

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2019/1161 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 20ής Ιουνίου 2019
για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς
αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 192 παράγραφος 1,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 23ης-24ης Οκτωβρίου 2014, η Ένωση έχει δεσμευθεί για ένα βιώσιμο, ανταγωνιστικό και ασφαλές σύστημα ενέργειας, απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές. Η ανακοίνωση της Επιτροπής, της 22ας Ιανουαρίου 2014, με τίτλο «Πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια κατά την περίοδο από το 2020 έως το 2030» θέτει φιλόδοξες δεσμεύσεις για την Ένωση που αφορούν την περαιτέρω μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, την αύξηση του ποσοστού κατανάλωσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές κατά τουλάχιστον 27 %, την εξοικονόμηση ενέργειας κατά τουλάχιστον 27 % και τη βελτίωση της ενεργειακής ασφάλειας, ανταγωνιστικότητας και βιωσιμότητας στην Ένωση. Έκτοτε, η οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ όρισε μερίδιο της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές τουλάχιστον 32 % της ακαθάριστης τελικής κατανάλωσης ενέργειας της Ένωσης έως το 2030 και η οδηγία (ΕΕ) 2018/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾ όρισε έναν νέο στόχο ενεργειακής απόδοσης τουλάχιστον 32,5 % για την Ένωση έως το 2030.
- (2) Στην ανακοίνωσή της, της 20ής Ιουλίου 2016, με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών», η Επιτροπή ανήγγειλε ότι, για να εκπληρωθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ένωση στην 21η Διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 2015, πρέπει να επιταχυνθεί η απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και ότι, συνεπώς, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές θα χρειαστεί να ακολουθήσουν σταθερή πορεία προς την επίτευξη μηδενικών εκπομπών έως τα μέσα του αιώνα. Επίσης, είναι ανάγκη οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία και το περιβάλλον να μειωθούν δραστικά χωρίς καθυστέρηση. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με σειρά πρωτοβουλιών πολιτικής, μεταξύ άλλων με μέτρα που προωθούν τη στροφή στις δημόσιες μεταφορές και με τη χρήση των δημόσιων συμβάσεων προμήθειας για την προώθηση καθαρών οχημάτων.
- (3) Στην ανακοίνωσή της, της 31ης Μαΐου 2017, με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους», η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αυξημένη παραγωγή και διείσδυση των καθαρών οχημάτων, οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας που αξιοποιούν την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση στην Ένωση προσφέρουν πολλαπλά οφέλη στους πολίτες, τα κράτη μέλη και τις βιομηχανίες της Ένωσης. Στα εν λόγω οφέλη περιλαμβάνονται λύσεις ασφαλέστερης και αδιάλειπτης μετακίνησης και η μείωση της έκθεσης σε εκπομπές επιβλαβών ρύπων. Περαιτέρω, όπως αναφέρθηκε στην ομιλία για την κατάσταση της Ένωσης της 13ης Σεπτεμβρίου 2017, ένας από τους κύριους στόχους είναι η Ένωση να αναλάβει ηγετικό ρόλο παγκοσμίως στον τομέα της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές.

⁽¹⁾ ΕΕ C 262 της 25.7.2018, σ. 58.

⁽²⁾ ΕΕ C 387 της 25.10.2018, σ. 70.

⁽³⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Απριλίου 2019 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Ιουνίου 2019.

⁽⁴⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

⁽⁵⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2018/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2012/27/ΕΕ για την ενεργειακή απόδοση (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 210).

