



Βρυξέλλες, 25 Μαΐου 2018
(OR. en)

8916/18

Διοργανικός φάκελος:
2017/0291 (COD)

TRANS 197
CODEC 764
MI 339
ENV 298
CLIMA 89

ΕΚΘΕΣΗ

| | |
|-------------|--|
| Αποστολέας: | Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου |
| Αποδέκτης: | Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων (1ο Τμήμα) / Συμβούλιο |

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8738/1/18 REV 1
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 14183/17 + ADD 1

| | |
|-------|--|
| Θέμα: | Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων - Έκθεση προόδου |
|-------|--|

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 9 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή υπέβαλε την προαναφερόμενη πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση», ως μία από τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.

Κύριος στόχος της πρότασης είναι να αυξηθεί η χρήση καθαρών οχημάτων, δηλ. οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στο πλαίσιο δημόσιων συμβάσεων, συμβάλλοντας κατά τον τρόπο αυτό στη μείωση των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές καθώς και στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Έπειτα από αποτίμηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ, διαπιστώθηκε ότι η οδηγία δεν ενεργοποίησε επαρκώς τη διείσδυση στην αγορά καθαρών οχημάτων στο σύνολο της Ένωσης, ενώ ο αντίκτυπος από τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αέριων ρύπων υπήρξε πολύ περιορισμένος.

Η πρόταση έχει ως στόχο να επιτύχει τον κύριο στόχο της μέσω των ακόλουθων:

- επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας ώστε να καλύπτει όλες τις σχετικές πρακτικές ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων,
- εισαγωγής ορισμού της έννοιας «καθαρό όχημα»,
- καθορισμού ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών καθαρών οχημάτων για το 2025 και το 2030.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI) ως αρμόδια επιτροπή για την εξέταση της πρότασης καθώς και τον Andrzej GRZYB (EPP, PL) ως εισηγητή. Η έκθεση αναμένεται να εγκριθεί το φθινόπωρο. Η επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (ITRE) και η επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) θα γνωμοδοτήσουν επί της πρότασης.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ενέκρινε τη γνώμη της στην ολομέλεια στις 19 Απριλίου 2018. Η Επιτροπή των Περιφερειών αναμένεται να διατυπώσει τη γνώμη της τον Ιούλιο του 2018.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η ομάδα «Μεταφορές, θέματα συνδυασμένων μεταφορών και δίκτυα» άρχισε τις εργασίες επί της πρότασης στις 27 Νοεμβρίου 2017 με γενική παρουσίαση και ανταλλαγή απόψεων. Στις 9 Μαρτίου 2018, εξετάστηκε διεξοδικά η εκτίμηση του αντίκτυπου. Η πρώτη εξέταση της πρότασης κατά άρθρο πραγματοποιήθηκε στις 16 Μαρτίου και στις 25 Απριλίου 2018 και οι πρώτες συμβιβαστικές προτάσεις της Προεδρίας υποβλήθηκαν στην ομάδα στις 17 και στις 24 Μαΐου 2018. Οι συμβιβαστικές προτάσεις είχαν ως στόχο να αποσαφηνίσουν επιμέρους πτυχές της πρότασης και οι προτεινόμενες αλλαγές υποστηρίχθηκαν εν γένει από τις αντιπροσωπίες.

Ωστόσο, δεδομένου ότι σε ορισμένα κράτη μέλη ο συντονισμός της εθνικής θέσης είναι περίπλοκος και εμπλέκει περισσότερα του ενός υπουργεία, η ανάλυση του φακέλου σε εθνικό επίπεδο δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Κατά συνέπεια, δεν μπορούν να εξαχθούν οριστικά συμπεράσματα ως προς τις θέσεις των κρατών μελών στο παρόν στάδιο και εννοείται ότι το σύνολο των αντιπροσωπιών διατηρούν επιφύλαξη εξέτασης επί ορισμένων ή επί του συνόλου των άρθρων της πρότασης και επί του τελευταίου συμβιβαστικού κειμένου της Προεδρίας που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

Η παρούσα έκθεση επισημαίνει τα κυριότερα ζητήματα που εντοπίστηκαν μέχρι στιγμής από την εξέταση της πρότασης. Στόχος είναι να ενημερωθούν η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων και το Συμβούλιο σχετικά με την παρούσα κατάσταση των εργασιών και να εφισταθεί η προσοχή τους σε ζητήματα που χρήζουν περαιτέρω εξέτασης.

IV. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΕΞΕΤΑΣΗ

Γενικές παρατηρήσεις

Οι αντιπροσωπίες υποδέχθηκαν εν γένει με ικανοποίηση το βασικό στόχο της πρότασης, ήτοι κυρίως να αυξηθεί η διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά στο πλαίσιο δημόσιων συμβάσεων. Υπήρξε επίσης γενική υποστήριξη ως προς τις γενικές αρχές της πρότασης για την επίτευξη αυτού του στόχου, πράγμα που περιλαμβάνει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας, την εισαγωγή ορισμού της έννοιας «καθαρό όχημα» και τον καθορισμό ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις.

