Calendarul de prezentare a rapoartelor ar trebui să fie compatibil cu obligațiile de raportare actuale prevăzute de Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE. Pentru a reduce la minimum sarcina administrativă care revine organelor publice și pentru a determina o imagine pertinentă a pieței, ar trebui să fie favorizată raportarea simplificată. Comisia va pune la dispoziție soluții privind înregistrarea și monitorizarea în baza de date electronică zilnică a licitațiilor (*Tenders Electronic Daily – TED*) și va asigura raportarea completă în ceea ce privește vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero și alte vehicule pe bază de combustibili alternativi în contextul Vocabularului comun privind achizițiile publice al Uniunii. Anumite coduri din Vocabularul comun privind achizițiile publice vor contribui la înregistrarea și monitorizarea în TED.

- (26) Măsuri specifice de sprijin public la nivel național și la nivelul Uniunii pot asigura un sprijin mai important pentru introducerea vehiculelor nepoluante și a infrastructurii aferente acestora. Printre aceste măsuri se numără o utilizare mai extinsă a fondurilor Uniunii în sprijinul reînnoirii parcurilor publice de vehicule și îmbunătățirea schimbului de cunoștințe și corelarea procedurilor de achiziții publice pentru a permite realizarea unor acțiuni la o scară suficient de mare pentru a reduce costurilor și pentru a garanta impactul asupra pieței. Orientările privind ajutorul de stat pentru protecția mediului și energie pentru perioada 2014-2020¹ prevăd posibilitatea acordării unui sprijin public pentru promovarea dezvoltării infrastructurii necesare pentru distribuirea de combustibili alternativi. Cu toate acestea, în cazul acestui sprijin public va continua să se aplice Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolele 107 și 108.

¹ JO C 200, 28.6.2014, p. 1.

- (27) Autoritățile contractante și entitățile contractante pot fi sprijinite prin măsuri specifice în vederea achiziționării de vehicule nepoluante. În conformitate cu actualul cadru financiar multianual (CFM) pentru perioada 2014-2020, Uniunea Europeană dispune deja de o gamă largă de fonduri pentru a sprijini statele membre, autoritățile locale și operatorii interesați în procesul de tranziție către o mobilitate durabilă. O sursă importantă de finanțare a proiectelor de mobilitate urbană o reprezintă, în special, fondurile europene structurale și de investiții. Prin programul de cercetare al Uniunii – Orizont 2020, instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1291/2013 al Parlamentului European și al Consiliului¹, se acordă finanțare proiectelor de cercetare și de inovare în ceea ce privește mobilitatea urbană și orașele și comunitățile inteligente, iar prin Mecanismul pentru interconectarea Europei, instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului², se acordă asistență pentru instalarea infrastructurii necesare în nodurile urbane. Introducerea unei definiții a noțiunii de vehicule nepoluante și stabilirea prin prezenta directivă a unor ținte minime privind achizițiile publice de astfel de vehicule pot contribui la utilizarea mai bine direcționată a instrumentelor financiare ale Uniunii, inclusiv în cadrul CFM pentru perioada 2021-2027. Aceste măsuri de sprijin vor ajuta la reducerea investiției inițiale considerabile necesară pentru modificarea infrastructurii și vor sprijini decarbonizarea sectorului transporturilor.

¹ Regulamentul (UE) nr. 1291/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Programului cadru pentru cercetare și inovare (2014-2020) – Orizont 2020 și de abrogare a Deciziei nr. 1982/2006/CE (JO L 347, 20.12.2013, p. 104).

² Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

- (28) Pentru a contribui la asigurarea exploatării pe deplin a potențialelor beneficii, Comisia ar trebui să ofere orientări statelor membre cu privire la diferitele fonduri ale Uniunii care ar putea fi utilizate și să faciliteze și să organizeze schimbul de cunoștințe și de bune practici între statele membre pentru a promova achiziționarea, leasingul, închirierea și cumpărarea cu plata în rate de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic de către autoritățile contractante și entitățile contractante. Comisia ar trebui, de asemenea, să furnizeze în continuare servicii de consultanță tehnică și financiară autorităților locale și operatorilor prin intermediul unor instrumente precum Platforma europeană de consiliere în materie de investiții, JASPERS și JESSICA. Prin această asistență autoritățile contractante și entitățile contractante ar trebui să fie încurajate să își pună în comun resursele în cadrul achizițiilor publice comune de vehicule de transport rutier cu emisii scăzute și eficiente din punct de vedere energetic, în vederea realizării unor economii de scară și pentru a facilita realizarea obiectivelor prezentei directive.
- (29) Pentru un impact maxim al investițiilor, mobilitatea și coordonarea urbană trebuie să fie mai bine coordonate, de exemplu prin utilizarea planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUS). PMUS sunt planuri elaborate în toate domeniile de politică și în cooperare cu diferite niveluri de guvernare, combinând diferitele moduri de transport, siguranța rutieră, livrarea de mărfuri, gestionarea mobilității și sistemele de transport inteligente. PMUS pot avea un rol important în realizarea obiectivelor Uniunii de reducere a emisiilor de CO₂, a zgomotului și a poluării aerului.

