

## TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2019/1161

2022/EES/76/09

frá 20. júní 2019

## um breytingu á tilskipun 2009/33/EB um að stuðla að notkun á umhverfisvænum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum (\*)

EVROÞUPINGID OG RAD EVROÞUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 192. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af álitni efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins (1),

með hliðsjón af álitni svæðanefndarinnar (2),

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð (3),

*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

- 1) Í samræmi við niðurstöður fundar leiðtogaráðsins 23.-24. október 2014 hefur Sambandið einsett sér að þróa orkukerfi sem er sjálfbært, samkeppnishæft, öruggt og afkolað. Í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 22. janúar 2014 sem ber yfirskriftina „Stefnuramma fyrir loftslag og orku á tímabilinu 2020 til 2030“ eru metnaðarfullar skuldbindingar ákvarðaðar fyrir Sambandið um að draga enn frekar úr losun gróðurhúsalofttegunda um a.m.k. 40% eigi síðar en 2030, samanborið við árið 1990, að auka hlutfall endurnýjanlegrar orku um a.m.k. 27%, að spara orku um a.m.k. 27% og að bæta orkuöryggi, samkeppnishæfni og sjálfbærni Sambandsins. Síðan þá hefur það verið ákvarðað með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 (4) að hlutdeild orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum verði 32% af heildarorkunotkun Sambandsins eigi síðar en 2030 og nýtt orkunýtnimarkmið fyrir Sambandið hefur verið ákvarðað með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2002 (5) sem felur í sér a.m.k. 32,5% fyrir árið 2030.
- 2) Í orðsendingu sinni frá 20. júlí 2016 sem ber yfirskriftina „Evrópsk stefnuáætlun um hreyfanleika með litilli losun“ tilkynnti framkvæmdastjórnin að hraða þurfi afkolun í flutningageiranum svo hægt sé að uppfylla skuldbindingar Sambandsins sem gerðar voru á tuttugustu og fyrstu ráðstefnu samningsaðila að rammasamningi Sameinuðu þjóðanna um loftslagsbreytingar, sem haldin var í París árið 2015, og að losun gróðurhúsalofttegunda og loftmengandi efna þurfi því að vera á stöðugri leið að núlli fyrir miðja öldina. Auk þess er nauðsynlegt að draga umtalsvert og án tafar úr losun loftmengunarefna frá flutningum sem skaða heilsu okkar og umhverfið. Þessu er hægt að ná fram með fjölda stefnufrumkvæða, þ.m.t. ráðstöfunum sem styðja við skipti yfir í almenningssamgöngur og notkun opinberra innkaupa til að stuðla að notkun á umhverfisvænum ökutækjum [áður þýtt sem hrein ökutæki].
- 3) Í orðsendingu sinni frá 31. maí 2017 sem ber yfirskriftina „Evrópa á hreyfingu: áætlun fyrir félagslega réttláta umbreytingu yfir í umhverfisvænan, samkeppnishæfan og tengdan hreyfanleika fyrir alla“ leggur framkvæmdastjórnin áherslu á að það hafi marga kosti í för með sér fyrir borgara, aðildarríki og iðnað Sambandsins að auka framleiðslu og útbreiðslu á umhverfisvænum ökutækjum, grunnvirkjum fyrir óhefðbundið eldsneyti og nýrri þjónustu vegna hreyfanleika sem nýtir stafvæðingu og sjálfvirkni í Sambandinu. Þessir kostir fela meðal annars í sér öruggari og snurðulausari lausnir fyrir hreyfanleika og minni váhrif af völdum losunar skaðlegra mengunarefna. Eins og tekið er fram í ávarpinu um stöðu Sambandsins frá 13. september 2017 er það enn fremur eitt af meginmarkmiðum Sambandsins að verða leiðandi á heimsvísu í afkolun.

(\*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjttíð. ESB L 188, 12.7.2019, bls. 116. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 288/2022 frá 28. október 2022 um breytingu á XX. viðauka (Umhverfismál) við EES-samninginn (bíður birtingar).

(1) Stjttíð. ESB C 262, 25.7.2018, bls. 58.

(2) Stjttíð. ESB C 387, 25.10.2018, bls. 70.

(3) Afstaða Evrópuþingsins frá 18. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*) og ákvörðun ráðsins frá 13. júní 2019.

(4) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 frá 11. desember 2018 um að auka notkun orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum (Stjttíð. ESB L 328, 21.12.2018, bls. 82).

(5) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2002 frá 11. desember 2018 um breytingu á tilskipun 2012/27/ESB um orkunýtni (Stjttíð. ESB L 328, 21.12.2018, bls. 210).

- 4) Eins og tilkynnt er um í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar „Evrópa á hreyfingu“ myndar þessi tilskipun hluta af öðrum tillögupakka sem mun stuðla að þróun Sambandsins í átt að hreyfanleika með lítilli losun. Sá tillögupakki sem var lagður fram í orðsendingu Sambandsins frá 8. nóvember 2017 sem ber yfirskriftina „Markmiðum um hreyfanleika með lítilli losun náð — Evrópusamband sem verndar plánetuna, styrkir rétt neytenda og verndar iðnað og launafólk“ inniheldur samsetningu ráðstafana sem tengjast framboði og eftirspurn til að leiða Sambandið í átt að hreyfanleika með lítilli losun og samtímis styrkja samkeppnishæfni vistkerfis Sambandsins með tilliti til hreyfanleika. Stuðla ætti að notkun á umhverfsvænum ökutækjum samhliða frekari þróun á almenningssamgöngum sem leið til að draga úr umferðarteppu á vegum og þar af leiðandi til að draga úr losun og bæta loftgæði.
- 5) Nýsköpun með nýrri tækni stuðlar að því að minnka koltvísýringslosun frá ökutækjum og að draga úr loftmengun og hávaðamengun og styður um leið við afkolun í flutningageiranum. Aukin útbreiðsla ökutækja á vegum með lítilli og engri losun mun draga úr losun koltvísýrings og losun ákveðinna mengunarefna (efnisagnir, köfnunarefnisoxíð og vetniskolefni, önnur en metan) og bæta þannig loftgæði í borgum og öðrum menguðum svæðum og jafnframt efla samkeppnishæfni og vöxt iðnaðar Sambandsins á sífellu hnattrænni markaði fyrir ökutæki með lítilli og engri losun. Framkvæmdastjórnin ætti að vinna að stefnuúrræðum til að stuðla að víðtækri útbreiðslu slíkrar nýrrar tækni í iðnaði og auka framleiðslugetu á slíkri nýrri tækni í öllum aðildarríkjum í því skyni að stuðla að jöfnum samkeppnisskilyrðum og jafnri þróun milli aðildarríkja.
- 6) Samkvæmt markaðsspám er áætlað að kaupverð umhverfsvænna ökutækja muni halda áfram að lækka. Læгри rekstrarkostnaður og viðhaldskostnaður stuðlar þegar að samkeppnishæfum heildarkostnaði vegna eignarhalds. Lækkunin sem vænst er á innkaupsverði mun draga frekar úr hindrunum varðandi aðgengileika og útbreiðslu á umhverfsvænum ökutækjum á markaði á næsta áratug.
- 7) Þótt Sambandið sé eitt af leiðandi svæðunum í rannsóknum og hágæða vistvænni nýsköpun þá eru stærstu framleiðendurnir á rafknúnum hópifreiðum (e. *battery electric buses*) og á rafgeymum staðsettir á Kyrrahafs- og Asíusvæðinu. Með sama hætti er hnattræn markaðsþróun á rafknúnum ökutækjum (e. *battery electric vehicle*) knúin áfram af mörkuðum í Kína og Bandaríkjunum. Metnaðarfull stefna Sambandsins um innkaup á umhverfsvænum ökutækjum mun hjálpa til að örva nýsköpun og stuðla frekar að samkeppnishæfni og vexti iðnaðar Sambandsins á sífellu hnattrænni markaði fyrir umhverfsvæn ökutæki og grunnvirki fyrir tengda tækni. Eins og fram kemur í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 3. október 2017 sem ber yfirskriftina „Skilvirk opinber innkaup í Evrópu og fyrir Evrópu“ mun framkvæmdastjórnin áfram vera í fararbroddi í þeirri viðleitni að tryggja jöfn samkeppnisskilyrði og að stuðla að betri aðgangi að mörkuðum þriðju landa fyrir opinber innkaup, þ.m.t. vegna kaupa, langtímaleigu, skammtímaleigu eða kaupleigu á ökutækjum til flutninga á vegum.
- 8) Að teknu tilliti til þess að opinber útgjöld vegna vara, verka og þjónustu voru u.þ.b. 16% af vergri landsframleiðslu árið 2018 geta opinber yfirvöld, gegnum opinbera innkaupastefnu sína, eflt og stutt við markaði fyrir nýstárlegar vörur og þjónustur. Til að ná því markmiði ætti tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/33/EB <sup>(6)</sup> að innihalda skýrar og gagnsæjar kröfur, þ.m.t. skýr markmið til langs tíma fyrir innkaup og einfalda aðferð til að reikna þau út. Í tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/24/ESB <sup>(7)</sup> og 2014/25/ESB <sup>(8)</sup> eru settar fram lágmarksreglur um opinber innkaup sem samræma það hvernig samningsyfirvöld og samningsstofnanir kaupa verk, vörur og þjónustu. Í þessum tilskipunum eru einkum sett fram almenn viðmiðunarmörk fjárhæða til að ákvarða hvaða opinberu samningar eiga að falla undir löggjöf Sambandsins um opinber innkaup. Þau viðmiðunarmörk eiga einnig við um tilskipun 2009/33/EB.
- 9) Aðgengi að fullnægjandi hleðslu- og áfyllingargrunnvirkjum er forsenda fyrir útbreiðslu ökutækja sem ganga fyrir óhefðbundnu eldsneyti. Hinn 8. nóvember 2017 samþykkti framkvæmdastjórnin aðgerðaáætlun til að styðja við hraðari uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti í Sambandinu, þ.m.t. auknum stuðningi við uppbyggingu á grunnvirkjum, sem eru aðgengileg öllum, með sjóðum Sambandsins, sem stuðlar að því að skapa hagstæðari skilyrði fyrir umbreytingu yfir í umhverfsvæn ökutæki, þ.m.t. í almenningssamgöngum. Framkvæmdastjórnin mun endurskoða framkvæmd tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2014/94/ESB <sup>(9)</sup> eigi síðar en 31. desember 2020 og mun leggja fram tillögu að nýrri löggjöf til að breyta þeirri tilskipun ef framkvæmdastjórnin telur að slíkt sé nauðsynlegt á grundvelli þeirrar endurskoðunar.