- (4) Όπως αναγγέλθηκε στην ανωτέρω ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους», η παρούσα οδηγία αποτελεί μέρος της δεύτερης δέσμης προτάσεων, η οποία θα συμβάλει στην προσπάθεια της Ένωσης για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Η εν λόγω δέσμη μέτρων, η οποία παρουσιάστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2017, με τίτλο «Επίτευξη κινητικότητας χαμηλών εκπομπών - Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία και τους εργαζομένους της», περιλαμβάνει συνδυασμό μέτρων για την προσφορά και τη ζήτηση, προκειμένου η Ένωση να τεθεί σε πορεία προς την επίτευξη κινητικότητας χαμηλών εκπομπών και, συγχρόνως, να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του οικοσυστήματος κινητικότητας της Ένωσης. Η προώθηση καθαρών οχημάτων θα πρέπει να διενεργείται παράλληλα με την περαιτέρω ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών, ως τρόπος μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης και, συνεπώς, μείωσης των εκπομπών και βελτίωσης της ποιότητας του αέρα.
- (5) Η καινοτομία σε νέες τεχνολογίες συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών CO₂ των οχημάτων και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, ενώ ταυτόχρονα υποστηρίζει την απασχόληση του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η μεγαλύτερη διείσδυση των οδικών οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών θα μειώσει τις εκπομπές CO₂ και ορισμένων ρύπων (αιωρούμενα σωματίδια, οξειδία του αζώτου και υδρογονάνθρακες πλην μεθανίου) και, με τον τρόπο αυτό, θα βελτιώσει την ποιότητα του αέρα στις πόλεις και σε άλλες περιοχές με ρύπανση, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της ενωσιακής βιομηχανίας στις αναπτυσσόμενες παγκόσμιες αγορές οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Η Επιτροπή θα πρέπει να εισαγάγει μέτρα πολιτικής για να προωθήσει την ευρεία υιοθέτηση και την ανάπτυξη της ικανότητας παραγωγής για αυτές τις νέες τεχνολογίες από τη βιομηχανία σε όλα τα κράτη μέλη, ώστε να συμβάλει στην εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και στην ισορροπημένη ανάπτυξη μεταξύ των κρατών μελών.
- (6) Σύμφωνα με τα προγνωστικά για τις αγορές, θα συνεχιστεί η πτώση των τιμών αγοράς των καθαρών οχημάτων. Ήδη, το χαμηλότερο κόστος λειτουργίας και συντήρησης παρέχει πιο ανταγωνιστικό συνολικό κόστος ιδιοκτησίας. Η αναμενόμενη μείωση των τιμών αγοράς θα μειώσει περαιτέρω τους φραγμούς για τη διαθεσιμότητα και τη διείσδυση στην αγορά καθαρών οχημάτων κατά την επόμενη δεκαετία.
- (7) Παρόλο που η Ένωση είναι μία από τις κορυφαίες περιοχές όσον αφορά την έρευνα και την οικολογική καινοτομία υψηλής αξίας, η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού φιλοξενεί τους μεγαλύτερους παραγωγούς ηλεκτρικών λεωφορείων με συσσωρευτή και συσσωρευτών. Ομοίως, οι εξελίξεις στην παγκόσμια αγορά ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή καθορίζονται από τις αγορές της Κίνας και των Ηνωμένων Πολιτειών. Μια φιλόδοξη πολιτική της Ένωσης για την προμήθεια καθαρών οχημάτων θα συμβάλει στην τόνωση της καινοτομίας και την περαιτέρω προώθηση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης της ενωσιακής βιομηχανίας στις επεκτεινόμενες παγκόσμιες αγορές για καθαρά οχήματα και συναφείς τεχνολογικές υποδομές. Όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωσή της, της 3ης Οκτωβρίου 2017, με τίτλο «Να γίνουν οι δημόσιες συμβάσεις προμηθειών αποτελεσματικές μέσα στην Ευρώπη και για την Ευρώπη», η Επιτροπή θα συνεχίσει να ηγείται των προσπαθειών για την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού και για την προώθηση καλύτερης πρόσβασης στις αγορές δημοσίων συμβάσεων τρίτων χωρών, μεταξύ άλλων για την αγορά, τη χρηματοδοτική μίσθωση, την νοίκιαση ή την αγορά με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών.
- (8) Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δημόσιες δαπάνες για αγαθά, έργα και υπηρεσίες αντιστοιχούσαν περίπου στο 16 % του ΑΕγχΠ το 2018, οι δημόσιες αρχές, μέσω της πολιτικής τους για τις δημόσιες προμήθειες, μπορούν να προωθήσουν και να στηρίξουν αγορές καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών. Προκειμένου να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος, η οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) θα πρέπει να ορίζει σαφείς και διαφανείς απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων σαφών, μακροπρόθεσμων στόχων προμηθειών και μιας απλής μεθόδου υπολογισμού τους. Οι οδηγίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 2014/24/ΕΕ (**) και 2014/25/ΕΕ (***) προβλέπουν ελάχιστους κανόνες για τις δημόσιες προμήθειες με τους οποίους συντονίζεται ο τρόπος προμήθειας έργων, αποθεμάτων και υπηρεσιών από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω οδηγίες καθορίζουν συνολικά κατώτατα χρηματικά όρια βάσει των οποίων καθορίζονται ποιες δημόσιες συμβάσεις πρέπει να υπόκεινται στη νομοθεσία της Ένωσης για τις δημόσιες προμήθειες. Τα εν λόγω κατώτατα όρια ισχύουν επίσης για την οδηγία 2009/33/ΕΚ.
- (9) Η διαθεσιμότητα επαρκών υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού είναι αναγκαία για την ανάπτυξη οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Στις 8 Νοεμβρίου 2017, η Επιτροπή ενέκρινε ένα σχέδιο δράσης για τη στήριξη της ταχείας ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, στο οποίο περιλαμβάνεται ενισχυμένη στήριξη για την ανάπτυξη δημόσια διαθέσιμων υποδομών μέσω κονδυλίων της Ένωσης, που θα συμβάλλουν στη δημιουργία ευνοϊκότερων συνθηκών για τη μετάβαση σε καθαρά οχήματα, μεταξύ άλλων στις δημόσιες μεταφορές. Η Επιτροπή θα επανεξετάσει την εφαρμογή της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (****) έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 και θα υποβάλει νομοθετική πρόταση τροποποίησης της εν λόγω οδηγίας, εάν το κρίνει αναγκαίο βάσει της εν λόγω επανεξέτασης.

(*) Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

(**) Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