- (30) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei pentru a stabili formatul comun și modul de transmitere pentru rapoartele statelor membre. Aceste competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹.
- (31) Până la 31 decembrie 2027, Comisia ar trebui să evalueze punerea în aplicare a Directivei 2009/33/CE. Această evaluare ar trebui să fie însoțită, după caz, de o propunere legislativă de modificare a directivei respective pentru perioada de după 2030, inclusiv în ceea ce privește stabilirea unor noi ținte ambițioase și extinderea domeniului de aplicare la alte categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele de categoria L și utilajele pentru construcții. În cadrul evaluării sale, Comisia ar trebui, de asemenea, să evalueze, printre altele, posibilitatea de a asigura compatibilitatea prezentei directive cu orice metodologie de calculare a emisiilor de CO₂ pe durata ciclului de viață și a emisiilor de CO₂ asociate emisiilor de la sursa de combustibil la vehicul dezvoltate în contextul standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ ale vehiculelor din UE, precum și posibilitatea promovării bateriilor durabile și reciclabile și a utilizării pneurilor celor mai bine clasificate și reșapate.
- (32) Deși țintele minime privind achizițiile publice prevăzute de prezenta directivă nu se aplică instituțiilor Uniunii, este de dorit ca instituțiile Uniunii să ofere un exemplu.

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

- (33) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume acela de a furniza o stimulare a cererii pentru vehicule nepoluante în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre acționând în mod unilateral, dar, având în vedere existența unui cadru de politică pe termen lung și din rațiuni de scară, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.
- (34) Potrivit Declarației politice comune a statelor membre și a Comisiei cu privire la documentele explicative din 28 septembrie 2011¹, statele membre și-au luat angajamentul de a adăuga, în cazuri justificate, atunci când notifică măsurile de transpunere, unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele de transpunere naționale. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (35) Prin urmare, Directiva 2009/33/CE ar trebui modificată în mod corespunzător,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

¹ JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

Articolul 1
Modificarea Directivei 2009/33/CE

Directiva 2009/33/CE se modifică după cum urmează:

1. Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute”;

2. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectul și obiectivele

Prezenta directivă impune statelor membre să asigure că autoritățile contractante și entitățile contractante țin cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier, având ca obiective promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii în domeniul mediului, climei și energiei.”;

3. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 2

Derogări

Statele membre pot acorda derogări de la cerințele prevăzute în prezenta directivă pentru vehiculele menționate la articolul 2 alineatul (2) litera (d) și la articolul 2 alineatul (3) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului* și la punctele 5.2-5.5 și punctul 5.7 din partea A a anexei I la regulamentul respectiv.

* Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).”

4. Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Domeniu de aplicare

(1) Prezenta directivă se aplică achizițiilor publice prin:

- (a) contracte de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plata în rate de vehicule de transport rutier atribuite de autorități contractante sau entități contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziții publice prevăzute în Directivele 2014/24/UE* și 2014/25/UE** ale Parlamentului European și ale Consiliului;
- (b) contracte de servicii publice în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului*** având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri care depășesc un prag care este definit de statele membre fără a se depăși valoarea maximă aplicabilă prevăzută la articolul 5 alineatul (4) din regulamentul respectiv;
- (c) contracte de servicii prevăzute în tabelul 1 din anexa la prezenta directivă, în măsura în care autoritățile contractante sau entitățile contractante intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziții publice prevăzute în Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE.