<sup>(6)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/33/EB frá 23. apríl 2009 um að stuðla að notkun á hreinum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum (Stjútíð. ESB L 120, 15.5.2009, bls. 5).

<sup>(7)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/24/ESB frá 26. febrúar 2014 um opinber innkaup og niðurfellingu tilskipunar 2004/18/EB (Stjútíð. ESB L 94, 28.3.2014, bls. 65).

<sup>(8)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/25/ESB frá 26. febrúar 2014 um innkaup stofnana sem annast vatnsveitu, orkuveitu, flutninga og pósthjónustu og um niðurfellingu tilskipunar 2004/17/EB (Stjútíð. ESB L 94, 28.3.2014, bls. 243).

<sup>(9)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/94/ESB frá 22. október 2014 um uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti (Stjútíð. ESB L 307, 28.10.2014, bls. 1).

- 10) Tilskipun 2009/33/EB kemur til viðbótar við lárétta löggjöf Sambandsins um opinber innkaup og bætur við viðmiðunum um sjálfbærni í þeim tilgangi að örva markaðinn fyrir umhverfisvæn og orkunýtin ökutæki til flutninga á vegum. Árið 2015 gerði framkvæmdastjórnin eftirámat á tilskipun 2009/33/EB og komst að þeirri niðurstöðu að sú tilskipun hafi ekki leitt til útbreiðslu á umhverfisvænum ökutækjum á markaði innan Sambandsins, sérstaklega vegna annmarka að því er varðar gildissvið hennar og ákvæðin um kaup á ökutækjum. Niðurstaðan í því eftirámati var að þessi tilskipun hafi haft afar takmörkuð áhrif á minnkun losunar gróðurhúsalofttegunda og loftmengandi efna og á eflingu samkeppnishæfni iðnaðar.
- 11) Áhrifamatið sem framkvæmdastjórnin gerði á endurskoðuninni á tilskipun 2009/33/EB undirstrikar ávinninginn af því að breyta heildarnálgun í stjórnarháttum varðandi innkaup á umhverfisvænum ökutækjum á vettvangi Sambandsins. Samanborið við það að treysta á innfellingunni ytri kostnaðar við heildarákvarðanir um innkaup getur setning lágmarksmarkmiða fyrir innkaup verið áhrifarík leið til að ná markmiðinu um að stuðla að og hvetja til útbreiðslu á umhverfisvænum ökutækjum á markaði, á sama tíma og lögð er áhersla á að taka tillit til umhverfisþátta við allar ákvarðanir um innkaup. Ávinningur borgara og fyrirtækja Sambandsins til meðallangs eða langs tíma réttlætir þessa nálgun að fullu að svo miklu leyti sem hún leiðir til þess að samningsyfirvöld og samningsstofnanir hafi nægan sveigjanleika í vali á þeirri tækni sem verður notuð.
- 12) Með því að rýmka gildissvið tilskipunar 2009/33/EB þannig að það taki t.d. til langtímaleigu, skammtímaleigu og kaupleigu á ökutækjum, ásamt samningum um tiltekna þjónustur, er tryggt að hún nái yfir allar viðeigandi starfsvenjur við innkaup. Sú þjónusta sem fellur undir gildissvið þessarar tilskipunar, s.s. flutningaþjónusta á opinberum vegum, þjónusta tengd sérstökum farþegaflutningum á vegum, óreglubundnir farþegaflutningar, sem og tiltekin póst- og bögglaþjónusta og sorphirðuþjónusta, ætti að vera þjónusta þar sem ökutækin, sem eru notuð til þess að veita þessa þjónustu, tilheyra þeim ökutækjaflokkum sem falla undir þessa tilskipun og sem mynda stóran hluta í samningnum. Þessa þjónustu ætti að auðkenna með viðkomandi kóðum í sameiginlega innkaupaorðasafninu (CPV) sem taldir eru upp í viðaukanum. Þessi tilskipun ætti ekki að hafa afturvirk áhrif á fyrirliggjandi samninga.
- 13) Viðtækur stuðningur er frá helstu hagsmunaaðilum um skilgreiningu á hugtakinu „umhverfisvæn ökutæki“ þar sem tillit er tekið til krafanna um minnkun losunar gróðurhúsalofttegunda og loftmengandi efna frá léttum ökutækjum. Til að tryggja að í Sambandinu séu nægilegir hvatar fyrir hendi til að stuðla að útbreiðslu ökutækja með lítilli og engri losun á markaði ætti að laga ákvæðin um opinber innkaup þeirra samkvæmt þessari tilskipun að skilgreiningunni á ökutækjum með engri eða lítilli losun sem kveðið er á um í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 <sup>(10)</sup>. Þær aðgerðir sem framkvæmdar eru samkvæmt þessari tilskipun munu stuðla að því að kröfurnar í þeim stöðlum sem mælt er fyrir um í reglugerð (ESB) 2019/631 séu uppfylltar. Til að bæta loftgæði ætti frammistaða umhverfisvænna ökutækja að vera betri en kveðið er á um í lágmarkskröfunum um köfnunarefnisoxíð (NO<sub>x</sub>) og örsmáar agnir — fjöldi agna (PN), samkvæmt þeim viðmiðunarmörkum sem eru í gildi fyrir losun í raunverulegum akstri (RDE). Fyrir utan ökutæki með engri losun eru sem stendur ekki mörg létt ökutæki með losun loftmengandi efna sem er að hámarki 80% af gildandi losunarmörkum. Þó er búist við því að fjöldi slíkra ökutækja muni aukast á næstu árum, þá sérstaklega tengitvinnrafökutæki. Metnaðarfyllri aðferð við opinber innkaup getur verið verulegur viðbótarhvatir fyrir markaðinn.
- 14) Skilgreina ætti umhverfisvæn þung ökutæki á grundvelli notkunar óhefðbundins eldsneytis í samræmi við tilskipun 2014/94/ESB. Ef nota á fljótandi lífheldsneyti, tilbúið eldsneyti eða paraffínskt eldsneyti í ökutæki sem keypt eru inn þurfa samningsyfirvöld og samningsstofnanir að tryggja, með lögboðnum samningsákvæðum eða með álíka skilvirkum aðferðum innan reglnanna um opinber innkaup, að í þeim ökutækjum sé einungis notað slíkt eldsneyti. Þó þessi eldsneyti geti innihaldið íblöndunarefni eldsneytis, eins og gert er t.d. með eldsneyti sem byggist á etanóli fyrir breytta dísilhreyfla (ED95), þá ætti ekki að blanda þeim saman við jarðefnaeldsneyti.
- 15) Til að bæta loftgæði í sveitarfélögum er afar mikilvægt að endurnýja flutningaflotann með umhverfisvænum ökutækjum. Samkvæmt meginreglum hringrásarhagkerfisins er þess enn fremur krafist að vörur fái lengri endingartíma. Því ættu ökutæki sem, vegna ísetningar endurbótarhlutar, uppfylla kröfurnar fyrir umhverfisvæn ökutæki eða ökutæki með engri losun að teljast með sem hluti af því að ná viðeigandi lágmarksmarkmiðum fyrir innkaup.