Κατά την εξέταση της εκτίμησης του αντίκτυπου, το κυριότερο ζήτημα που ανέκυψε αφορούσε το περιεχόμενο του ορισμού της έννοιας του «καθαρού οχήματος». Ένας μεγάλος αριθμός αντιπροσωπιών τόνισαν ότι θα πρέπει να εφαρμοστεί εναρμονισμένη προσέγγιση σε επίπεδο ΕΕ προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης εναλλακτικών καυσίμων που θα λαμβάνει υπόψη τις ισχύουσες διατάξεις. Προς το σκοπό αυτόν, πολλές αντιπροσωπίες επιδίωξαν να διευκρινιστεί κατά πόσο η πρόταση συνάδει με άλλες νομοθετικές πράξεις για τα εναλλακτικά καύσιμα και ιδίως με το σχέδιο δράσης για τα εναλλακτικά καύσιμα¹ και την οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (2014/94/ΕΕ)². Ορισμένες αντιπροσωπίες εκτίμησαν ότι ο προτεινόμενος πιο περιοριστικός ορισμός θα μπορούσε να θέσει εν αμφιβόλω τα εθνικά σχέδια για τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων που είναι σε εξέλιξη σε ορισμένα κράτη μέλη. Από την άλλη πλευρά, ευάριθμες αντιπροσωπίες θα προτιμούσαν έναν αυστηρότερο ορισμό της έννοιας «καθαρό όχημα» με έμφαση στις μηδενικές εκπομπές.

¹ 14333/1/18 REV 1 + ADD 1 - ADD 3.

² Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (ΕΕ L 307, 28.10.2014, σ. 1-20).

Πολλές αντιπροσωπίες εξέφρασαν ανησυχία ως προς την αναμενόμενη αύξηση των αρχικών επενδύσεων σε καθαρά οχήματα καθώς και ως προς τις δαπάνες που θα επωμιστούν οι δημόσιες αρχές για τη δημιουργία νέων υποδομών. Ορισμένες αντιπροσωπίες διερωτήθηκαν επίσης κατά πόσο οι κατασκευαστές της ΕΕ θα είναι σε θέση να παραδώσουν επαρκή αριθμό «καθαρών οχημάτων» χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, ιδίως στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, στο πλαίσιο μιας παγκόσμιας ανταγωνιστικής αγοράς.

Τέλος, οι αντιπροσωπίες έθεσαν ερωτήσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας στην πράξη καθώς και σχετικά με τα καθήκοντα που συνδέονται με την παρακολούθηση και την υποβολή εκθέσεων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε επιπλέον δαπάνες και αυξημένη γραφειοκρατία.

Παρατηρήσεις για συγκεκριμένα ζητήματα

- α. **Εξαιρέσεις (Άρθρο 2):** Η πρόταση συνδέει τις απαιτήσεις εξαίρεσης για την αγορά οχημάτων με το άρθρο 2 παράγραφος 3 της οδηγίας 2007/46/EK. Ορισμένες αντιπροσωπίες εκτίμησαν ότι η εξαίρεση για οχήματα ειδικής χρήσης, για στρατιωτικά και νοσοκομειακά οχήματα και για οχήματα των αστυνομικών δυνάμεων θα πρέπει να διασαφηνιστεί περαιτέρω στο άρθρο αυτό.
- β. **Πεδίο εφαρμογής (Άρθρο 3):** Η επανεξέταση διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας ώστε να περιλαμβάνει τη μίσθωση, την ενοικίαση ή την αγορά με δόσεις οχημάτων. Οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν εν γένει ικανοποίηση για τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής. Ευάριθμες αντιπροσωπίες εκτίμησαν ωστόσο ότι τα μισθωμένα οχήματα δεν θα πρέπει να περιληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, καθότι αυτό το είδος δημόσιας σύμβασης αφορά συνήθως βραχυπρόθεσμες περιόδους και κατά κανόνα δεν υπερβαίνει τα ελάχιστα κατώτατα όρια.

Σε ό,τι αφορά τα είδη των συμβάσεων, τους καλυπτόμενους φορείς και τα εφαρμοστέα κατώτατα όρια που αναφέρονται στο συγκεκριμένο άρθρο, η ομάδα συζήτησε τρόπους για περαιτέρω αποσαφήνιση αυτής της διάταξης, καθώς και το ότι η οδηγία δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε προσκλήσεις υποβολής προσφοράς που εκδόθηκαν πριν από την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εθνική έννομη τάξη.

- γ. **Ορισμοί (Άρθρο 4 και πίνακες 2 και 3 του παραρτήματος):** Η πρόταση περιέχει ορισμό για τα καθαρά οχήματα βάσει των προτύπων εκπομπών CO₂ και αέριων ρύπων για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ενώ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χρησιμοποιείται ένας ορισμός που βασίζεται στα εναλλακτικά καύσιμα.