(***) Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

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

- (10) Η οδηγία 2009/33/ΕΚ συμπληρώνει την οριζόντια νομοθεσία της Ένωσης για τις δημόσιες προμήθειες και προσθέτει κριτήρια βιωσιμότητας αποσκοπώντας ως εκ τούτου στην τόνωση της αγοράς καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών. Η Επιτροπή διεξήγαγε το 2015 εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω οδηγία δεν οδήγησε σε διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά ολόκληρης της Ένωσης, ιδίως λόγω της ανεπάρκειας σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της και τις διατάξεις για την αγορά οχημάτων. Η εν λόγω αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η επίπτωση της εν λόγω οδηγίας στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και των ατμοσφαιρικών ρύπων και στην προαγωγή της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας ήταν πολύ περιορισμένος.
- (11) Στην εκτίμηση επιπτώσεων που διενεργήθηκε από την Επιτροπή κατά την αναθεώρηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ, τονίζονται τα οφέλη από την αλλαγή προσέγγισης της συνολικής διακυβέρνησης όσον αφορά την προμήθεια καθαρών οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης. Ο καθορισμός ελάχιστων στόχων προμηθειών μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην εκπλήρωση του στόχου προώθησης και τόνωσης της διείσδυσης των καθαρών οχημάτων στην αγορά σε σύγκριση με την εσωτερικευση του εξωτερικού κόστους στις αποφάσεις προμηθειών εν γένει, ενώ επισημαίνεται παράλληλα ότι είναι σημαντικό να εξετάζονται οι περιβαλλοντικές πτυχές σε όλες τις αποφάσεις προμηθειών. Τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οφέλη για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις της Ένωσης δικαιολογούν πλήρως την προσέγγιση αυτή στον βαθμό που αφήνει επαρκή ευελιξία στις αναθέτουσες αρχές και στους αναθέτοντες φορείς όσον αφορά την επιλογή των τεχνολογιών που θα χρησιμοποιηθούν.
- (12) Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σε πρακτικές όπως η χρηματοδοτική μίσθωση, η ενοικίαση και η αγορά οχημάτων με δόσεις, καθώς και στις συμβάσεις για ορισμένες υπηρεσίες, διασφαλίζει ότι καλύπτονται όλες οι σχετικές πρακτικές προμηθειών. Οι υπηρεσίες που καλύπτονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, όπως οι δημόσιες υπηρεσίες οδικών μεταφορών, οι υπηρεσίες οδικών επιβατικών μεταφορών ειδικού σκοπού, οι μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών, καθώς και οι ειδικές υπηρεσίες ταχυδρομείου και μεταφοράς δεμάτων και οι υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων, θα πρέπει να είναι εκείνες όπου τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παροχή των υπηρεσιών αυτών εμπίπτουν στις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία και αποτελούν σημαντικό στοιχείο της σύμβασης. Οι εν λόγω υπηρεσίες θα πρέπει να προσδιορίζονται μέσω των αντίστοιχων κωδικών του κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις που παρατίθενται στο παράρτημα. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει αναδρομικά τις υφιστάμενες συμβάσεις.
- (13) Βασικοί συμφεροντούχοι υποστηρίζουν ευρέως την εισαγωγή ορισμού των καθαρών οχημάτων που θα λαμβάνει υπόψη τις απαιτήσεις μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων από ελαφρά οχήματα. Για να διασφαλισθούν επαρκή κίνητρα για την προώθηση της διείσδυσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, οι διατάξεις για τη δημόσια προμήθειά τους βάσει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τον ορισμό των οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁰⁾. Η δράση που αναλαμβάνεται με βάση την παρούσα οδηγία θα συμβάλει στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των προτύπων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631. Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα, τα καθαρά οχήματα θα πρέπει να έχουν καλύτερες επιδόσεις σε σύγκριση με τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα οξείδια του αζώτου (NOx) και για τα υπέρλεπτα σωματίδια - αριθμός σωματιδίου (PN) που ορίζουν οι ισχύουσες οριακές τιμές εκπομπών σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE). Πέραν των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, σήμερα υπάρχουν λίγα ελαφρά οχήματα με εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων που αντιστοιχούν σε 80 % ή λιγότερο των ισχυόντων ορίων εκπομπών. Ωστόσο, ο αριθμός των εν λόγω οχημάτων αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα έτη, ιδίως των υβριδικών οχημάτων με ρευματολήπτη. Μια πιο φιλόδοξη προσέγγιση για τις δημόσιες προμήθειες μπορεί να επιφέρει σημαντική πρόσθετη τόνωση της αγοράς.
- (14) Τα καθαρά βαρέα οχήματα θα πρέπει να οριστούν βάσει της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ. Στις περιπτώσεις όπου τα υγρά βιοκαύσιμα, τα συνθετικά καύσιμα ή τα παραφινικά καύσιμα πρόκειται να χρησιμοποιούνται από αποκτηθέντα οχήματα, οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς οφείλουν να διασφαλίζουν, μέσω υποχρεωτικών συμβατικών ρητρών ή μέσω εξίσου αποτελεσματικών μέσων στο πλαίσιο της διαδικασίας δημόσιας προμήθειας, ότι μόνο αυτά τα καύσιμα πρόκειται να χρησιμοποιούνται στα εν λόγω οχήματα. Αν και τα εν λόγω καύσιμα είναι δυνατόν να περιέχουν πρόσθετα καυσίμων, όπως συμβαίνει για παράδειγμα με τα καύσιμα που βασίζονται στην αιθανόλη για προσημασμένους κινητήρες ντίζελ (ED95), δεν θα πρέπει να αναμειγνύονται με ορυκτά καύσιμα.
- (15) Προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα στους δήμους, έχει ζωτική σημασία να ανανεωθεί ο στόλος μεταφορών με καθαρά οχήματα. Επιπλέον, οι αρχές της κυκλικής οικονομίας απαιτούν την παράταση της ζωής των προϊόντων. Συνεπώς, τα οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις των καθαρών οχημάτων ή τις απαιτήσεις των οχημάτων μηδενικών εκπομπών ως αποτέλεσμα μετασκευής θα πρέπει επίσης να προσμετρώνται προς την επίτευξη των αντίστοιχων ελάχιστων στόχων προμηθειών.