<sup>(10)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2019/631 frá 17. apríl 2019 um að setja staðla um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings fyrir nýjar fólksbílfreiðar og ný, létt atvinnuökutæki og um niðurfellingunni reglugerða (EB) nr. 443/2009 og (ESB) nr. 510/2011 (Stjtið. ESB L 111, 25.4.2019, bls. 13).

- 16) Létt ökutæki og þung ökutæki eru notuð í mismunandi tilgangi og eru mismunandi hvað varðar þroska þeirra á markaðinum og það væri kostur ef sá munur væri viðurkenndur í ákvæðum um opinber innkaup. Í áhrifamatinu var viðurkennt að markaðir fyrir hópbifreiðar með lítilli og engri losun einkennist af auknum markaðsþroska en á hinn bóginn eru markaðir fyrir vörubifreiðar með lítilli og engri losun á fyrri þrepum markaðsþróunar. Langferðabifreiðar ættu ekki að falla undir gildissvið þessarar tilskipunar sökum takmarkaðs þroska markaðarins að því er varðar langferðabifreiðar með lítilli og engri losun, tiltölulega takmarkaðs hlutverks opinberra innkaupa á þessum hluta markaðarins og sérstakra rekstrarlegra krafna þeirra. Ökutæki í flokki M<sub>3</sub> með rými fyrir standandi farþega til að gera kleift að farþegar fari ört í og úr ökutækinu teljast vera hópbifreiðar á meðan ökutæki í flokki M<sub>3</sub> með takmarkað eða ekkert rými fyrir standandi farþega teljast vera langferðabifreiðar í samræmi við nálgunina sem fylgt er eftir í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 <sup>(1)</sup> og reglugerð efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu nr. 107. Að teknu tilliti til afar þröngs markaðar fyrir tveggja hæða hópbifreiðar og sértækra takmarkana á hönnun þeirra þykir rétt að á fyrsta viðmiðunartímabilinu, sem fellur undir þessa tilskipun, séu sett lægri lágmarksmarkmið fyrir innkaup á ökutækjum með engri losun sem tilheyra þeim flokki þungra ökutækja í aðildarríkjum þar sem tveggja hæða hópbifreiðar eru umtalsverður hluti af opinberum innkaupum.
- 17) Til að leggja ekki óhóflega byrði á opinber yfirvöld og opinbera aðila ættu aðildarríki að geta undanþegið frá kröfum þessarar tilskipunar opinber innkaup á tilteknum ökutækjum með sérstaka eiginleika sem tengjast rekstrarlegum kröfum þeirra. Til slíkra ökutækja teljast m.a. brynvarin ökutæki, sjúkrabifreiðar, líkvagnar, ökutæki með hjólastóláaðgengi í flokki M<sub>1</sub>, færanlegir kranar, ökutæki sem eru hönnuð og smíðuð aðallega til notkunar á byggingarsvæðum, í grjótnámum, í höfnum eða á flugvöllum, sem og ökutæki sem eru sérstaklega hönnuð og smíðuð eða breytt til notkunar hjá herafila, almannavörnum, slökkviliðum og liðsafla sem sér um að halda uppi allsherjarreglu. Slíkar breytingar geta tengst uppsetningu á sérhæfðum fjarskiptabúnaði eða á neyðarljósum. Kröfurnar sem settar eru fram í þessari tilskipun ættu ekki að gilda um ökutæki sem eru sérstaklega hönnuð og smíðuð sem vinnuvélar og sem henta ekki til farþega- eða vöruflytninga. Til slíkra ökutækja teljast ökutæki sem ætluð eru fyrir viðhald vega, s.s. snjóplógar.
- 18) Setning lágmarksmarkmiða fyrir innkaup á umhverfisvænum ökutækjum sem á að uppfylla á tveimur viðmiðunartímabilum, sem enda árið 2025 og 2030, á vettvangi aðildarríkjanna ætti að stuðla að stefnuvissu á mörkuðum þar sem þörf er á fjárfestingu í hreyfanleika með engri losun og lítilli losun. Lágmarksmarkmiðin stuðla að sköpun markaðar fyrir umhverfisvæn ökutæki í öllu Sambandinu. Með þeim gefst tími til að aðlaga opinber innkaupaferli og til að senda markaðnum skýr merki. Það eflir enn frekar skuldbindinguna um afkolun í flutningageiranum að gerð er krafa um að helmingur lágmarksmarkmiða fyrir innkaup hópbifreiða, sem keyptar eru inn á þessum viðmiðunartímabilum, verði náð með því að kaupa inn hópbifreiðar með engri losun. Tekið skal fram að strætisvagnar með straumtrissu (e. *trolley buses*) teljast vera hópbifreiðar með engri losun, að því tilskildu að þeir séu einungis knúnir með rafmagni eða noti einungis aflrás með engri losun þegar þeir eru ekki tengdir við dreifikerfið, að öðrum kosti teljast þeir samt vera umhverfisvæn ökutæki. Í áhrifamatinu er því veitt athygli að aðildarríkin setja í auknum mæli markmið með hliðsjón af efnahagslegri getu þeirra og alvarleika vandans. Setja ætti mismunandi markmið fyrir mismunandi aðildarríki í samræmi við efnahagslega getu þeirra (verg landsframleiðsla á mann) og váhrifin sem íbúar verða fyrir vegna mengunar (þéttleiki byggðar í þéttbýli). Í svæðisbundna áhrifamatinu sem gert var fyrir þessa tilskipun er sýnt fram á að áhrifin munu dreifast með jöfnum hætti milli landsvæða í Sambandinu.
- 19) Til að uppfylla lágmarksmarkmiðin á yfirráðasvæði sínu ættu aðildarríkin að hafa sveigjanleika til að skipta byrðunum í samræmi við stjórnskipulegan ramma þeirra og í samræmi við stefnumarkmiðin í flutningamálum þeirra. Við skiptingu byrða innan aðildarríkis má taka tillit til mismunandi þátta, s.s. muninum á efnahagslegri getu, loftgæðum, þéttleika byggðar, eiginleikum flutningakerfisins, stefnum um afkolun í flutningageiranum og til að draga úr loftmengun, eða annarra viðeigandi viðmiða.
- 20) Ökutæki með enga losun í gegnum útblástursrörið skilja líka eftir sig umhverfisþor vegna losunarinnar sem stafar af birgðakeðjunni fyrir eldsneyti, frá námuvinnslu til eldsneytisgeymisins, sem og vegna framleiðsluferlisins á íhlutunum og endurvinnanleika þeirra. Til þess að samrýmast markmiðunum um sjálfbærni ætti framleiðsla rafgeyma að hafa lágmarksáhrif á umhverfið bæði innan og utan Sambandsins, einkum að því er varðar ferlið við námuvinnslu hráefnanna sem nota á við framleiðsluna á rafgeymunum. Stuðningur við tækni sem tekst á við þessa áskorun, s.s. sjálfbæra og endurvinnanlega rafgeyma, getur stuðlað að sjálfbærni rafknúinna ökutækja í heild sinni með framtaksverkefnum á borð