Prezenta directivă se aplică numai contractelor pentru care a fost deschisă procedura concurențială de ofertare după ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], sau, în cazul în care nu este prevăzută o procedură concurențială de ofertare, situațiilor în care autoritatea contractantă sau entitatea contractantă a început procedura de achiziții publice după data respectivă.

(2) Prezenta directivă nu se aplică:

- (a) vehiculelor menționate la articolul 2 alineatul (2) literele (a), (b) și (c) și la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/858;
- (b) vehiculelor de categoria M₃, altele decât vehiculele din clasa I și clasa A, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctele 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului****.

* Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

** Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

- *** Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).
- **** Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).”;

5. Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „autorități contractante” înseamnă autorități contractante în sensul definiției de la articolul 2 alineatul (1) punctul 1 din Directiva 2014/24/UE și la articolul 3 din Directiva 2014/25/UE;
2. „entități contractante” înseamnă entități contractante în sensul definiției de la articolul 4 din Directiva 2014/25/UE;
3. „vehicul de transport rutier” înseamnă un vehicul de categoria M sau N, în sensul definițiilor de la articolul 4 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul (UE) 2018/858;

4. „vehicul nepoluant” înseamnă:

- (a) un vehicul de categoria M₁, M₂ sau N₁ cu o cantitate maximă de emisii la țeava de evacuare exprimate în CO₂ g/km și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere sub un procent din limitele de emisii aplicabile, astfel cum se prevede în tabelul 2 din anexă, sau;
- (b) un vehicul de categoria M₃, N₂ sau N₃ care utilizează combustibili alternativi, definit la articolul 2 punctele 1 și 2 din Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului*, cu excepția combustibililor produși din stocul alimentar expus unui risc ridicat de schimbare a destinației terenurilor pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție la terenuri cu stocuri mari de carbon în conformitate cu articolul 26 din Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului**. În cazul vehiculelor care utilizează biocombustibili lichizi, combustibili sintetici și parafinici, acești combustibili nu vor fi amestecați cu combustibili fosili convenționali;

5. „vehicul greu cu emisii zero” înseamnă un vehicul nepoluant astfel cum este definit la punctul 4 litera (b) din prezentul articol fără un motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului^{***} și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, sau care emite mai puțin de 1 g CO₂/km, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului^{****} și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.

* Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

** Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

*** Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1).

**** Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).”;

6. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Țintele minime privind achizițiile publice

- (1) Statele membre se asigură că achiziționarea de vehicule și servicii, astfel cum se menționează la articolul 3, respectă țintele minime privind achizițiile publice de vehicule ușoare nepoluante prevăzute în tabelul 3 din anexă și cele pentru vehicule grele nepoluante prevăzute în tabelul 4 din anexă. Aceste ținte sunt exprimate ca procente minime de vehicule nepoluante din numărul total de vehicule de transport rutier acoperite de totalul tuturor contractelor menționate la articolul 3, atribuite între ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] și 31 decembrie 2025 pentru prima perioadă de referință și între 1 ianuarie 2026 și 31 decembrie 2030, pentru a doua perioadă de referință.
- (2) În scopul calculării țăintelor minime privind achizițiile publice, data achiziției publice care trebuie luată în considerare este data finalizării procedurii de achiziții publice, prin atribuirea contractului.
- (3) Vehiculele care corespund definiției de vehicul nepoluant în conformitate cu articolul 4 punctul 4 sau de vehicul greu cu emisii zero prevăzute la articolul 4 punctul 5, ca urmare a postechipării, pot fi considerate vehicule nepoluante sau, respectiv, vehicule grele cu emisii zero, în scopul respectării țăintelor minime privind achizițiile publice.

- (4) În cazul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) litera (a), numărul de vehicule de transport rutier achiziționate, luate în leasing, închiriate sau cumpărate cu plata în rate în cadrul fiecărui contract este luat în considerare pentru evaluarea respectării Țintelor minime privind achizițiile publice.
- (5) În cazul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) literele (b) și (c), numărul de vehicule de transport rutier care urmează să fie utilizate pentru furnizarea serviciilor în cadrul fiecărui contract este luat în considerare pentru evaluarea respectării Țintelor minime privind achizițiile publice.
- (6) În cazul în care nu se adoptă ținte noi pentru perioada de după 1 ianuarie 2030, se aplică în continuare țintele stabilite pentru a doua perioadă de referință și se calculează în conformitate cu alineatele (1)-(5) pentru următoarele perioade de cinci ani.
- (7) Statele membre pot aplica sau autoriza autoritățile lor contractante sau entitățile lor contractante să aplice ținte naționale mai ridicate sau cerințe mai stricte decât cele menționate în anexă.”;

7. Articolele 6 și 7 se elimină;

8. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Schimbul de cunoștințe și de bune practici

Comisia facilitează și organizează schimbul de cunoștințe și de bune practici între statele membre privind practicile pentru promovarea achizițiilor publice de vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic de către autoritățile contractante și entitățile contractante.”;

9. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de comitetul înființat prin articolul 9 din Directiva 2014/94/UE.