⁽¹⁰⁾ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13).

- (16) Τα ελαφρά και τα βαρέα οχήματα χρησιμοποιούνται για διαφορετικούς σκοπούς και έχουν φθάσει σε διαφορετικά επίπεδα ωριμότητας της αγοράς και θα ήταν σκόπιμο να αναγνωρισθούν αυτές οι διαφορές στις διατάξεις περί δημόσιων προμηθειών. Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναγνωρίζεται ότι οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς. Λόγω του περιορισμένου επιπέδου ωριμότητας της αγοράς των πούλμαν χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, του σχετικά περιορισμένου ρόλου των δημόσιων προμηθειών σε αυτό το τμήμα της αγοράς και των ειδικών λειτουργικών απαιτήσεών τους, τα πούλμαν δεν θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Σύμφωνα με την προσέγγιση που ακολουθήθηκε στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ και τον κανονισμό αριθ. 107 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE), τα οχήματα κατηγορίας M₃ που διαθέτουν χώρο για όρθιους επιβάτες για να επιτρέπεται η συχνή μετακίνηση των επιβατών θεωρούνται λεωφορεία, ενώ τα οχήματα κατηγορίας M₂ που έχουν πολύ περιορισμένο ή καθόλου χώρο για όρθιους επιβάτες θεωρούνται πούλμαν. Δεδομένης της πολύ περιορισμένης αγοράς για διώροφα λεωφορεία και τους ειδικούς περιορισμούς σχεδιασμού τους, είναι σκόπιμο να εφαρμοστούν, κατά την πρώτη περίοδο αναφοράς που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, χαμηλότεροι ελάχιστοι στόχοι προμηθειών για οχήματα μηδενικών εκπομπών που ανήκουν στην εν λόγω κατηγορία βαρέων οχημάτων στα κράτη μέλη, όταν τα διώροφα λεωφορεία αντιπροσωπεύουν σημαντικό μερίδιο των δημόσιων προμηθειών.
- (17) Προκειμένου να αποφευχθεί η επιβολή δυσανάλογου φόρτου στις δημόσιες αρχές και τους φορείς εκμετάλλευσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να είναι σε θέση να εξαιρούν από τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας τις δημόσιες προμήθειες ορισμένων οχημάτων με ειδικά χαρακτηριστικά που συνδέονται με τις λειτουργικές απαιτήσεις τους. Στα εν λόγω οχήματα περιλαμβάνονται τα τεθωρακισμένα οχήματα, τα ασθενοφόρα, οι νεκροφόρες, τα οχήματα κατηγορίας M₁ με πρόσβαση αναπηρικού αμαξιδίου, οι κινητοί γερανοί, τα οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται για χρήση κυρίως σε εργοτάξια ή σε λατομεία, σε εγκαταστάσεις λιμένων ή αερολιμένων, καθώς και οχήματα ειδικά σχεδιασμένα ή κατασκευασμένα ή προσαρμοσμένα για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις, από την πολιτική προστασία, την πυροσβεστική υπηρεσία και τις δυνάμεις που είναι υπεύθυνες για την τήρηση της δημόσιας τάξης. Οι προσαρμογές αυτές μπορεί να αφορούν την εγκατάσταση εξειδικευμένου εξοπλισμού επικοινωνιών ή φανών έκτακτης ανάγκης. Οι απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε οχήματα που σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ειδικά για την εκτέλεση εργασιών και δεν είναι κατάλληλα για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων. Στα εν λόγω οχήματα περιλαμβάνονται οχήματα για τη συντήρηση του οδικού δικτύου όπως οι εκχιονιστήρες.
- (18) Ο καθορισμός ελάχιστων στόχων για την προμήθεια καθαρών οχημάτων προς επίτευξη σε δύο περιόδους αναφοράς που λήγουν το 2025 και το 2030 σε επίπεδο κράτους μέλους θα πρέπει να συμβάλει στην ασφάλεια πολιτικής για τις αγορές όπου απαιτούνται επενδύσεις στην κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Οι ελάχιστοι στόχοι υποστηρίζουν τη δημιουργία αγορών για καθαρά οχήματα σε ολόκληρη την Ένωση. Δίνουν χρόνο για την προσαρμογή των διαδικασιών δημόσιων προμηθειών, καθώς και σαφές μήνυμα στην αγορά. Επιπλέον, η απαίτηση βάσει της οποίας το ήμισυ του ελάχιστου στόχου για τα αποκτηθέντα λεωφορεία στις εν λόγω περιόδους αναφοράς οφείλεται να εκπληρωθεί μέσω της προμήθειας λεωφορείων μηδενικών εκπομπών ενισχύει τη δέσμευση για την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα τρόλεϊ θεωρούνται λεωφορεία μηδενικών εκπομπών, υπό την προϋπόθεση ότι λειτουργούν μόνο με ηλεκτρική ενέργεια ή ότι χρησιμοποιούν μόνο σύστημα μετάδοσης ισχύος μηδενικών εκπομπών όταν δεν είναι συνδεδεμένα με το δίκτυο, ειδάλλως εξακολουθούν να θεωρούνται καθαρά οχήματα. Στην εκτίμηση επιπτώσεων επισημαίνεται ότι τα κράτη μέλη καθορίζουν όλο και περισσότερο στόχους, ανάλογα με την οικονομική τους ικανότητα και τη σοβαρότητα του προβλήματος. Θα πρέπει να καθορισθούν διαφορετικοί στόχοι για τα διάφορα κράτη μέλη σύμφωνα με την οικονομική τους ικανότητα (κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) και την έκθεσή τους στη ρύπανση (πυκνότητα αστικού πληθυσμού). Η εκτίμηση των εδαφικών επιπτώσεων που διενεργήθηκε για την παρούσα οδηγία κατέδειξε ότι οι επιπτώσεις θα κατανοηθούν ομοιόμορφα στις περιφέρειες της Ένωσης.
- (19) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την ευελιξία να κατανέμουν τις προσπάθειες για την επίτευξη των ελάχιστων στόχων εντός της επικράτειάς τους, σύμφωνα με το συνταγματικό πλαίσιο τους και τους στόχους της πολιτικής μεταφορών τους. Κατά την κατανομή των προσπαθειών εντός ενός κράτους μέλους, θα μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη διάφοροι παράγοντες, όπως οι διαφορές στην οικονομική ικανότητα, η ποιότητα του αέρα, η πυκνότητα του πληθυσμού, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων μεταφορών, οι πολιτικές για την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ή κάθε άλλο συναφές κριτήριο.
- (20) Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών καυσαερίων αφήνουν επίσης περιβαλλοντικό αποτύπωμα λόγω των εκπομπών που προέρχονται από την αλυσίδα εφοδιασμού με καύσιμα, από το στάδιο εξόρυξης μέχρι τη δεξαμενή καυσίμου, καθώς και λόγω της διαδικασίας παραγωγής των κατασκευαστικών στοιχείων τους καθώς και το επίπεδο ανακυκλωσιμότητάς τους. Προκειμένου να είναι συνεπείς με τους σκοπούς της βιωσιμότητας, οι συσσωρευτές θα πρέπει να παράγονται με τις ελάχιστες περιβαλλοντικές επιπτώσεις εντός και εκτός της Ένωσης, ιδίως όσον αφορά τη διαδικασία εξόρυξης των πρώτων υλών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή των συσσωρευτών. Η προώθηση τεχνολογιών που αντιμετωπίζουν την πρόκληση αυτή, όπως οι βιώσιμοι και ανακυκλώσιμοι συσσωρευτές, μπορεί να συμβάλει στη