<sup>(1)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 frá 13. júlí 2009 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra og kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem ætlaðar eru í slík ökutæki, með tilliti til almenns öryggis (Stjútíð. ESB L 200, 31.7.2009, bls. 1).

við bandalag ESB um rafgeyma (e. *EU Battery Alliance*) og aðgerðaáætlun ESB vegna rafgeyma (e. *EU Battery Action Plan*) og í tengslum við endurskoðunina á tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/66/EB<sup>(12)</sup>. Fyrir tímabilið eftir 2030 ætti hugsanlega að taka tillit til koltvísýringslosunar á vistferli ökutækja og koltvísýringslosunar ökutækja frá uppsprettu í hjól (e. *well-to-wheel*), með hliðsjón af viðeigandi ákvæðum í lögum Sambandsins varðandi útreikning á þessari losun á þeim tímamarki.

- 21) Í tilmælum Evrópuþingsins frá 4. apríl 2017 til ráðsins og framkvæmdastjórnarinnar í kjölfar rannsóknar þess á mælingum á losun á sviði vélknúinna ökutækja<sup>(13)</sup> voru aðildarríkin hvött til þess að stuðla að umhverfisvænum innkaupastefnum hins opinbera með því að opinber yfirvöld kaupi ökutæki með engri losun og ökutæki með sérlega lítilli losun fyrir þeirra eigin flota eða fyrir opinberar eða hálfopinberar áætlanir um bíldeilingu og að leggja smám saman niður framleiðslu nýrra bifreiða sem losa koltvísýring eigi síðar en 2035.
- 22) Hægt er að ná hámarksáhrifum ef opinber innkaup á umhverfisvænum ökutækjum beinast að svæðum þar sem er tiltölulega mikil loftmengun og hávaðamengun. Opinber yfirvöld í aðildarríkjunum eru hvött til að leggja sérstaka áherslu á þessi svæði þegar þau hrinda innlendum lágmarksmarkmiðum fyrir innkaup í framkvæmd. Opinber yfirvöld eru einnig hvött til að gera ráðstafanir, t.d. að veita samningsyfirvöldum og samningsstofnunum aðgang að nægilegu fjármagni til að koma í veg fyrir að kostnaðurinn við að uppfylla þau lágmarksmarkmið fyrir innkaup sem sett eru með þessari tilskipun leiði til herra miðaverðs fyrir neytendur eða til skerðingar á almennri flutningaþjónustu, eða haldi aftur af þróun á umhverfisvænum flutningum utan vega, s.s. sporvagnar og neðanjarðarlestir. Opinber yfirvöld ættu að láta viðeigandi aðgerðir endurspeglast í skýrslugjöf sinni samkvæmt þessari tilskipun. Til að forðast óhóflega byrði og til að hámarka mögulegan árangur þessarar tilskipunar ættu opinber yfirvöld að fá viðeigandi tækniástoð.
- 23) Einungis lítill hluti þeirrar losunar sem stafar af flutningageiranum kemur frá almenningssamgöngum. Til að stuðla frekar að afkolun í flutningageiranum, bæta loftgæði og viðhalda jöfnum samkeppniskeyrðum á milli mismunandi rekstraraðila geta aðildarríki ákveðið, í samræmi við lög Sambandsins, að leggja svipaðar kröfur á rekstraraðila og þjónustur í einkageiranum sem falla út fyrir gildissvið þessarar tilskipunar, s.s. leigubílafyrirtæki, bílaleigufyrirtæki og farveitur (e. *ride-pooling companies*).
- 24) Útreikningur á vistferilskostnaði er mikilvægt tæki í höndum samningsyfirvalda og samningsstofnana til að standa straum af orkukostnaði og umhverfiskostnaði á vistferli ökutækis, þ.m.t. kostnaði vegna losunar gróðurhúsalofttegunda og losunar annarra mengandi efna á grundvelli viðeigandi aðferðafræði til að ákvarða peningalegt gildi þeirra. Að teknu tilliti til þess að aðferðin, sem gefin er upp í tilskipun 2009/33/EB fyrir útreikning á rekstrarkostnaði á endingartíma, hefur sjaldan verið notuð og til þess að samningsyfirvöld og samningsstofnanir hafa lagt fram upplýsingar um að þau beiti eigin aðferðum, sem eru sérsníðnar að þeirra eigin sérstöku aðstæðum og þörfum, ætti ekki að krefjast þess að skyldubundin aðferð verði notuð heldur ættu samningsyfirvöld og samningsstofnanir að geta valið úr öllum tiltækum aðferðum til að reikna út vistferilskostnað í því skyni að styðja við sín innkaupaferli á grundvelli forsenda fyrir fjárhagslega hagkvæmasta tilboðinu, eins og lýst er í 67. gr. tilskipunar 2014/24/ESB og í 82. gr. tilskipunar 2014/25/ESB, að teknu tilliti til kostnaðarhagkvæmni á endingartíma ökutækisins sem og til umhverfisþátta og félagslegra þátta.
- 25) Skýrslugjöf um opinber innkaup samkvæmt þessari tilskipun ætti að gefa skýrt yfirlit yfir markaðinn sem gerir kleift að vakta beitingu hennar með skilvirkum hætti. Slík skýrslugjöf ætti að hefjast á því að aðildarríki leggi fram upplýsingar fyrir framkvæmdastjórnina til bráðabirgða eigi síðar en 2. ágúst 2022 sem fylgt er eftir með fyrstu ítarlegri skýrslu um framkvæmd á lágmarksmarkmiðum innkaupa árið 2026 og þriðja hvert ár eftir það. Laga ætti tímarammann að nógildandi skyldum um skýrslugjöf samkvæmt tilskipunum 2014/24/ESB og 2014/25/ESB. Greiða ætti fyrir einfaldari skýrslugjöf til að lágmarka stjórnsýslubyrði á opinbera aðila og til að koma á skilvirku yfirliti yfir markaðinn. Framkvæmdastjórnin mun veita lausnir á skráningunni og vöktuninni samkvæmt gagnagrunninum fyrir útboðsvefinn TED (e. *Tenders Electronic Daily*) og mun tryggja ítarlega skýrslugjöf um ökutæki með lítilli og engri losun og önnur ökutæki sem ganga fyrir óhefðbundnu eldsneyti innan ramma sameiginlega innkaupaorðasafns Sambandsins. Sértekir kóðar í sameiginlega innkaupaorðasafninu munu hjálpa við skráningu og vöktun samkvæmt gagnagrunninum fyrir útboðsvefinn TED.

<sup>(12)</sup> Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2006/66/EB frá 6. september 2006 um rafhlöður og rafgeyma og notaðar rafhlöður og rafgeyma og um niðurfellingu tilskipunar 91/157/EBE (Stjtið. ESB L 266, 26.9.2006, bls. 1).

<sup>(13)</sup> Stjtið. ESB C 298, 23.8.2018, bls. 140.