Comitetul respectiv reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului*.

- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

- (3) În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă dintre membrii comitetului solicită acest lucru.

* Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).”;

10. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Raportarea și revizuirea

- (1) Până la ... [36 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare], statele membre informează Comisia cu privire la măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prezentei directive și cu privire la intențiile statelor membre în ceea ce privește activitățile viitoare de punere în aplicare, inclusiv cu privire la calendarul și posibila repartizare a eforturilor între diferitele niveluri de guvernare, precum și cu privire la orice alte informații pe care statul membru le consideră relevante.

- (2) Până la 18 aprilie 2026 și, ulterior, la fiecare trei ani, statele membre prezintă Comisiei rapoarte privind punerea în aplicare a prezentei directive. Rapoartele respective însoțesc rapoartele prevăzute la articolul 83 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 2014/24/UE și la articolul 99 alineatul (3) al doilea paragraf din Directiva 2014/25/UE și conțin informații cu privire la măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prezentei directive, activitățile viitoare de punere în aplicare, precum și orice alte informații pe care statul membru le consideră relevante. Rapoartele menționate includ, de asemenea, numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) din prezenta directivă, pe baza datelor furnizate de Comisie în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol. Informațiile sunt prezentate pe baza categoriilor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 2195/2002 al Parlamentului European și al Consiliului*.
- (3) Pentru a sprijini statele membre în îndeplinirea obligațiilor de raportare care le revin, Comisia colectează și publică numărul și categoriile de vehicule care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 alineatul (1) literele (a) și (c) din prezenta directivă prin extragerea datelor relevante din anunțurile de atribuire a contractelor publicate în baza de date electronică zilnică a licitațiilor (*Tenders Electronic Daily* – TED) în conformitate cu Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE.

- (4) Până la 18 aprilie 2027 și, ulterior, la fiecare trei ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, în care precizează măsurile luate de statele membre în acest sens, pe baza rapoartelor menționate la alineatul (2).
- (5) Până la 31 decembrie 2027, Comisia reexaminează punerea în aplicare a prezentei directive și, dacă este cazul, prezintă o propunere legislativă de modificare pentru perioada de după 2030, inclusiv pentru stabilirea de noi ținte și pentru includerea altor categorii de vehicule, cum ar fi vehiculele cu două sau trei roți.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) de stabilire a formatului rapoartelor menționate la alineatul (2) din prezentul articol și a modalităților de transmitere a acestora.

* Regulamentul (CE) nr. 2195/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 privind Vocabularul comun privind achizițiile publice (CPV) (JO L 340, 16.12.2002, p. 1).”;

11. Anexa se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta directivă.

Articolul 2
Transpunerea

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... [24 luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul dispozițiilor respective.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a unei astfel de trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3
Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4
Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ

„ANEXĂ

Informații pentru punerea în aplicare a ȋintelor minime privind achiziȋiile publice
de vehiculele de transport rutier nepoluante
ȋn sprijinul mobilităȋii cu emisii scăzute ȋn statele membre

Tabelul 1: Coduri ale Vocabularului comun privind achiziȋiile publice (*Common Procurement Vocabulary* – CPV) pentru serviciile menȋionate la articolul 3 alineatul (1) litera (c)

Cod CPV	Descriere
60112000-6	Servicii de transport public rutier
60130000-8	Servicii de transport rutier specializat de pasageri
60140000-1	Transport de pasageri ocazional
90511000-2	Servicii de colectare a gunoiului menajer
60160000-7	Transport rutier de poștă
60161000-4	Servicii de transport de colete
64121100-1	Servicii de livrare a poștei
64121200-2	Servicii de livrare a coletelor

Tabelul 2: Praguri de emisii pentru vehiculele ușoare nepoluante

Categorii de vehicule	Până la 31 decembrie 2025		De la 1 ianuarie 2026	
	CO ₂ g/km	Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere (RDE) ¹ ca procent din limitele de emisie ²	CO ₂ g/km	Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere ¹ ca procent din limitele de emisie ²
M ₁	50	80 %	0	nu se aplică
M ₂	50	80 %	0	nu se aplică
N ₁	50	80 %	0	nu se aplică

¹ Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) ale emisiilor de particule ultrafine (număr de particule) în #/km și de oxizi de azot (NO_x) în mg/km, menționate la punctul 48.2 din Certificatul de conformitate, astfel cum sunt descrise în anexa IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului*, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE.