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).

συνολική βιωσιμότητα των ηλεκτρικών οχημάτων, μέσω πρωτοβουλιών όπως η συμμαχία της ΕΕ για τους συσσωρευτές και το σχέδιο δράσης της ΕΕ για τους συσσωρευτές και στο πλαίσιο της επανεξέτασης της οδηγίας 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹²⁾. Θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο αποτύπωσης των εκπομπών CO₂ καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής και των εκπομπών CO₂ από την παραγωγή στη χρήση («well-to-wheel») των οχημάτων για την περίοδο μετά το 2030, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις του ενωσιακού δικαίου για τον υπολογισμό τους τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή.

- (21) Στη σύστασή του, της 4ης Απριλίου 2017, προς το Συμβούλιο και την Επιτροπή σε συνέχεια της έρευνας σχετικά με τις μετρήσεις εκπομπών στην αυτοκινητοβιομηχανία ⁽¹³⁾, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζητούσε από τα κράτη μέλη να προωθήσουν πολιτικές για πράσινες δημόσιες προμήθειες, με την αγορά οχημάτων μηδενικών εκπομπών και οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών εκπομπών από τις δημόσιες αρχές για τους στόλους τους ή για δημόσια ή ημιδημόσια προγράμματα κοινοχρησίας αυτοκινήτων, καθώς και να καταργήσουν σταδιακά τα καινούρια αυτοκίνητα που εκπέμπουν CO₂ έως το 2035.
- (22) Μέγιστος αντίκτυπος μπορεί να επιτευχθεί εάν οι δημόσιες προμήθειες καθαρών οχημάτων στοχοθετηθούν σε περιοχές με σχετικά υψηλό επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης. Οι δημόσιες αρχές των κρατών μελών ενθαρρύνονται να εστιάσουν ιδίως στις περιοχές αυτές κατά την υλοποίηση των εθνικών ελάχιστων στόχων προμηθειών. Οι δημόσιες αρχές ενθαρρύνονται επίσης να λάβουν μέτρα, όπως η διάθεση επαρκών χρηματοδοτικών πόρων στις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς, προκειμένου να αποφευχθεί το ενδεχόμενο το κόστος της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία να οδηγήσει σε αύξηση των τιμών των εισιτηρίων για τους καταναλωτές ή σε μείωση των υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών, ή να αποθαρρύνουν την ανάπτυξη μη οδικών καθαρών μέσων μεταφοράς όπως το τραμ και το μετρό. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να αποτυπώνουν τη σχετική δράση στις εκθέσεις που υποβάλλουν βάσει της παρούσας οδηγίας. Για να αποφευχθεί η δυσανάλογη επιβάρυνση και να βελτιστοποιηθούν τα δυναμικά αποτελέσματα της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να παρασχεθεί κατάλληλη τεχνική συνδρομή στις δημόσιες αρχές.
- (23) Οι δημόσιες μεταφορές συνεισφέρουν μόνο μικρό μερίδιο στις εκπομπές που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών. Προκειμένου να προωθηθεί περαιτέρω η απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, να βελτιωθεί η ποιότητα του αέρα και να διατηρηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης, τα κράτη μέλη μπορούν, σε συμμόρφωση προς το δίκαιο της Ένωσης, να αποφασίσουν να επιβάλουν παρόμοιες απαιτήσεις και σε ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης και σε υπηρεσίες εκτός του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, όπως τις εταιρείες ταξί, ενοικίασης αυτοκινήτων και συνεπιβατισμού.
- (24) Η κοστολόγηση κύκλου ζωής είναι σημαντικό μέσο για τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς στην κάλυψη των ενεργειακών και των περιβαλλοντικών δαπανών σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής ενός οχήματος, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται το κόστος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων ρύπων με βάση σχετική μέθοδο προσδιορισμού της χρηματικής αξίας τους. Λόγω της περιορισμένης χρήσης της μεθόδου υπολογισμού του λειτουργικού κόστους για όλη τη διάρκεια ζωής σύμφωνα με την οδηγία 2009/33/ΕΚ και των πληροφοριών που παρείχαν οι αναθέτουσες αρχές και φορείς σχετικά με τη χρήση των μεθόδων τους οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στις ιδιαίτερες περιστάσεις και ανάγκες τους, δεν θα πρέπει να απαιτείται η χρήση υποχρεωτικής μεθόδου, αλλά οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς θα πρέπει να είναι σε θέση να επιλέξουν οποιαδήποτε μέθοδο υπολογισμού του λειτουργικού κόστους για όλη τη διάρκεια ζωής με σκοπό να υποστηριχθούν οι διαδικασίες προμηθειών τους, βάσει των κριτηρίων της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς όπως περιγράφονται στο άρθρο 67 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και στο άρθρο 82 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, λαμβάνοντας υπόψη τη σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος, καθώς και περιβαλλοντικές και κοινωνικές πτυχές.
- (25) Η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες βάσει της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να παρέχει σαφή εικόνα της αγοράς προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής της. Αυτή η υποβολή εκθέσεων θα πρέπει να ξεκινήσει με μια προκαταρκτική υποβολή πληροφοριών από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή έως τις 2 Αυγούστου 2022 και να συνεχιστεί με την πρώτη πλήρη έκθεση για την υλοποίηση των ελάχιστων στόχων προμηθειών το 2026 και, στη συνέχεια, ανά τριετία. Το χρονοδιάγραμμα θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τις υφιστάμενες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων βάσει των οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των δημόσιων φορέων και για να διαμορφωθεί αποτελεσματική εικόνα της αγοράς, θα πρέπει να διευκολυνθεί απλουστευμένη διαδικασία υποβολής εκθέσεων. Η Επιτροπή θα παράσχει λύσεις όσον αφορά την καταχώριση και την παρακολούθηση στο πλαίσιο της βάσης δεδομένων «Tenders Electronic Daily» (TED) και θα διασφαλίσει πλήρη υποβολή εκθέσεων για τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και άλλα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα στο πλαίσιο του κοινού λεξιλογίου της Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις. Ειδικό κωδικό στο κοινό λεξιλόγιο για τις δημόσιες συμβάσεις θα βοηθήσουν την καταχώριση και παρακολούθηση στο πλαίσιο της βάσης δεδομένων TED.

⁽¹²⁾ Οδηγία 2006/66/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Σεπτεμβρίου 2006, σχετικά με τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές και τα απόβλητα ηλεκτρικών στηλών και συσσωρευτών και με την κατάργηση της οδηγίας 91/157/ΕΟΚ (ΕΕ L 266 της 26.9.2006, σ. 1).

⁽¹³⁾ ΕΕ C 298 της 23.8.2018, σ. 140.

- (26) Περαιτέρω στήριξη της διείσδυσης των καθαρών οχημάτων και των υποδομών τους στην αγορά μπορεί να επιτευχθεί με την πρόβλεψη στοχευμένων μέτρων δημόσιας στήριξης σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται η αυξημένη χρήση ενωσιακών κονδυλίων για να στηριχθεί η ανανέωση των στόλων δημόσιων μεταφορών, καθώς επίσης και η καλύτερη ανταλλαγή γνώσεων και η ευθυγράμμιση των δημόσιων συμβάσεων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ανάληψη δράσεων σε κλίμακα αρκετά μεγάλη ώστε να υπάρξει μείωση κόστους και αντίκτυπος στην αγορά. Η δυνατότητα δημόσιας στήριξης για την προώθηση της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών διανομής εναλλακτικών καυσίμων αναγνωρίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και την ενέργεια για την περίοδο 2014-2020⁽¹⁴⁾. Ωστόσο, η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως τα άρθρα 107 και 108 αυτής θα εξακολουθήσουν να ισχύουν για την εν λόγω δημόσια στήριξη.
- (27) Τα μέτρα στοχευμένης στήριξης για την προμήθεια καθαρών οχημάτων μπορούν να βοηθήσουν τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς. Δυνάμει του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου (ΠΔΠ) για την περίοδο 2014-2020, η Ένωση ήδη διαθέτει μια σειρά διαφορετικών κονδυλίων για τη στήριξη των κρατών μελών, των τοπικών αρχών και των ενδιαφερόμενων φορέων εκμετάλλευσης κατά τη μετάβασή τους στη βιώσιμη κινητικότητα. Συγκεκριμένα, τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία αποτελούν βασική πηγή για τη χρηματοδότηση έργων αστικής κινητικότητας. Το πρόγραμμα «Ορίζων 2020», το ερευνητικό πρόγραμμα της Ένωσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁵⁾, χρηματοδοτεί έργα έρευνας και καινοτομίας για την αστική κινητικότητα και τις έξυπνες πόλεις και κοινότητες, ενώ ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁶⁾, παρέχει στήριξη για την ανάπτυξη σχετικών υποδομών σε αστικούς κόμβους. Η καθιέρωση ενός ορισμού για τα καθαρά οχήματα και ο καθορισμός ελάχιστων στόχων προμήθειάς τους στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας μπορεί να συμβάλει στη διασφάλιση ακόμη καλύτερα στοχευμένης χρήσης των χρηματοδοτικών μέσων της Ένωσης, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του επόμενου ΠΔΠ για την περίοδο 2021-2027. Οι προσπάθειες αυτές θα βοηθήσουν στη μείωση της αρχικής υψηλής επένδυσης σε αλλαγές στις υποδομές και θα στηρίξουν την απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές.
- (28) Προκειμένου να συμβάλει στη διασφάλιση της πλήρους αξιοποίησης των δυνητικών οφελών, η Επιτροπή θα πρέπει να παράσχει καθοδήγηση στα κράτη μέλη όσον αφορά τα διάφορα ενωσιακά κονδύλια που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και να διευκολύνει και θα διαρθρώσει την ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών με στόχο την προώθηση της αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών από τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς. Η Επιτροπή θα πρέπει να συνεχίσει επίσης να παρέχει τεχνικές και χρηματοοικονομικές συμβουλευτικές υπηρεσίες στις τοπικές αρχές και τους τοπικούς φορείς εκμετάλλευσης με την αξιοποίηση μέσω όπως ο Ευρωπαϊκός Κόμβος Επενδυτικών Συμβουλών, το JASPERS και το JESSICA. Μια τέτοια συνδρομή θα πρέπει να περιλαμβάνει την ενθάρρυνση των αναθέτουσών αρχών και των αναθέτοντων φορέων να συγκεντρώνουν τους πόρους τους για την κοινή προμήθεια ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών και οχημάτων οδικών μεταφορών χαμηλών εκπομπών, προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και να διευκολυνθεί η επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας.
- (29) Για να μεγιστοποιηθεί ο αντίκτυπος των επενδύσεων, θα πρέπει να υπάρχει καλύτερος συντονισμός της κινητικότητας και της πολεοδομίας, για παράδειγμα μέσω της χρήσης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Τα ΣΒΑΚ είναι σχέδια που αναπτύσσονται μεταξύ επιμέρους τομέων πολιτικής και σε συνεργασία με διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης τα οποία συνδυάζουν διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, την οδική ασφάλεια, την παράδοση εμπορευμάτων, τη διαχείριση κινητικότητας και τα ευφυή συστήματα μεταφορών. Τα ΣΒΑΚ μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της Ένωσης όσον αφορά τις μειώσεις των εκπομπών CO₂, της ηχορύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- (30) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εκτέλεση της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες σχετικά με τον καθορισμό της κοινής μορφής των εκθέσεων των κρατών μελών και των ρυθμίσεων διαβίβασής τους. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁷⁾.
- (31) Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή θα πρέπει να επανεξετάσει την εκτέλεση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ. Η εν λόγω επανεξέταση θα πρέπει να συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας για την περίοδο μετά το 2030, μεταξύ άλλων όσον αφορά τον καθορισμό νέων φιλόδοξων στόχων και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε άλλες κατηγορίες οχημάτων, όπως τα οχήματα κατηγορίας L και τα μηχανήματα εργοταξίου. Στην επανεξέτασή της, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει, μεταξύ άλλων, την πιθανότητα ευθυγράμμισης