- 26) Hægt er að ná fram frekari stuðningi við markaðsútbreiðslu umhverfissvænna ökutækja og grunnvirkja fyrir þau með því að veita markvissar opinberar stuðningsráðstafanir á landsvísu og á vettvangi Sambandsins. Slíkar ráðstafanir fela m.a. í sér aukna notkun á sjóðum Sambandsins til að styðja við endurnýjun á flotum almenningssamgöngutækja, betri miðlun þekkingar og samhæfingu innkaupa til að hægt sé að framkvæma aðgerðir sem eru nægilega umfangsmiklar til að draga úr kostnaði og hafa áhrif á markaðinn. Möguleikinn á opinberum stuðningi við að stuðla að þróun grunnvirkja sem eru nauðsynleg vegna dreifingar á óhefðbundnu eldsneyti er viðurkenndur í viðmiðunarreglunum um ríkisaðstoð til umhverfisverndar og orkumála fyrir 2014-2020<sup>(14)</sup>. Ákvæði sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 107. og 108. gr., munu þó gilda áfram um slíkan opinberan stuðning.
- 27) Markvissar stuðningsráðstafanir varðandi innkaup á umhverfissvænum ökutækjum geta hjálpað samningsyfirvöldum og samningsstofnunum. Samkvæmt núgildandi fjárhagsramma til margra ára (MFF) fyrir árin 2014-2020 hefur Sambandið þegar yfir fjölda mismunandi sjóða að ráða til að styðja aðildarríki, staðaryfirvöld og viðkomandi rekstraraðila við umbreytingu þeirra yfir í sjálfbæran hreyfanleika. Einkum eru uppbyggingar- og fjárfestingarsjóðir Evrópu mikilvægar fjáröflunarleiðir fyrir verkefni sem snerta hreyfanleika í þéttbýli. Rannsóknaráætlun Sambandsins, Horizon 2020, sem komið er á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1291/2013<sup>(15)</sup> fjármagnar rannsóknarverkefni og nýsköpunarverkefni sem snerta hreyfanleika í þéttbýli og snjallborgir og -samfélög, en Sjóðurinn fyrir samtengda Evrópu, sem komið er á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1316/2013<sup>(16)</sup>, er varinn til stuðnings við þróun á viðeigandi grunnvirkjum á hnútpunktum í þéttbýli. Það að taka upp skilgreiningu á umhverfissvænum ökutækjum og að setja lágmarksmarkmið fyrir innkaup á þeim í þessari tilskipun getur stuðlað að því að tryggja enn markvissari beitingu á fjármögnunarleiðum Sambandsins, þ.m.t. í næsta fjárhagsramma til margra ára fyrir árin 2021-2027. Þessar stuðningsráðstafanir munu stuðla að því að draga úr háum nýfjárfestingarkostnaði vegna breytinga á innviðum og munu styðja við afkolun í flutningageiranum.
- 28) Til að tryggja að þessi hugsanlegi ávinningur sé nýttur til fulls ætti framkvæmdastjórnin að veita aðildarríkjunum ráðgjöf að því er varðar hina ýmsu sjóði Sambandsins sem hægt væri að nota og ætti að stuðla að og skipuleggja miðlun þekkingar og bestu starfsvenja milli aðildarríkja til að stuðla að kaupum, langtímaleigu, skammtímaleigu eða kaupleigu á umhverfissvænum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum af hálfu samningsyfirvalda og samningsstofnana. Framkvæmdastjórnin ætti einnig að veita staðaryfirvöldum og rekstraraðilum áfram ráðgjafarþjónustu á sviði tækni og fjármála með fjármögnunarleiðum á borð við Evrópusetrið fyrir fjárfestingarráðgjöf og framtaksverkefni JASPERS og JESSICA. Slík aðstoð ætti að hvetja samningsyfirvöld og samningsstofnanir til að samnýta tilföng sín við sameiginleg innkaup á ökutækjum með lítilli losun og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum í því skyni að ná fram stærðarhagkvæmni og til að greiða fyrir því að markmiðum þessarar tilskipunar sé náð.
- 29) Til að hámarka áhrif fjárfestinga er þörf á að samræma betur hreyfanleika og þéttbýlisskipulag, s.s. með því að nota áætlanir um sjálfbæran hreyfanleika í þéttbýli (e. *sustainable urban mobility plans* (SUMP)). Áætlanir um sjálfbæran hreyfanleika í þéttbýli eru áætlanir sem eru þróaðar þvert yfir einstaka málaflökka og í samstarfi við mismunandi stig stjórnarsýslunnar og sem tengja saman mismunandi flutningsmáta, umferðaröryggi, afhendingu farms, stjórnun hreyfanleika og skynvædd flutningakerfi. Áætlanir um sjálfbæran ferðamáta í þéttbýli geta gegnt mikilvægu hlutverki til þess að ná markmiðum Sambandsins varðandi að draga úr koltvísyringslosun og hávaða- og loftmengun.
- 30) Til að tryggja samræmd skilyrði fyrir framkvæmd þessarar tilskipunar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald til að setja fram sameiginlegt snið fyrir skýrslur aðildarríkjanna og tilhögun sendinga þeirra. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011<sup>(17)</sup>.
- 31) Framkvæmdastjórnin ætti að endurskoða framkvæmdina á tilskipun 2009/33/EB eigi síðar en 31. desember 2027. Þeirri endurskoðun ætti að fylgja, eftir því sem við á, tillaga að nýrri löggjöf til að breyta þeirri tilskipun fyrir tímabilið eftir 2030, m.a. til að setja ný metnaðarfull markmið og til að rýmka gildissviðið til að það nái yfir fleiri ökutækjaflokka, eins og ökutæki í L-flokki og vélar á byggingarsvæðum. Í endurskoðun sinni ætti framkvæmdastjórnin einnig að meta m.a.

<sup>(14)</sup> Stjúd. ESB C 200, 28.6.2014, bls. 1.

<sup>(15)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1291/2013 frá 11. desember 2013 um að koma á fót Horizon 2020 — rammaáætlun um rannsóknir og nýsköpun (2014-2020) og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 1982/2006/EB (Stjúd. ESB L 347, 20.12.2013, bls. 104).

<sup>(16)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1316/2013 frá 11. desember 2013 um að koma á fót sjóði fyrir samtengda Evrópu, um breytingu á reglugerð (ESB) nr. 913/2010 og um niðurfellingu á reglugerðunum (EB) nr. 680/2007 og (EB) nr. 67/2010 (Stjúd. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 129).

<sup>(17)</sup> Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjúd. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

möguleikann á að laga þessa tilskipun að hvers konar aðferðafræði sem er notuð til að reikna út koltvísýringslosun á vistferli og koltvísýringslosun frá uppsprettu í hjól og sem þróuð er með tilliti til staðla ESB um frammistöðu vegna losunar koltvísýrings frá ökutækjum, ásamt möguleikanum á að stuðla að sjálfbærum og endurvinnanlegum rafgeymum og notkun sólaðra hjólbarða í hæsta flokki.

- 32) Þrátt fyrir að lágmarksmarkmiðin fyrir innkaup, sem sett eru fram í þessari tilskipun, gildi ekki um stofnanir Sambandsins er æskilegt að stofnanir Sambandsins setji gott fordæmi.
- 33) Þar eð aðildarríkin ein og sér geta ekki fyllilega náð markmiðum þessarar tilskipunar, þ.e. að stuðla að umskiptum yfir í hreyfanleika með lítilli losun með því að örva eftirspurn eftir umhverfisvænum ökutækjum, og þeim verður betur náð á vettvangi Sambandsins, vegna sameiginlegs stefnuramma til langs tíma og vegna umfangs markmiðanna, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessum markmiðum.
- 34) Í samræmi við sameiginlega pólitíska yfirlýsingu aðildarríkjanna og framkvæmdastjórnarinnar frá 28. september 2011 um skýringaskjöl <sup>(18)</sup> hafa aðildarríkin skuldbundið sig til að láta, í rökstuddum tilvikum, fylgja tilkynningunni um lögleiðingarráðstafanir sínar eitt eða fleiri skjöl sem útskýra sambandið milli efnisþátta tilskipunar og samsvarandi hluta landsbundinna lögleiðingargerninga. Að því er þessa tilskipun varðar telur löggjafinn að sending slíkra gagna sé réttlætunleg.
- 35) Því ætti að breyta tilskipun 2009/33/EB til samræmis við það.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

*1. gr.*

### **Breytingar á tilskipun 2009/33/EB**

Tilskipun 2009/33/EB er breytt sem hér segir:

- 1) Í stað fyrrsagnarinnar kemur eftirfarandi:

„Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2009/33/EB frá 23. apríl 2009 um að stuðla að notkun á umhverfisvænum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum til að styðja við hreyfanleika með lítilli losun“.