Κατά τις συζητήσεις, η πλειοψηφία των αντιπροσωπιών υπογράμμισαν ότι κατά τον καθορισμό της έννοιας του «καθαρού οχήματος» θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι ισχύοντες ορισμοί στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας καθώς και η αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η ευρεία πλειοψηφία των αντιπροσωπιών σημείωσαν με ανησυχία ότι ο προτεινόμενος ορισμός της έννοιας «καθαρά βαρέα επαγγελματικά οχήματα» όπως διατυπώνεται επί του παρόντος στο άρθρο 4 παράγραφος 4 στοιχείο γ) καθώς και στον αντίστοιχο πίνακα 3 του παραρτήματος, αποκλείει ένα φάσμα εναλλακτικών καυσίμων και τεχνολογιών που απαριθμούνται στην οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Κατόπιν τούτου, οι αντιπροσωπίες ζήτησαν να ευθυγραμμιστεί αυτός ο ορισμός με τον ορισμό της οδηγίας 2014/94/ΕΕ. Τόνισαν δε ότι το φυσικό αέριο (ιδίως το συμπιεσμένο φυσικό αέριο - CNG και το υγροποιημένο φυσικό αέριο - LNG) και το βιομεθάνιο θα πρέπει να συνεχίσουν να περιλαμβάνονται μεταξύ των απαιτήσεων για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, ενώ θα πρέπει επίσης να προστεθούν τα προηγμένα βιοκαύσιμα προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η τεχνολογική ουδετερότητα και να παρέχεται στα κράτη μέλη μεγαλύτερη ευελιξία προκειμένου να επιτευχθούν οι εθνικοί τους στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις. Ευάριθμες αντιπροσωπίες δεν υποστήριξαν τη συμπερίληψη των CNG και LNG στον πίνακα 3 του παραρτήματος καθώς εκτιμούν ότι δεν συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων των μηδενικών ή ελάχιστων εκπομπών. Επίσης ορισμένες άλλες ευάριθμες αντιπροσωπίες εκτίμησαν ότι θα πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία και για τα υβριδικά οχήματα.

- δ. **Εκχώρηση εξουσιών (Άρθρα 4α και 8α):** Η πρόταση προβλέπει τη δυνατότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την αναπροσαρμογή των ορίων εκπομπών για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα (πίνακας 3 του παραρτήματος) μετά τη μελλοντική έγκριση των προτύπων εκπομπών CO₂ για τα εν λόγω οχήματα. Οι αντιπροσωπίες σχεδόν ομόφωνα εκτίμησαν ότι ο καθορισμός απαιτήσεων θα πρέπει να παραμείνει στη διακριτική ευχέρεια των συννομοθετών. Ως εκ τούτου, δεν θα μπορούσαν να υποστηρίξουν την εκχώρηση εξουσιών στην Επιτροπή όπως διατυπώνεται στα άρθρα 4α και 8α.

- ε. **Ελάχιστοι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις (Άρθρο 5):** Η πρόταση θέτει ελάχιστους στόχους για κάθε κατηγορία οχήματος και για κάθε κράτος μέλος (πίνακες 4 και 5 του παραρτήματος). Η πλειοψηφία των αντιπροσωπιών δεν αμφισβήτησαν την αρχή του καθορισμού ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις. Ωστόσο, πολλές αντιπροσωπίες εκτίμησαν ότι το επίπεδο των προτεινόμενων στόχων για τις συμβάσεις είναι υπέρμετρα φιλόδοξο, ιδίως σε ό,τι αφορά τον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων και ειδικότερα των λεωφορείων. Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν προβληματισμό καθώς λόγω των αρχικών επενδύσεων που απαιτούνται για να επιτευχθούν οι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις, θα μπορούσε να υπονομευθεί η ποιότητα των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών.

Επίσης, τα κράτη μέλη εκείνα που διενεργούν εθνικές διαδικασίες δημόσιων συμβάσεων και κατάρτισης προϋπολογισμού κατά τρόπο ως επί το πλείστον αποκεντρωμένο με βάση το ομόσπονδο σύστημά τους, επισήμαναν ότι επί του παρόντος δεν υφίσταται εποπτικός μηχανισμός σε εθνικό επίπεδο για τις δημόσιες συμβάσεις προμήθειας οχημάτων. Ως εκ τούτου, προκειμένου να επιτευχθούν οι προτεινόμενοι στόχοι θα πρέπει καταρχήν να συγκροτηθεί εθνικός μηχανισμός εποπτείας ώστε να ικανοποιηθεί η υποχρέωση υποβολής εκθέσεων στην Επιτροπή, πράγμα που θα απαιτήσει σημαντικές διεργασίες από την πλευρά τους.

- στ. **Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση (Άρθρο 10):** Η πρόταση εισάγει την υποχρέωση της υποβολής εκθέσεων και της παρακολούθησης εκ μέρους των κρατών μελών. Προβλέπει δε την υποβολή ενδιάμεσης έκθεσης το 2023 και πλήρους έκθεσης το 2026 σχετικά με την εφαρμογή των στόχων του 2025 και στη συνέχεια την ανά τριετία υποβολή εκθέσεων.

Κατά την εξέταση της πρότασης, σημαντικός αριθμός αντιπροσωπιών εξέφρασαν ανησυχίες για την υποβολή ενδιάμεσης έκθεσης σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας. Οι εν λόγω αντιπροσωπίες υποστήριξαν ότι η υποβολή ενδιάμεσης έκθεσης είναι πρόωρη και συνιστά σημαντικό διοικητικό φόρτο που δεν αντιστοιχεί στο παρεχόμενο επίπεδο των πληροφοριών μιας ενδιάμεσης έκθεσης. Προς ικανοποίηση των ανησυχιών αυτών, η Προεδρία πρότεινε αντί της πλήρους ενδιάμεσης έκθεσης, τα κράτη μέλη να παράσχουν πληροφορίες στην Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο που επιτεύχθηκε ως προς την εφαρμογή της οδηγίας κατά τρόπο λιγότερο γραφειοκρατικό και επιβαρυντικό.

Σχετικά με την τακτική υποβολή εκθέσεων, η ομάδα συζήτησε τρόπους προκειμένου να αποφηνιστούν πτυχές όπως το χρονοδιάγραμμα, η μορφή και το περιεχόμενο των εκθέσεων με στόχο την απλούστευση της διαδικασίας και τη μείωση του διοικητικού φόρτου των κρατών μελών.