⁽¹⁴⁾ ΕΕ C 200 της 28.6.2014, σ. 1.

⁽¹⁵⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1291/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη θέσπιση του προγράμματος-πλαίσιο «Ορίζων 2020» για την έρευνα και την καινοτομία (2014-2020) και την κατάργηση της απόφασης αριθ. 1982/2006/ΕΚ (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 104).

⁽¹⁶⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη», την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 680/2007 και (ΕΚ) αριθ. 67/2010 (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 129).

⁽¹⁷⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

της παρούσας οδηγίας με τη μεθοδολογία για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής και των εκπομπών CO₂ «από την παραγωγή στην κατανάλωση» («well-to-wheel») που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο των ενωσιακών προτύπων επιδόσεων των οχημάτων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂, καθώς και την πιθανότητα προώθησης βιώσιμων και ανακυκλώσιμων συσσωρευτών, και τη χρήση των ελαστικών με την καλύτερη βαθμολογία και αναγομωμένων ελαστικών.

- (32) Παρόλο που οι ελάχιστοι στόχοι προμηθειών που ορίζονται στην παρούσα οδηγία δεν ισχύουν για τα θεσμικά όργανα της Ένωσης, είναι επιθυμητό τα θεσμικά όργανα της Ένωσης να δώσουν το παράδειγμα.
- (33) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η τόνωση της ζήτησης καθαρών οχημάτων για τη στήριξη της μετάβασης σε κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω κοινού και μακροπρόθεσμου πλαισίου πολιτικής και κλίμακας, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο 5, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (34) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, των κρατών μελών και της Επιτροπής για τα επεξηγηματικά έγγραφα ⁽¹⁸⁾, τα κράτη μέλη έχουν δεσμευθεί να συνοδεύουν, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των διατάξεων μεταφοράς στο εθνικό τους δίκαιο από ένα ή περισσότερα έγγραφα όπου εξηγείται η σχέση των συστατικών στοιχείων μιας οδηγίας με τα αντίστοιχα μέρη των νομικών πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης κρίνει δικαιολογημένη τη διαβίβαση αυτών των εγγράφων.
- (35) Συνεπώς, η οδηγία 2009/33/EK θα πρέπει συνεπώς να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/33/EK

Η οδηγία 2009/33/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2009/33/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών με σκοπό την υποστήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών».

- 2) Το άρθρο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Αντικείμενο και στόχοι

Η παρούσα οδηγία επιβάλλει την υποχρέωση στα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.».

- 3) Το άρθρο 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 2

Εξαιρέσεις

Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο δ) και στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) και στο παράρτημα Ι μέρος Α σημεία 5.2. έως 5.5. και στο παράρτημα Ι μέρος Α σημείο 5.7. του εν λόγω κανονισμού.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/EK (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1).».

⁽¹⁸⁾ ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

4) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις προμήθειες μέσω:

- α) συμβάσεων αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς εφόσον υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στις οδηγίες 2014/24/ΕΕ (*) και 2014/25/ΕΕ (**) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου,
- β) συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (***) που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών καθ' υπέρβαση του κατώτατου ορίου που καθορίζουν τα κράτη μέλη, αλλά όχι των εφαρμοστέων κατώτατων ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 του εν λόγω κανονισμού,
- γ) συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που καθορίζονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας, εφόσον οι αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ.

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται μόνο σε συμβάσεις για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού απεστάλη μετά τις 2 Αυγούστου 2021 ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, όταν η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας έχει κινήσει τη διαδικασία προμήθειας μετά την εν λόγω ημερομηνία.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα:

- α) οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχεία α), β) και γ) και στο άρθρο 2 παράγραφος 3 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,
- β) στα οχήματα της κατηγορίας M₃ πέραν των οχημάτων κλάσης I και κλάσης A όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημεία 2 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (****).

(*) Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

(**) Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

(***) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

(****) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).

5) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- 1) “αναθέτουσες αρχές”: αναθέτουσες αρχές όπως ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και στο άρθρο 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ,
- 2) “αναθέτοντες φορείς”: αναθέτοντες φορείς όπως ορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ,
- 3) “όχημα οδικών μεταφορών”: όχημα κατηγορίας M ή N, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία α) και β) του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858,

- 4) “καθαρό όχημα”:
- α) όχημα της κατηγορίας M_1 , M_2 ή N_1 με μέγιστες εκπομπές καυσαερίων εκφρασμένες σε CO_2 g/km και εκπομπές ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κάτω από ποσοστό των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών, όπως καθορίζεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, ή
 - β) όχημα της κατηγορίας M_3 , N_2 ή N_3 που χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημεία 1) και 2) της οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), εξαιρουμένων των καυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες που ενέχουν υψηλό κίνδυνο έμμεσης αλλαγής της χρήσης της γης σχετικά με τις οποίες παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα σύμφωνα με το άρθρο 26 της οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**). Στην περίπτωση οχημάτων που χρησιμοποιούν υγρά βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, τα εν λόγω καύσιμα δεν αναμειγνύονται με συμβατικά ορυκτά καύσιμα,
- 5) “βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών”: καθαρό όχημα όπως ορίζεται στο στοιχείο β) του σημείου 4) του παρόντος άρθρου, χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO_2 /kWh μετρούμενο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (***) και τα μέτρα εφαρμογής του, ή που εκπέμπει λιγότερο από 1 g CO_2 /km μετρούμενο σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (****) και τα μέτρα εφαρμογής του.

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

(**) Οδηγία (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2018, για την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές (ΕΕ L 328 της 21.12.2018, σ. 82).

(***) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (Euro VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, καθώς και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, και για την κατάργηση των οδηγιών 80/1269/ΕΟΚ, 2005/55/ΕΚ και 2005/78/ΕΚ (ΕΕ L 188 της 18.7.2009, σ. 1).

(****) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1).

- 6) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι συμβάσεις προμήθειας οχημάτων και παροχής υπηρεσιών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 3, να συμμορφώνονται με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών καθαρών ελαφρών οχημάτων που καθορίζονται στον πίνακα 3 του παραρτήματος και καθαρών βαρέων οχημάτων που καθορίζονται στον πίνακα 4 του παραρτήματος. Οι εν λόγω στόχοι εκφράζονται ως ελάχιστα ποσοστά καθαρών οχημάτων επί του συνολικού αριθμού οχημάτων οδικών μεταφορών που καλύπτονται από το σύνολο όλων των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3, οι οποίες έχουν ανατεθεί μεταξύ της 2ας Αυγούστου 2021 και της 31ης Δεκεμβρίου 2025, για την πρώτη περίοδο αναφοράς, και μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2026 και της 31ης Δεκεμβρίου 2030, για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

2. Για τον υπολογισμό των ελάχιστων στόχων προμηθειών, η ημερομηνία της δημόσιας σύμβασης που λαμβάνεται υπόψη είναι η ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας δημόσιας προμήθειας, με την ανάθεση της σύμβασης.

3. Τα οχήματα που ανταποκρίνονται στον ορισμό των καθαρών οχημάτων βάσει του άρθρου 4 σημείο 4) ή των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών βάσει του άρθρου 4 σημείο 5) ως αποτέλεσμα μετασκευής μπορούν να προσμετρώνται ως καθαρά οχήματα ή βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών, αντίστοιχα, για σκοπούς συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών.

4. Στην περίπτωση των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α), ο αριθμός των οχημάτων οδικών μεταφορών που αποτελούν αντικείμενο αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις βάσει κάθε σύμβασης λαμβάνεται υπόψη για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών.

5. Στην περίπτωση των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ), ο αριθμός των οχημάτων οδικών μεταφορών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την παροχή των υπηρεσιών που καλύπτονται από κάθε σύμβαση λαμβάνεται υπόψη για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών.

6. Εάν δεν εγκριθούν νέοι στόχοι για την περίοδο μετά την 1η Ιανουαρίου 2030, εξακολουθούν να ισχύουν οι στόχοι που έχουν τεθεί για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και υπολογίζονται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 έως 5, για τις επόμενες πενταετείς περιόδους.

7. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν ή να εξουσιοδοτούν τις αναθέτουσες αρχές ή τους αναθέτοντες φορείς τους να εφαρμόζουν υψηλότερους εθνικούς στόχους ή αυστηρότερες απαιτήσεις από αυτές που αναφέρονται στο παράρτημα.»

7) Τα άρθρα 6 και 7 απαλείφονται.

8) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών

Η Επιτροπή διευκολύνει και διαρθρώνει την ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ κρατών μελών σχετικά με τις πρακτικές προώθησης της προμήθειας καθαρών και ενεργειακών αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών από τις αναθέτουσες αρχές και τους αναθέτοντες φορείς.»

9) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 9 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Σε περίπτωση που η επιτροπή πρέπει να γνωμοδοτήσει με γραπτή διαδικασία, η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα, αν, εντός της προθεσμίας έκδοσης της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.

(*) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).»

10) Το άρθρο 10 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 10

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Έως τις 2 Αυγούστου 2022 τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και με τις προθέσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις μελλοντικές ενέργειες εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων του χρονοδιαγράμματος και του πιθανού επιμερισμού προσπαθειών μεταξύ διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης, καθώς και σχετικά με κάθε άλλη πληροφορία που το κράτος μέλος θεωρεί συναφή.

2. Έως τη 18η Απριλίου 2026 και στη συνέχεια ανά τριετία, τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Οι εν λόγω εκθέσεις συνοδεύουν τις εκθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 83 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και στο άρθρο 99 παράγραφος 3 δεύτερο εδάφιο της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τις μελλοντικές ενέργειες εφαρμογής, καθώς και κάθε άλλη πληροφορία την οποία το κράτος μέλος κρίνει συναφή. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν επίσης τον αριθμό και τις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτονται από τις συμβάσεις οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της παρούσας οδηγίας, βάσει των δεδομένων που παρέχει η Επιτροπή σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Οι πληροφορίες παρουσιάζονται με βάση τις κατηγορίες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2195/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*).

3. Προκειμένου να υποστηριχθούν τα κράτη μέλη στις υποχρεώσεις τους υποβολής εκθέσεων, η Επιτροπή συγκεντρώνει και δημοσιεύει τον αριθμό και τις κατηγορίες των οχημάτων που καλύπτονται από τις συμβάσεις οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) της παρούσας οδηγίας, με την εξόρυξη των σχετικών δεδομένων από τις γνωστοποιήσεις ανάθεσης σύμβασης που δημοσιεύονται στη βάση δεδομένων «Tenders Electronic Daily» (TED) σύμφωνα με τις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ.