- 2) Í stað 1. gr. kemur eftirfarandi:

„*1. gr.*

#### **Viðfangsefni og markmið**

Í þessari tilskipun er þess krafist að aðildarríki tryggi að samningsyfirvöld og samningsstofnanir taki tillit til orku- og umhverfisáhrifa á endingartímanum, þ.m.t. orkunotkunar og koltvísýringslosunar og losunar ákveðinna mengunarefna, við innkaup á ákveðnum ökutækjum til flutninga á vegum með það að markmiði að stuðla að og hvetja til notkunar á umhverfisvænum og orkunýtnum ökutækjum á markaðinum og til að bæta framlag flutningageirans til umhverfis-, loftslags- og orkustefnu Sambandsins.“

- 3) Í stað 2. gr. kemur eftirfarandi:

„*2. gr.*

#### **Undanþágur**

Aðildarríki geta undanþegið frá kröfunum, sem mælt er fyrir um í þessari tilskipun, þau ökutæki sem um getur í d-lið 2. mgr. 2. gr. og í a- og b-lið 3. mgr. 2. gr. í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 (\*) og í liðum 5.2 til 5.5 og lið 5.7 í A-hluta I. viðauka við þá reglugerð.

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/858 frá 30. maí 2018 um viðurkenningu á og markaðseftirlit með vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, fhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki, um breytingu á reglugerðum (EB) nr. 715/2007 og (EB) nr. 595/2009 og niðurfellingu tilskipunar 2007/46/EB (Stjtið. ESB L 151, 14.6.2018, bls. 1).“

(18) Stjtið. ESB C 369, 17.12.2011, bls. 14.

4) Í stað 3. gr. kemur eftirfarandi:

„3. gr.

#### Gildissvið

1. Þessi tilskipun gildir um innkaup með:

- a) samningum sem samningsyfirvöld eða samningsstofnanir gera um kaup, langtímaleigu, skammtímaleigu eða kaupleigu á ökutækjum til flutninga á vegum, að svo miklu leyti sem þeim er skylt að fara eftir innkaupaferlunum sem mælt er fyrir um í tilskipunum Evrópuþingsins og ráðsins 2014/24/EB (\*) og 2014/25/EB (\*\*),
- b) opinberum þjónustusamningum í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1370/2007 (\*\*\*), sem varðar veitingu farþegaflutningaþjónustu á vegum sem er yfir tilteknum viðmiðunarmörkum, sem aðildarríkjunum ber að skilgreina og sem er ekki hærrí en þau viðmiðunarmörk sem mælt er fyrir um í 4. mgr. 5. gr. þeirrar reglugerðar,
- c) þjónustusamningum sem settir eru fram í töflu 1 í viðaukanum við þessa tilskipun að svo miklu leyti sem samningsyfirvöldunum eða samningsstofnunum er skylt að fara eftir innkaupaferlunum sem sett eru fram í tilskipunum 2014/24/EB og 2014/25/ESB.

Þessi tilskipun gildir einungis um þá samninga þar sem útboðið hefur verið auglýst eftir 2. ágúst 2021 eða, í tilvikum þar sem ekki er gert ráð fyrir útboði, ef samningsyfirvaldið eða samningsstofnunin hefur hafið innkaupaferlið eftir þá dagsetningu.

2. Tilskipun þessi gildir ekki um:

- a) ökutæki sem um getur í a-, b- og c-lið 2. mgr. 2. gr. og í c-lið 3. mgr. 2. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858,
- b) ökutæki í flokki M<sub>3</sub>, önnur en þau sem eru í undirflokki I og undirflokki A, eins og skilgreint er í 2. og 3. lið 3. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 (\*\*\*\*).

---

(\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/24/ESB frá 26. febrúar 2014 um opinber innkaup og niðurfellingu tilskipunar 2004/18/EB (Stjtið. ESB L 94, 28.3.2014, bls. 65).

(\*\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/25/ESB frá 26. febrúar 2014 um innkaup stofnana sem annast vatnsveitu, orkuveitu, flutninga og pósthjónustu og um niðurfellingu tilskipunar 2004/17/EB (Stjtið. ESB L 94, 28.3.2014, bls. 243).

(\*\*\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1370/2007 frá 23. október 2007 um almenna farþegaflutninga á járnbrautum og á vegum og um niðurfellingu á reglugerðum ráðsins (EBE) nr. 1191/69 og (EBE) nr. 1107/70 (Stjtið. ESB L 315, 3.12.2007, bls. 1).

(\*\*\*\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 661/2009 frá 13. júlí 2009 um gerðarviðurkenningarkröfur að því er varðar vélknúin ökutæki og eftirvagna þeirra og kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar sem ætlaðar eru í slík ökutæki, með tilliti til almenns öryggis (Stjtið. ESB L 200, 31.7.2009, bls. 1).“

5) Í stað 4. gr. kemur eftirfarandi:

„4. gr.

#### Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1) „samningsyfirvöld“: samningsyfirvöld eins og þau eru skilgreind í 1. lið 1. mgr. 2. gr. tilskipunar 2014/24/ESB og í 3. gr. tilskipunar 2014/25/ESB,
- 2) „samningsstofnanir“: samningsstofnanir eins og þær eru skilgreindar í 4. gr. tilskipunar 2014/25/ESB,
- 3) „ökutæki til flutninga á vegum“: ökutæki í flokki M eða N, eins og þau eru skilgreind í a- og b-lið 1. mgr. 4. gr. reglugerðar (ESB) 2018/858,



- 4) „umhverfisvænt ökutæki“:
- ökutæki í flokki M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> eða N<sub>1</sub> þar sem losun í gegnum útblástursrörið fer ekki yfir gildið, sem er gefið upp sem CO<sub>2</sub> g/km, sem mælt er fyrir um í töflu 2 í viðaukanum og losun mengandi efna í raunverulegum akstri er undir þeim hlutföllum sem mælt er fyrir um í töflu 2 í viðaukanum fyrir gildandi losunarmörk eða
  - ökutæki í flokki M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> eða N<sub>3</sub> sem er knúð með óhefðbundnu eldsneyti, eins og það er skilgreint í 1. og 2. lið 2. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2014/94/ESB (\*), að undanskildu eldsneyti sem er framleitt úr hráefni sem skapar mikla áhættu á óbeinum breytingum á landnýtingu, þar sem um er að ræða verulega stækkun á framleiðsluvæðinu inn á land með miklar kolefnisbirgðir í samræmi við 26. gr. tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 (\*\*); ef um er að ræða ökutæki sem eru knúin með fljótandi líffeldsneyti, tilbúið eldsneyti og paraffínsku eldsneyti skal ekki blanda því eldsneyti saman við hefðbundið jarðefnaeldsneyti,
- 5) „þungt ökutæki með engri losun“: umhverfisvænt ökutæki, eins og það er skilgreint í b-lið 4. liðar þessarar greinar, án brunahreyfils eða með brunahreyfli sem losar minna en 1 g CO<sub>2</sub>/kWh, eins og það er mælt í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 (\*\*\*) og framkvæmdarráðstafanir hennar, eða sem losar minna en 1 g CO<sub>2</sub>/km, eins og það er mælt í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 (\*\*\*\*) og framkvæmdarráðstafanir hennar.