² Limitele de emisii aplicabile stabilite la anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau actele sale subsecvente.

* Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

Tabelul 3: Țintele minime privind achizițiile publice referitoare la ponderea vehiculelor ușoare nepoluante în conformitate cu tabelul 2 din totalul numărului de vehicule ușoare care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 la nivel de stat membru

Statul membru	De la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] până la 31 decembrie 2025	De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Suedia	38,5 %	38,5 %
Danemarca	37,4 %	37,4 %
Finlanda	38,5 %	38,5 %
Germania	38,5 %	38,5 %
Franța	37,4 %	37,4 %
Regatul Unit	38,5 %	38,5 %
Țările de Jos	38,5 %	38,5 %
Austria	38,5 %	38,5 %
Belgia	38,5 %	38,5 %
Italia	38,5 %	38,5 %
Irlanda	38,5 %	38,5 %
Spania	36,3 %	36,3 %
Cipru	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugalia	29,7 %	29,7 %
Grecia	25,3 %	25,3 %

Statul membru	De la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] până la 31 decembrie 2025	De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030
Slovenia	22 %	22 %
Cehia	29,7 %	29,7 %
Estonia	23,1 %	23,1 %
Slovacia	22 %	22 %
Lituania	20,9 %	20,9 %
Polonia	22 %	22 %
Croația	18,7 %	18,7 %
Ungaria	23,1 %	23,1 %
Letonia	22 %	22 %
România	18,7 %	18,7 %
Bulgaria	17,6 %	17,6 %

Tabelul 4: Țintele minime privind achizițiile publice referitoare la ponderea vehiculelor grele nepoluante din totalul numărului de vehicule grele care fac obiectul contractelor menționate la articolul 3 la nivel de stat membru*

Statul membru	Camioane (categoria de vehicule N ₂ și N ₃)		Autobuze (categoria de vehicule M ₃)*	
	De la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] până la 31 decembrie 2025	De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030	De la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] până la 31 decembrie 2025	De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Suedia	10 %	15 %	45 %	65 %
Danemarca	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlanda	9 %	15 %	41 %	59 %
Germania	10 %	15 %	45 %	65 %
Franța	10 %	15 %	43 %	61 %
Regatul Unit	10 %	15 %	45 %	65 %
Țările de Jos	10 %	15 %	45 %	65 %
Austria	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgia	10 %	15 %	45 %	65 %
Italia	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlanda	10 %	15 %	45 %	65 %
Spania	10 %	14 %	45 %	65 %
Cipru	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugalia	8 %	12 %	35 %	51 %
Grecia	8 %	10 %	33 %	47 %

Statul membru	Camioane (categoria de vehicule N ₂ și N ₃)		Autobuze (categoria de vehicule M ₃)*	
	De la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] până la 31 decembrie 2025	De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030	De la ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] până la 31 decembrie 2025	De la 1 ianuarie 2026 până la 31 decembrie 2030
Slovenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Cehia	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonia	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovacia	8 %	9 %	34 %	48 %
Lituania	8 %	9 %	42 %	60 %
Polonia	7 %	9 %	32 %	46 %
Croația	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungaria	8 %	9 %	37 %	53 %
Letonia	8 %	9 %	35 %	50 %
România	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgaria	7 %	8 %	34 %	48 %

* Jumătate din ținta minimă pentru ponderea de autobuze nepoluante trebuie să fie îndeplinită prin achiziționarea de autobuze cu emisii zero, astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 5. Această cerință este redusă la un sfert din ținta minimă pentru prima perioadă de referință dacă peste 80 % din autobuzele acoperite de totalul tuturor contractelor menționate la articolul 3, atribuite în perioada respectivă într-un stat membru, sunt autobuze supraetajate.”