Ωστόσο, στο παρόν στάδιο, πολλές αντιπροσωπίες εξακολουθούν να έχουν ερωτήματα σχετικά με τις συγκεκριμένες διατάξεις.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά την εξέταση της πρότασης, προσδιορίστηκαν ως βασικότερα ζητήματα ο ορισμός της έννοιας «καθαρό όχημα» καθώς και το επίπεδο και η εφαρμογή των στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις. Αυτά καθώς και ορισμένα άλλα ζητήματα που επεξηγούνται ανωτέρω θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο της εν ενεργεία και των επόμενων Προεδριών προκειμένου να σημειωθεί πρόοδος επί του φακέλου.

Η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων και το Συμβούλιο καλούνται να σημειώσουν την πρόοδο που επιτεύχθηκε ως προς την επεξεργασία της πρότασης οδηγίας.

**Proposal for a Directive of the European parliament and of the Council
amending Directive 2009/33/EC
on the promotion of clean road transport vehicles in support of low-emission mobility**

(Text with EEA relevance)

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,
Having regard to the Treaty on the Functioning of the European Union, and in particular Article 192 thereof,
Having regard to the proposal from the European Commission,
After transmission of the draft legislative act to the national parliaments,
Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee³,
Having regard to the opinion of the Committee of the Regions⁴,
Acting in accordance with the ordinary legislative procedure,
Whereas:

- (1) The Union is committed to a sustainable, competitive, secure and decarbonised energy system⁵. The Energy Union and the Energy and Climate Policy Framework for 2020 to 2030⁶ establish ambitious commitments for the Union to further reduce greenhouse gas emissions by at least 40 % by 2030 as compared with 1990, to increase the proportion of renewable energy consumed by at least 27 %, to make energy savings of at least 27 %, and to improve the Union's energy security, competitiveness and sustainability.

³ OJ C , , p. .

⁴ OJ C , , p. .

⁵ European Council Conclusions of 24 October 2014.

⁶ Commission Communication on a policy framework for climate and energy from 2020 to 2030 (COM(2014)0013).

- (2) In its European Strategy for Low-Emission Mobility⁷ the Commission announced that in order to meet the Union's commitments at the 21st Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) held in Paris in 2015, the decarbonisation of the transport sector must be accelerated and that therefore greenhouse gas emissions and air pollutant emissions from transport should be firmly on the path towards zero-emission by mid-century. Moreover, emissions of air pollutants from transport that are harmful to health need to be significantly reduced without delay. This can be achieved by an array of policy initiatives, including the use of public procurement of clean vehicles.
- (3) In its Communication «Europe on the Move: an agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all»⁸ the Commission underlines that increased production and uptake of clean vehicles, alternative fuels infrastructures and new mobility services taking advantage of digitalisation and automation in the Union offer multiple benefits to Europe's citizens, Member States and industries. These include safer and seamless travel and reduction of exposure to harmful pollutant emissions. Further, the 2017 State of the Union address stated that the objective is for the EU to become a world leader in decarbonisation.
- (4) As was announced in the Commission's Communication «Europe on the Move: an agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all»⁹ this proposal forms part of a second package of proposals, which will contribute to the Union's drive towards low-emission mobility. This package, which is presented in the Commission's Communication «Delivering on low-emission mobility - A European Union that protects the planet, empowers its consumers, and defends its industry and workers» includes a combination of supply- and demand-oriented measures to put the EU on a path towards low-emission mobility and at the same time strengthen the competitiveness of the EU's mobility eco-system.
- (5) Innovation of new technologies helps to lower vehicle emissions, supporting the decarbonisation of the transport sector. An increased uptake of low- and zero-emission road vehicles is likely to reduce emissions of CO₂ and certain pollutant emissions (particulate matter, nitrogen oxides and non-methane hydrocarbons) and to promote competitiveness and growth of the European industry in the increasing global markets for low- and zero-emission vehicles.
- (6) Public authorities, through their procurement policy, can establish and support markets for innovative goods and services. Directives 2014/24/EU¹⁰ and 2014/25/EU¹¹ set out minimum harmonised public procurement rules harmonising the way public authorities and certain public utility operators purchase goods, works and services. In particular, they set overall thresholds for the volume of contracts to be subject to Union legislation, which also apply to the Clean Vehicles Directive.

⁷ COM(2016) 501 final.

⁸ COM(2017) 283 final.

⁹ COM (2017) 283 final.

¹⁰ OJ L 94, 28.3.2014, p. 65 - 242.

¹¹ OJ L 94, 28.3.2014, p. 243 – 374.