(\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/94/ESB frá 22. október 2014 um uppbyggingu grunnvirkja fyrir óhefðbundið eldsneyti (Stjtið. ESB L 307, 28.10.2014, bls. 1).

(\*\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) 2018/2001 frá 11. desember 2018 um að auka notkun orku frá endurnýjanlegum orkugjöfum (Stjtið. ESB L 328, 21.12.2018, bls. 82).

(\*\*\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 595/2009 frá 18. júní 2009 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja og hreyfla með tilliti til losunar frá þungum ökutækjum (Euro VI) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 715/2007 og tilskipun 2007/46/EB og um niðurfellingu á tilskipunum 80/1269/EBE, 2005/55/EB og 2005/78/EB (Stjtið. ESB L 188, 18.7.2009, bls. 1).

(\*\*\*\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 715/2007 frá 20. júní 2007 um gerðarviðurkenningu vélknúinna ökutækja með tilliti til losunar frá léttum farþega- og atvinnuökutækjum (Euro 5 og Euro 6) og um aðgang að upplýsingum um viðgerðir og viðhald ökutækja (Stjtið. ESB L 171, 29.6.2007, bls. 1).“

- 6) Í stað 5. gr. kemur eftirfarandi:

„5. gr.

#### Lágmarksmarkmið fyrir innkaup

1. Aðildarríki skulu sjá til þess að innkaup á þeim ökutækjum og þeirri þjónustu sem um getur í 3. gr. uppfylli lágmarksmarkmiðin fyrir innkaup sem sett eru fram í töflu 3 í viðaukanum fyrir umhverfisvæn létt ökutæki og í töflu 4 í viðaukanum fyrir umhverfisvæn þung ökutæki. Þessi markmið eru gefin upp sem lágmarkshlutfall umhverfisvænna ökutækja af heildarfjölda ökutækja til flutninga á vegum, sem falla undir alla samningana sem um getur í 3. gr. og sem gerðir eru milli 2. ágúst 2021 og 31. desember 2025 að því er varðar fyrsta viðmiðunartímabilið og milli 1. janúar 2026 og 31. desember 2030 að því er varðar annað viðmiðunartímabilið.

2. Við útreikning á lágmarksmarkmiðum fyrir innkaup skal dagsetning opinberra innkaupa, sem taka skal tillit til, vera sú dagsetning þegar opinbera innkaupaferlinu er lokið með gerð samnings.

3. Ökutæki sem, vegna ísetningar endurbótarhlutar, uppfylla skilgreininguna á umhverfisvænu ökutæki skv. 4. lið 4. gr. eða á þungu ökutæki með engri losun skv. 5. lið 4. gr. geta talist vera umhverfisvæn ökutæki eða þung ökutæki með engri losun, eftir því sem við á, í þeim tilgangi að uppfylla lágmarksmarkmiðin fyrir innkaup.

4. Ef um er að ræða samninga sem um getur í a-lið 1. mgr. 3. gr. skal taka tillit til þess fjölda ökutækja til flutninga á vegum sem er keyptur, tekinn á langtímaleigu, skammtímaleigu eða kaupleigu samkvæmt hverjum samningi til að meta hvort lágmarksmarkmiðin fyrir innkaup séu uppfyllt.

5. Ef um er að ræða samninga sem um getur í b- og c-lið 1. mgr. 3. gr. skal taka tillit til þess fjölda ökutækja til flutninga á vegum sem nota skal til að veita þá þjónustu sem fellur undir hvern samning til að meta hvort lágmarksmarkmiðin fyrir innkaup séu uppfyllt.

6. Ef ný markmið eru ekki samþykkt fyrir tímabilið eftir 1. janúar 2030 skulu markmiðin í öðru viðmiðunartímabilinu gilda áfram og þau skulu reiknuð út í samræmi við 1. til 5. mgr. fyrir hvert fimm ára tímabil þar á eftir.

7. Aðildarríkin geta sett eða heimilað samningsyfirvöldum eða samningsstofnunum sínum að setja háleitari landsbundin markmið eða strangari kröfur en þær sem um getur í viðaukanum.“

7) Ákvæði 6. og 7. gr. falla brott.

8) Í stað 8. gr. kemur eftirfarandi:

„8. gr.

#### **Miðlun á þekkingu og bestu starfsvenjum**

Framkvæmdastjórnin skal greiða fyrir og skipuleggja miðlun á þekkingu og bestu starfsvenjum á milli aðildarríkjanna með tilliti til þess hvernig samningsyfirvöld og samningsstofnanir geti stutt við innkaup á umhverfisvænum og orkunýtnum ökutækjum til flutninga á vegum.“

9) Í stað 9. gr. kemur eftirfarandi:

„9. gr.

#### **Nefndarmeðferð**

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar sem komið var á fót skv. 9. gr. tilskipunar 2014/94/ESB.

Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (\*).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

3. Þegar álit nefndarinnar skal fengið með skriflegri málsmeðferð skal þeirri málsmeðferð ljúka án árangurs ef formaður nefndarinnar ákveður það eða einfaldur meirihluti nefndarmanna fer fram á það innan frestsins sem gefinn er til að skila álitinu.

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjútíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).“

10) Í stað 10. gr. kemur eftirfarandi:

„10. gr.

#### **Skýrslugjöf og endurskoðun**

1. Eigi síðar en 2. ágúst 2022 skulu aðildarríkin upplýsa framkvæmdastjórnina um þær ráðstafanir sem gerðar eru til framkvæmdar þessari tilskipun og um fyrirætlun aðildarríkjanna varðandi fyrirhugaðar framkvæmdaraðgerðir, þ.m.t. tímasetninguna og mögulega skiptingu byrða milli mismunandi stiga stjórnsýslunnar, sem og um allar aðrar upplýsingar sem aðildarríkin telja viðeigandi.

2. Eigi síðar en 18. apríl 2026 og á þriggja ára fresti eftir það skulu aðildarríki leggja skýrslu fyrir framkvæmdastjórnina um framkvæmd þessarar tilskipunar. Þessar skýrslur skulu fylgja skýrslunum sem kveðið er á um í annarri undirgrein 3. mgr. 83. gr. tilskipunar 2014/24/ESB og annarri undirgrein 3. mgr. 99. gr. tilskipunar 2014/25/ESB og þær skulu innihalda upplýsingar um þær ráðstafanir sem gerðar eru til framkvæmdar þessari tilskipun, um fyrirhugaðar framkvæmdaraðgerðir, sem og allar aðrar upplýsingar sem aðildarríkin telja viðeigandi. Þessar skýrslur skulu einnig innihalda upplýsingar um þann fjölda og þá flokka ökutækja sem falla undir samningana sem um getur í 1. mgr. 3. gr. þessarar tilskipunar, byggt á gögnunum sem framkvæmdastjórnin veitir í samræmi við 3. mgr. þessarar greinar. Upplýsingarnar skulu settar fram á grundvelli þeirra flokka sem settir eru fram í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2195/2002 (\*).

3. Í því skyni að aðstoða aðildarríki við kvaðir þeirra um skýrslugjöf skal framkvæmdastjórnin flokka og birta þann fjölda og þá flokka ökutækja sem falla undir samningana sem um getur í a- og c-lið 1. mgr. 3. gr. þessarar tilskipunar með því að draga út viðeigandi gögn úr tilkynningum um samningsgerð sem birtar eru í gagnagrunninum fyrir útboðsvefningu TED í samræmi við tilskipanir 2014/24/ESB og 2014/25/ESB.

4. Eigi síðar en 18. apríl 2027 og á þriggja ára fresti eftir það skal framkvæmdastjórnin leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um framkvæmd þessarar tilskipunar þar sem tilgreindar eru þær ráðstafanir sem aðildarríki hafa gert í þessu tilliti, í kjölfar þeirra skýrslna sem um getur í 2. mgr.