4. Έως τις 18 Απριλίου 2027 και στη συνέχεια ανά τριετία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, στην οποία προσδιορίζονται τα μέτρα που έχουν ληφθεί από κράτη μέλη για το θέμα αυτό, κατόπιν των εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

5. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2027, η Επιτροπή επανεξετάζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και, κατά περίπτωση, υποβάλλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίησή της για την περίοδο μετά το 2030, μεταξύ άλλων με τον καθορισμό νέων στόχων και τη συμπερίληψη άλλων κατηγοριών οχημάτων, όπως τα δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματα.

6. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 για τον καθορισμό της μορφής των εκθέσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου και των ρυθμίσεων διαβίβασής τους.

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2195/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, περί του κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) (ΕΕ L 340 της 16.12.2002, σ. 1).».

11) Το παράρτημα αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας έως τις 2 Αυγούστου 2021. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή για αυτές.

Όταν τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα εν λόγω μέτρα, αυτά περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κύριων μέτρων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 20 Ιουνίου 2019.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. TAJANI

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

G. CIAMBA

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΚΑΘΑΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Πίνακας 1: Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) για υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

Κωδικός CPV	Περιγραφή
60112000-6	Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών
60130000-8	Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών
60140000-1	Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών
90511000-2	Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων
60160000-7	Οδική μεταφορά αλληλογραφίας
60161000-4	Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων
64121100-1	Υπηρεσίες παράδοσης αλληλογραφίας
64121200-2	Υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων

Πίνακας 2: Όρια εκπομπών για καθαρά ελαφρά οχήματα

Κατηγορίες οχημάτων	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025		Από την 1η Ιανουαρίου 2026	
	CO ₂ g/km	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ⁽¹⁾ ως ποσοστό των ορίων εκπομπών ⁽²⁾	CO ₂ g/km	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων ⁽¹⁾ ως ποσοστό των ορίων εκπομπών ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	α.α.
M ₂	50	80 %	0	α.α.
N ₁	50	80 %	0	α.α.

(¹) Δηλωθείσες μέγιστες τιμές εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) σωματιδίων σε αριθμό σωματιδίων (PN) ανά χιλιόμετρο και οξειδίων του αζώτου (NO_x) σε mg/km όπως αναφέρονται στο σημείο 48.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, όπως περιγράφεται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*) τόσο για πλήρεις όσο και για αστικές διαδρομές RDE.

(²) Τα ισχύοντα όρια εκπομπών προβλέπονται στο παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή στους κανονισμούς που τον διαδέχθηκαν.

(*) Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία — πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

Πίνακας 3: Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά το ποσοστό καθαρών ελαφρών οχημάτων σύμφωνα με τον πίνακα 2 ως προς τον συνολικό αριθμό ελαφρών οχημάτων που καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 σε επίπεδο κράτους μέλους

Κράτος μέλος	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Λουξεμβούργο	38,5 %	38,5 %
Σουηδία	38,5 %	38,5 %
Δανία	37,4 %	37,4 %
Φινλανδία	38,5 %	38,5 %
Γερμανία	38,5 %	38,5 %
Γαλλία	37,4 %	37,4 %
Ηνωμένο Βασίλειο	38,5 %	38,5 %
Κάτω Χώρες	38,5 %	38,5 %
Αυστρία	38,5 %	38,5 %
Βέλγιο	38,5 %	38,5 %
Ιταλία	38,5 %	38,5 %
Ιρλανδία	38,5 %	38,5 %
Ισπανία	36,3 %	36,3 %
Κύπρος	31,9 %	31,9 %
Μάλτα	38,5 %	38,5 %
Πορτογαλία	29,7 %	29,7 %
Ελλάδα	25,3 %	25,3 %
Σλοβενία	22 %	22 %
Τσεχία	29,7 %	29,7 %
Εσθονία	23,1 %	23,1 %
Σλοβακία	22 %	22 %
Λιθουανία	20,9 %	20,9 %
Πολωνία	22 %	22 %
Κροατία	18,7 %	18,7 %
Ουγγαρία	23,1 %	23,1 %
Λετονία	22 %	22 %
Ρουμανία	18,7 %	18,7 %
Βουλγαρία	17,6 %	17,6 %

Πίνακας 4: Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά το ποσοστό καθαρών βαρέων οχημάτων επί του συνολικού αριθμού βαρέων οχημάτων τα οποία καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 σε επίπεδο κράτους μέλους (*)

Κράτος μέλος	Φορτηγά (κατηγορία οχήματος N ₂ και N ₃)		Λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M ₃) (*)	
	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Λουξεμβούργο	10 %	15 %	45 %	65 %
Σουηδία	10 %	15 %	45 %	65 %
Δανία	10 %	15 %	45 %	65 %
Φινλανδία	9 %	15 %	41 %	59 %
Γερμανία	10 %	15 %	45 %	65 %
Γαλλία	10 %	15 %	43 %	61 %
Ηνωμένο Βασίλειο	10 %	15 %	45 %	65 %
Κάτω Χώρες	10 %	15 %	45 %	65 %
Αυστρία	10 %	15 %	45 %	65 %
Βέλγιο	10 %	15 %	45 %	65 %
Ιταλία	10 %	15 %	45 %	65 %
Ιρλανδία	10 %	15 %	45 %	65 %
Ισπανία	10 %	14 %	45 %	65 %
Κύπρος	10 %	13 %	45 %	65 %
Μάλτα	10 %	15 %	45 %	65 %
Πορτογαλία	8 %	12 %	35 %	51 %
Ελλάδα	8 %	10 %	33 %	47 %
Σλοβενία	7 %	9 %	28 %	40 %
Τσεχία	9 %	11 %	41 %	60 %
Εσθονία	7 %	9 %	31 %	43 %
Σλοβακία	8 %	9 %	34 %	48 %
Λιθουανία	8 %	9 %	42 %	60 %
Πολωνία	7 %	9 %	32 %	46 %
Κροατία	6 %	7 %	27 %	38 %
Ουγγαρία	8 %	9 %	37 %	53 %
Λετονία	8 %	9 %	35 %	50 %

Κράτος μέλος	Φορτηγά (κατηγορία οχήματος N ₂ και N ₃)		Λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M ₃) (*)	
	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Ρουμανία	6 %	7 %	24 %	33 %
Βουλγαρία	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) Το ήμισυ του ελάχιστου στόχου για το ποσοστό καθαρών λεωφορείων πρέπει να καλυφθεί με την προμήθεια λεωφορείων μηδενικών εκπομπών όπως ορίζονται στο άρθρο 4 σημείο 5). Η απαίτηση αυτή μειώνεται στο ένα τέταρτο του ελάχιστου στόχου για την πρώτη περίοδο αναφοράς εάν πάνω από το 80 % των λεωφορείων που καλύπτονται από το σύνολο όλων των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 οι οποίες ανατέθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής σε ένα κράτος μέλος, είναι δώροφα λεωφορεία.».