- (7) Directive 2009/33/EC complements the horizontal public procurement legislation of the Union and adds sustainability criteria, and thereby aims to stimulate the market for clean and energy efficient road transport vehicles. The Commission carried out an ex-post evaluation of the Clean Vehicles Directive in 2015 concluded that the Directive did not trigger market uptake of clean vehicles across the Union, particular due to shortcomings in its provisions on scope and vehicle purchase. The impact on reducing greenhouse gas and air pollutant emissions and the impact on promoting industry competitiveness was found to have been very limited.
- (8) The Impact Assessment carried out underlines the benefits of changing the overall governance approach to clean vehicle procurement at Union level. Setting minimum procurement targets can effectively reach the objective of impacting market uptake of clean vehicles in comparison to relying on the internalisation of external cost into overall procurement decisions, while noting the relevance to consider environmental aspects in all procurement decisions. The medium and long-term benefits for European citizens and enterprises fully justify this approach insofar as it does not prescribe a specific technology to use for contracting authorities, entities and operators.
- (9) Extending the scope of the Directive by including practices such as lease, rental and hire-purchase of vehicles, as well as contracts for public road transport services, special purpose road transport passenger services, non-scheduled passenger transport and hire of buses and coaches with drivers as well as specific postal and courier services and waste refusal services ensures that all relevant procurement practices are covered.
- (10) There is widespread support from key stakeholders for a definition of clean vehicles taking account of reduction requirements for greenhouse gases and air pollutant emissions from light- and heavy-duty vehicles. To ensure that there are adequate incentives to supporting market-uptake of low- and zero-emission vehicles in the Union, provisions for their public procurement under this amendment should be aligned with provisions of Union legislation on CO₂ emission performance of cars and vans for the post-2020 period¹². Action carried out under the amended Directive will contribute to compliance with the requirements of these standards. A more ambitious approach for public procurement can provide an important additional market stimulus.
- (11) Light-duty and heavy-duty vehicles are used for different purposes and have different levels of market maturity, and it would be beneficial that public procurement provisions acknowledge these differences. The Impact Assessment illustrated the added value of adopting an approach based on alternative fuels until technology-neutral requirements for CO₂ emissions from heavy-duty vehicles have been set at Union level, which the Commission intends to propose in the future. The Impact Assessment further recognised that markets for low- and zero-emission urban buses are characterised by increased market maturity, whereas markets for low- and zero-emission trucks are at an earlier stage of market development.

¹² COM(2017) 676 final.

- (12) Setting minimum targets for clean vehicle procurement by 2025 and by 2030 at Member State level should contribute to policy certainty for markets where investments in low- and zero-emission mobility are warranted. The minimum targets support market creation throughout the Union. They provide time for the adjustment of public procurement processes and give a clear market signal. The Impact Assessment notes that Member States increasingly set targets, depending on their economic capacity and how serious the problem is. Different targets should be set for different Member States in accordance with their economic capacity (Gross Domestic Product per capita) and exposure to pollution (urban population density). Minimum procurement targets should be complemented by the obligation of the contracting authorities, entities and operators to consider relevant energy and environmental aspects in all their procurement procedures. The Territorial Impact Assessment of this amended Directive illustrated that the impact will be evenly distributed among regions in the Union.
- (12a) Member States should have the flexibility to distribute efforts to meet the minimum targets within their territory, in accordance with their constitutional framework and in line with their transport policy objectives. In the allocation of efforts within a Member State, different factors could be taken into account, such as differences in economic capacity, air quality, population density, characteristics of the transport systems, policies to decarbonise transport and reduce air pollution, or any other relevant criteria.
- (13) The maximum impact can be achieved if public procurement of clean vehicles is targeted in areas that have a relatively high degree of air pollution. Public authorities in Member States are encouraged to particularly focus on those areas when concluding the implementation of their domestic minimum targets and to reflect related action in their reporting under this amended Directive.
- (13a) In order to further promote transport decarbonisation, improve air quality and maintain a level playing field between different operators Member States can, in compliance with Union law, decide to also impose similar requirements to private operators and services outside the scope of this Directive.
- (14) Life-cycle costing is an important tool for contracting authorities and entities to cover energy and environmental costs during the life-cycle of a vehicle, including the cost of greenhouse gas emission and other pollutant emissions on the basis of a relevant methodology to determine their monetary value. Given the scarce use of the methodology for the calculation of operational lifetime costs under Directive 2009/33/EU and the information provided by contracting authorities and entities on the use of own methodologies tailored to their specific circumstances and needs, there should be no methodology mandatory to use, but contracting authorities, contracting entities or operators should be able to choose any life-costing methodology in order to support their procurement processes.

- (15) Reporting on public procurement under this amended Directive should provide a clear market overview to enable effective monitoring of the implementation. To minimise administrative burden on single public bodies and establish an effective market overview, simple reporting should be facilitated. The timeframe should be aligned with existing reporting obligations under Directive 2014/24/EU and Directive 2014/25/EU. The Commission will provide solutions for the registration and monitoring under the Tender Electronic Daily Database, and will ensure full reporting for low- and zero-emission and other alternative-fuel vehicles within the context of the Common Procurement Vocabulary of the Union. Specific codes in the Common Procurement Vocabulary will help the registration and monitoring under the Tender Electronic Daily Database.
- (16) Further support to market uptake of clean vehicles can be achieved by providing targeted public support measures at national and Union level. This includes better exchange of knowledge and alignment of procurement to enable actions at a scale great enough for cost reductions and market impact. The possibility of public support in favour of promoting development of infrastructures necessary for the distribution of alternative fuels is recognised in the Guidelines on State aid for environmental protection and energy 2014-2020¹³. However, the rules of the Treaty, and in particular Articles 107 and 108 thereof, will continue to apply to such public support.
- (17) In order to achieve the objectives of this Directive, the power to adopt acts in accordance with Article 290 of the Treaty on the Functioning of the European Union should be delegated to the Commission in order to update provisions in respect of CO₂ emission standards of heavy duty vehicles for a period of five years starting from *[Please insert the date of entry into force]*. This period should be tacitly extended for periods of the same duration, unless the European Parliament or the Council oppose such an extension. It is of particular importance that the Commission carries out appropriate consultations during its preparatory work, including at expert level. The Commission, when preparing and drawing up delegated acts, should ensure a simultaneous, timely and appropriate transmission of relevant documents to the European Parliament and to the Council.
- (18) Since the objectives of this Directive, namely to provide a demand-side stimulus for clean vehicles in support of a low-emission mobility transition, cannot be sufficiently achieved by the Member States alone, but can rather, by reason of a common and long-term policy framework and for reasons of scale be better achieved at Union level the Union may adopt measures in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty on the European Union. In accordance with the principle of proportionality, as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary to achieve those objectives.
- (19) In accordance with the Joint Political Declaration of 28 September 2011 of Member States and the Commission on explanatory documents¹⁴, Member States have undertaken to accompany, in justified cases, the notification of their transposition measures with one or more documents explaining the relationship between the components of a Directive and the corresponding parts of national transposition instruments. With regard to this Directive, the legislator considers the transmission of such documents to be justified.