5. Eigi síðar en 31. desember 2027 skal framkvæmdastjórnin endurskoða framkvæmd þessarar tilskipunar og, eftir því sem við á, leggja fram tillögu að nýrri löggjöf um breytingu hennar fyrir tímabilið eftir 2030, m.a. til að setja ný markmið og til að færa aðra ökutækjaflokka á skrá, s.s. ökutæki á tveimur eða þremur hjólum.

6. Framkvæmdastjórnin skal samþykkja framkvæmdargerðir í samræmi við 2. mgr. 9. gr. um snið þeirra skýrslna sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar og um tilhögun sendinga.

(\*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 2195/2002 frá 5. nóvember 2002 um sameiginlegt innkaupaorðasafn (CPV) (Stjtíð. EB L 340, 16.12.2002, bls. 1).“

11) Textinn í viðaukanum við þessa tilskipun kemur í stað viðaukans.

2. gr.

#### Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 2. ágúst 2021. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

#### Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

#### Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 20. júní 2019.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

A. TAJANI

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

G. CIAMBA

*forseti.*

VIÐAUKI

„VIÐAUKI

**UPPLÝSINGAR UM FRAMKVÆMD LÁGMARKSMARKMIÐA FYRIR INNKAUP Á UMHVERFISVÆNUM ÖKUTÆKJUM TIL FLUTNINGA Á VEGUM TIL STUÐNINGS HREYFANLEIKA MEÐ LÍTILLI LOSUN Í AÐILDARRÍKJUM**

Tafla 1: Kóðar í sameiginlega innkaupaorðasafninu fyrir þjónustur sem um getur í c-lið 1. mgr. 3. gr.

CPV-kóði	Lýsing
60112000-6	Almenn flutningaþjónusta á vegum
60130000-8	Þjónusta tengd sérstökum farþegaflutningum á vegum
60140000-1	Óreglubundnir farþegaflutningar
90511000-2	Sorphirðuþjónusta
60160000-7	Póstflutningar á vegum
60161000-4	Bögglaflutningar
64121100-1	Póstútburður
64121200-2	Bögglaútburður

Tafla 2: Losunarmörk fyrir umhverfisvæn létt ökutæki

Ökutækjaflokkar	Til 31. desember 2025		Frá 1. janúar 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	Losun loftmengandi efna í raunverulegum akstri <sup>(1)</sup> sem hlutfall af losunarmörkum <sup>(2)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	Losun loftmengandi efna í raunverulegum akstri <sup>(1)</sup> sem hlutfall af losunarmörkum <sup>(2)</sup>
M <sub>1</sub>	50	80%	0	á.e.v.
M <sub>2</sub>	50	80%	0	á.e.v.
N <sub>1</sub>	50	80%	0	á.e.v.

(<sup>1</sup>) Yfirlýst hámarksgildi fyrir losun í raunverulegum akstri með fjölda agna (PN) í #/km og köfnunarefnisoxíð (NOx) í mg/km eins og greint er frá í lið 48.2 samræmisvottorðsins, eins og lýst er í IX. viðauka við tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB (\*), fyrir bæði RDE-ferðina í heild sinni og þéttbýlishluta RDE-ferðarinnar.

(<sup>2</sup>) Gildandi losunarmörk sem mælt er fyrir um í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 715/2007 eða í reglugerðum sem taka við af henni.

(\*) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2007/46/EB frá 5. september 2007 um ramma um viðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra og á kerfum, íhlutum og aðskildum tæknieiningum sem ætlaðar eru í slík ökutæki (rammatilskipun) (Stjútíð. ESB L 263, 9.10.2007, bls. 1).

*Tafla 3: Lágmarksmarkmið fyrir innkaup varðandi hlutdeild umhverfissvænna léttra ökutækja í samræmi við töflu 2 af heildarfjölda léttra ökutækja sem falla undir samningana sem um getur í 3. gr. á vettvangi aðildarríkjanna*

Aðildarríki	Frá 2. ágúst 2021 til 31. desember 2025	Frá 1. janúar 2026 til 31. desember 2030
Lúxemborg	38,5%	38,5%
Svíþjóð	38,5%	38,5%
Danmörk	37,4%	37,4%
Finnland	38,5%	38,5%
Þýskaland	38,5%	38,5%
Frakkland	37,4%	37,4%
Bretland	38,5%	38,5%
Holland (Niðurland)	38,5%	38,5%
Austurríki	38,5%	38,5%
Belgía	38,5%	38,5%
Ítalía	38,5%	38,5%
Írland	38,5%	38,5%
Spánn	36,3%	36,3%
Kýpur	31,9%	31,9%
Malta	38,5%	38,5%
Portúgal	29,7%	29,7%
Grikkland	25,3%	25,3%
Slóvenía	22%	22%
Tékkland	29,7%	29,7%
Eistland	23,1%	23,1%
Slóvakía	22%	22%
Litáen	20,9%	20,9%
Pólland	22%	22%
Krótía	18,7%	18,7%
Ungverjaland	23,1%	23,1%
Lettland	22%	22%
Rúmenía	18,7%	18,7%
Búlgaría	17,6%	17,6%

Tafla 4: Lágmarksmarkmið fyrir innkaup varðandi hlutfall umhverfisvænna þungra ökutækja af heildarfjölda þungra ökutækja sem falla undir samningana sem um getur í 3. gr. á vettvangi aðildarríkis (\*)

Aðildarríki	Vörubifreiðar (ökutækjaflokkar N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> )		Hópbifreiðar (ökutækjaflokkur M <sub>3</sub> ) (*)	
	Frá 2. ágúst 2021 til 31. desember 2025	Frá 1. janúar 2026 til 31. desember 2030	Frá 2. ágúst 2021 til 31. desember 2025	Frá 1. janúar 2026 til 31. desember 2030
Lúxemborg	10%	15%	45%	65%
Svíþjóð	10%	15%	45%	65%
Danmörk	10%	15%	45%	65%
Finnland	9%	15%	41%	59%
Þýskaland	10%	15%	45%	65%
Frakkland	10%	15%	43%	61%
Bretland	10%	15%	45%	65%
Holland (Niðurland)	10%	15%	45%	65%
Austurríki	10%	15%	45%	65%
Belgía	10%	15%	45%	65%
Ítalía	10%	15%	45%	65%
Írland	10%	15%	45%	65%
Spánn	10%	14%	45%	65%
Kýpur	10%	13%	45%	65%
Malta	10%	15%	45%	65%
Portúgal	8%	12%	35%	51%
Grikkland	8%	10%	33%	47%
Slóvenía	7%	9%	28%	40%
Tékkland	9%	11%	41%	60%
Eistland	7%	9%	31%	43%
Slóvakía	8%	9%	34%	48%
Litáen	8%	9%	42%	60%
Pólland	7%	9%	32%	46%
Krótía	6%	7%	27%	38%
Ungverjaland	8%	9%	37%	53%
Lettland	8%	9%	35%	50%

Aðildarríki	Vörubifreiðar (ökutækjaflokkar N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> )		Hópbifreiðar (ökutækjaflokkur M <sub>3</sub> ) (*)	
	Frá 2. ágúst 2021 til 31. desember 2025	Frá 1. janúar 2026 til 31. desember 2030	Frá 2. ágúst 2021 til 31. desember 2025	Frá 1. janúar 2026 til 31. desember 2030
Rúmenía	6%	7%	24%	33%
Búlgaría	7%	8%	34%	48%

(\*) Helmingi lágmarksmarkmiðanna fyrir hlutfall umhverfisvænna hópbifreiða skal náð með því að kaupa inn hópbifreiðar með engri losun eins og skilgreint er í 5. lið 4. gr. Þessi krafa er lækkuð niður í fjórðung af lágmarksmarkmiðinu fyrir fyrsta viðmiðunartímabilið ef meira en 80% af öllum þeim hópbifreiðum sem falla undir alla samningana, sem um getur í 3. gr. og gerðir eru á því tímabili í aðildarríki, eru tveggja hæða hópbifreiðar.“