¹³ OJ C 200, 28.6.2014, p. 1.

¹⁴ OJ C 369, 17.12.2011, p. 14.

(20) Directive 2009/33/EC should therefore be amended accordingly,

HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:

Article 1

Subject matter and objectives

This Directive requires contracting authorities, contracting entities as well as certain operators to take into account lifetime energy and environmental impacts, including energy consumption and emissions of CO₂ and of certain pollutants, when procuring road transport vehicles with the objectives of promoting and stimulating the market for clean and energy-efficient vehicles and improving the contribution of the transport sector to the environment, climate and energy policies of the Community.

Article 2

Exemptions

Member States may exempt from the requirements laid down in this Directive contracts for the procurement of vehicles referred to in Article 2(3) of Directive 2007/46/EC¹⁵.

Article 3

Scope

This Directive shall apply to procurement through:

1. contracts for the purchase, lease, rent or hire-purchase of road transport vehicles ~~signed~~ **whose tender notice is published** after [insert date, 24 months following the date of entry into force of this directive] by:
 - (a) contracting authorities or contracting entities in so far as they are under an obligation to apply the procurement procedures set out in Directives 2014/24/EU and 2014/25/EU;

¹⁵ Reference to be updated to reflect changes following revision of Directive 2007/46/EC.

- (b) operators for the discharge of public service obligations under a public service contract within the meaning of Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council¹⁶ in excess of a threshold which shall be defined by Member States not exceeding the applicable threshold value set out in Article 4 of Directive 2014/24/EU and Article 15 of Directive 2014/25/EU;
2. public service contracts ~~signed~~ **whose tender notice is published** after [insert date, 24 months following the date of entry into force of this directive] covering services as set out in Table 1 of the Annex in excess of a threshold which shall be defined by Member States not exceeding the applicable threshold value as set out in Article 4 of Directive 2014/24/EU and Article 15 of Directive 2014/25/EU.

Article 4
Definitions

For the purpose of this Directive:

1. ‘contracting authorities’ means contracting authorities as defined in Article 2(1)(1) of Directive 2014/24/EU and in Article 3 of Directive 2014/25/EU;
2. ‘contracting entities’ means contracting entities as referred to in Article 4 of Directive 2014/25/EU;
3. ‘road transport vehicle’ means a vehicle of category M or N, as defined in Annex II, Part A, point 1 of Directive 2007/46/EC¹⁷, **excluding special purpose vehicles as defined in points 5.2. to 5.5. and 5.7¹⁸.**

[4. ‘clean vehicle’ means

(a) a vehicle of category M1 or M2 with a maximum tail-pipe emission expressed in CO₂/km and real driving pollutant emissions below a percentage of the applicable emission limits as referred to in Table 2 in the Annex , or;

¹⁶ Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport by road and rail (OJ L 315, 3.12.2007, p. 1).

¹⁷ OJ L 263, 9.10.2007, p.1.

¹⁸ Reference to be updated to reflect changes following revision of Directive 2007/46/EC.

(b) a vehicle of category N1 with a maximum tail-pipe emission expressed in CO₂/km and real driving pollutant emissions below a percentage of the applicable emission limits as referred to in Table 2 in the Annex, or;

(c) a vehicle of category M3, N2 or N3 as defined in Table 3 in the Annex.]

~~[Article 4a~~

~~Delegation of powers~~

~~The Commission shall be empowered to adopt delegated acts in accordance with Article 8a in order to amend Table 3 in the Annex by adding CO₂ tail-pipe emission and air pollutants thresholds for heavy-duty vehicles once the related heavy-duty CO₂ emission performance standards have entered into force at Union level.]~~

Article 5

Minimum procurement targets

1. Member States shall ensure that public procurement of vehicles and services through contracts referred to in Article 3 of this Directive complies with the minimum procurement targets for light-duty vehicles referred to in table 4 of the Annex and for heavy-duty vehicles referred to in Table 5 in the Annex. Those targets are expressed as minimum percentages of clean vehicles in the total number of road transport vehicles covered by the contracts referred to in Article 3, signed **during the respective periods referred to in the Annex** after ~~[insert date 24 months following the date of entry into force of this Directive].~~

- 1a. Vehicles that meet the definition of clean vehicle under Article 4(4) as a result of retrofitting may be counted as clean vehicles for the purpose of compliance with the minimum procurement targets.
- 1b. In the case of contracts referred to in Article 3(1), the number of road transport vehicles purchased, leased, rented or hire-purchased under each contract should be taken into account for the purpose of assessing compliance with the minimum targets.**
- 1c. In the case of contracts referred to in Article 3(2), the number of road transport vehicles used for the provision of services covered by each contract should be taken into account for the purpose of assessing compliance with the minimum targets.**
2. Member States may apply or authorise their contracting authorities to apply higher national targets or more stringent requirements than those referred to in the Annex of this Directive.

Article 6

[deleted]

Article 7

[deleted]

Article 8

Best practice exchange

The Commission shall facilitate and structure the exchange of knowledge and best practices between Member States on practices for promoting the purchase of clean and energy-efficient road transport vehicles by contracting authorities, contracting entities and operators referred to in Article 3.

Exercise of the delegation

1. ~~The power to adopt delegated acts is conferred on the Commission subject to the conditions laid down in this Article.~~
2. ~~The power to adopt delegated acts referred to in Article 4a shall be conferred on the Commission for a period of five years from [Please insert the date of entry into force]. The Commission shall draw up a report in respect of the delegation of power not later than nine months before the end of the five-year period. The delegation of power shall be tacitly extended for periods of an identical duration, unless the European Parliament or the Council opposes such extension not later than three months before the end of each period.~~
3. ~~The delegation of power referred to in Article 4a may be revoked at any time by the European Parliament or by the Council. A decision to revoke shall put an end to the delegation of the power specified in that decision. It shall take effect on the day following the publication of the decision in the Official Journal of the European Union or at a later date specified therein. It shall not affect the validity of any delegated acts already in force.~~
4. ~~Before adopting a delegated act, the Commission shall consult experts designated by each Member State in accordance with the principles laid down in the Interinstitutional Agreement on Better Law-Making of 13 April 2016.~~
5. ~~As soon as it adopts a delegated act, the Commission shall notify it simultaneously to the European Parliament and to the Council.~~
6. ~~A delegated act adopted pursuant to Article 4a shall enter into force only if no objection has been expressed either by the European Parliament or by the Council within a period of two months of notification of that act to the European Parliament and the Council or if, before the expiry of that period, the European Parliament and the Council have both informed the Commission that they will not object. That period shall be extended by two months at the initiative of the European Parliament or of the Council.]~~

Article 9
Committee procedure

1. The Commission shall be assisted by a Committee.

That committee shall be a committee within the meaning of Regulation (EU) No 182/2011.

2. Where reference is made to this paragraph, Article 5 of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply. Where the committee delivers no opinion, the Commission shall not adopt the draft implementing act and the third subparagraph of Article 5(4) of Regulation (EU) No 182/2011 shall apply.
3. Where the opinion of the committee is to be obtained by written procedure, that procedure shall be terminated without result when, within the time limit for delivery of the opinion, the chair of the committee so decides or a simple majority of committee members so request.

Article 10
Reporting and review

1. The Commission shall submit a report on the application of this Directive and on the actions taken by individual Member States for the effective implementation of this Directive to the European Parliament and to the Council every three years starting on 1 January 2027, following the reporting from Member States.
2. [Deleted]
3. [Deleted]

4. Member States shall submit to the Commission a report on the implementation of this Directive by 1 January 2026, and every three years thereafter. That report shall contain information on the steps undertaken to implement this Directive, including on the number and the categories of vehicles procured by authorities and entities on Member States' intentions regarding the above reporting activities, as well as any other **relevant** ~~valuable~~ information. Information should follow the categories contained in Regulation No 2195/2002 on the Common Procurement Vocabulary (CPV) ¹⁹ as noted in the Annex.

4a. Member States shall inform the Commission by [insert date 36 months following the entry into force of the Directive] on the steps undertaken to implement this Directive, on the dialogue carried out between the different levels of governance, on Member States' intentions regarding the above activities, as well as on any other relevant information.

5. The Commission shall be empowered to adopt, by means of implementing acts, guidance on the contents of Member States' reports referred to in paragraph 4. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the procedure referred to in Article 9(2).

Article 11

Transposition

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by 4 December 2010. They shall forthwith inform the Commission thereof.

When Member States adopt these measures, they shall contain a reference to this Directive, or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States

¹⁹ OJ L 340, 16.12.2002, p. 1,

2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

Article 12

Entry into force

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

Article 13

Addressees

This Directive is addressed to the Member States.

For the European Parliament
The President

For the Council
The President

Final provisions:

Article 2

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by XXXX [*Please insert the date 24 months following the date of entry into force*] at the latest. They shall immediately communicate to the Commission the text of those provisions.

When Member States adopt those provisions, they shall contain a reference to this Directive or be accompanied by such a reference on the occasion of their official publication. Member States shall determine how such reference is to be made.

2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive.

Article 3

This Directive shall enter into force on the twentieth day following that of its publication in the *Official Journal of the European Union*.

Article 4

This Directive is addressed to the Member States.

Done at Brussels,

For the European Parliament
The President

For the Council
The President

ANNEX

Information for the implementation of minimum procurement targets for clean road transport vehicles in support of low-emission mobility in Member States

Table 1: Common Procurement Vocabulary codes referred to in Article 3

| <i>CPV Code</i> | <i>Description</i> |
|-----------------|---|
| 60112000-6 | Public road transport services |
| 60130000-8 | Special-purpose road passenger-transport services |
| 60140000-1 | Non-scheduled passenger transport |
| 60172000-3 | Hire of buses and coaches with driver |
| 90511000-2 | Refuse collection services |
| 60160000-7 | Mail transport by road |
| 60161000-4 | Parcel transport services |

Table 2: Emission-thresholds for light-duty vehicles

| Vehicle categories | Until 31 December 2025 | | From 1 January 2026 2030 | |
|--------------------|-------------------------------|--|---------------------------------|--|
| | <i>CO₂ g/km</i> | <i>RDE air pollutant emissions* as percentage of emission limits**</i> | <i>CO₂ g/km</i> | <i>RDE air pollutant emissions* as percentage of emission limits</i> |
| M1 vehicles | 25 | 80% | 0 | n.a. |
| M2 vehicles | 25 | 80% | 0 | n.a. |
| N1 vehicles | 40 | 80% | 0 | n.a. |

* Real driving emissions of ultrafine particles in #/km (PN) nitrogen oxides in mg/km (NO_x) measured according to the applicable version of Annex IIIA, Regulation 2017/1151.

** The applicable emission limit found in Annex I of Regulation (EC) 715/2007, or its successors.

Table 3: Requirements for heavy-duty vehicles

| Vehicle categories | Alternative fuels |
|---------------------|---|
| M3, N2, N3 vehicles | Electricity*, hydrogen, natural gas including biomethane, in gaseous form (compressed natural gas (CNG)) and liquefied form (liquefied natural gas (LNG)) |

*For use in a vehicle as defined in Art. 2 (2) of Directive 2014/94/EU, provided that electricity is used for a relevant part of the operational use of the vehicle.

*Table 4: Minimum target for the share of light-duty vehicles in accordance with table 2 in the total number of light-duty vehicles covered by contracts referred to in Article 3 at Member State level**

| Member State | <u>From (insert date 24 months following the date of entry into force of this Directive) to 31 December 2025</u> | <u>From 1 January 2026 to 31 December 2030</u> |
|----------------|---|---|
| Luxembourg | 35% | 35% |
| Sweden | 35% | 35% |
| Denmark | 34% | 34% |
| Finland | 35% | 35% |
| Germany | 35% | 35% |
| France | 34% | 34% |
| United Kingdom | 35% | 35% |
| Netherlands | 35% | 35% |
| Austria | 35% | 35% |
| Belgium | 35% | 35% |
| Italy | 35% | 35% |
| Ireland | 35% | 35% |
| Spain | 33% | 33% |
| Cyprus | 29% | 29% |
| Malta | 35% | 35% |
| Portugal | 27% | 27% |
| Greece | 23% | 23% |
| Slovenia | 20% | 20% |
| Czech Republic | 27% | 27% |
| Estonia | 21% | 21% |
| Slovakia | 20% | 20% |
| Lithuania | 19% | 19% |
| Poland | 20% | 20% |
| Croatia | 17% | 17% |
| Hungary | 21% | 21% |
| Latvia | 20% | 20% |
| Romania | 17% | 17% |
| Bulgaria | 16% | 16% |

*Vehicles with zero-emissions at tailpipe shall be counted as 1 vehicle contributing to the mandate. All other vehicles that meet the requirements of Table 2 in this annex shall be counted as 0.5 vehicle contributing.

Table 5: Minimum target for the share of heavy-duty vehicles in accordance with table 3 in the total number of heavy-duty vehicles covered by contracts referred to in Article 3 at Member State level*

| Member State | Trucks | | Buses | |
|----------------|--|--|--|--|
| | <u>From (insert date 24 months following the date of entry into force of this Directive) to 31 December 2025</u> | <u>From 1 January 2026 to 31 December 2030</u> | <u>From (insert date 24 months following the date of entry into force of this Directive) to 31 December 2025</u> | <u>From 1 January 2026 to 31 December 2030</u> |
| Luxembourg | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Sweden | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Denmark | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Finland | 9% | 15% | 46% | 69% |
| Germany | 10% | 15% | 50% | 75% |
| France | 10% | 15% | 48% | 71% |
| United Kingdom | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Netherlands | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Austria | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Belgium | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Italy | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Ireland | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Spain | 10% | 14% | 50% | 75% |
| Cyprus | 10% | 13% | 50% | 75% |
| Malta | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Portugal | 8% | 12% | 40% | 61% |
| Greece | 8% | 10% | 38% | 57% |
| Slovenia | 7% | 9% | 33% | 50% |
| Czech Republic | 9% | 11% | 46% | 70% |
| Estonia | 7% | 9% | 36% | 53% |
| Slovakia | 8% | 9% | 39% | 58% |
| Lithuania | 8% | 9% | 47% | 70% |
| Poland | 7% | 9% | 37% | 56% |
| Croatia | 6% | 7% | 32% | 48% |
| Hungary | 8% | 9% | 42% | 63% |
| Latvia | 8% | 9% | 40% | 60% |
| Romania | 6% | 7% | 29% | 43% |
| Bulgaria | 7% | 8% | 39% | 58% |

* Vehicles with zero-emissions at tailpipe or vehicles using natural gas provided they are fully operated on bio-methane, which should be demonstrated by a contract to procure bio-methane or other means of accessing bio-methane, shall be counted as 1 vehicle contributing to the mandate. All other vehicles that meet the requirements of Table 3 in this annex shall be counted as 0.5 vehicle contributing. This counting is abandoned in case of those Member States where the minimum procurement mandate ~~exceeds~~ **is** 50% **or more** of the overall volume of public procurement, ~~with a~~

~~cut off at the 50% mark~~; in this case all vehicles that meet the requirements in Table 3 of this Annex shall be counted as one vehicle contributing.
