

**EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV (EU) 2019/1161****2023/EØS/91/13****av 20. juni 2019****om endring av direktiv 2009/33/EF om fremming av rene og energieffektive  
veigående motorvogner(\*)**

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 192 nr. 1,

under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,etter den ordinære regelverksprosedyren<sup>(3)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I samsvar med konklusjonene fra Det europeiske råds møte 23.–24. oktober 2014 har Unionen forpliktet seg til et bærekraftig, konkurransedyktig, sikkert og avkarbonisert energisystem. I Kommisjonens melding av 22. januar 2014 med tittelen «A policy framework for climate and energy for the period from 2020 to 2030» er det fastsatt ambisiøse forpliktelser som innebærer at Unionen innen 2030 minst skal redusere klimagassutslippene med minst 40 % sammenlignet med 1990-nivået, øke fornybarandelen av energiforbruket til minst 27 %, oppnå energibesparelser på minst 27 % og forbedre Unionens energisikkerhet, konkurransevne og bærekraft. Siden da er det ved europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001<sup>(4)</sup> fastsatt en fornybarandel på minst 32 % av Unionens brutto sluttforbruk av energi innen 2030 og ved europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2002<sup>(5)</sup> fastsatt et nytt energieffektivitetsmål for Unionen på minst 32,5 % innen 2030.
- 2) I sin melding av 20. juli 2016 med tittelen «A European Strategy for Low-Emission Mobility» kunngjorde Kommisjonen at for å oppfylle de forpliktelsene for Unionen som ble gitt på den 21. partskonferansen for De forente nasjoners rammekonvensjon om klimaendring, som ble holdt i Paris i 2015, må tempoet på avkarboniseringen av transportsektoren økes, og at klimagassutslippene og utslippene av luftforurensende stoffer fra transport derfor må være godt på vei mot null innen midten av århundret. Dessuten må utslippene fra transportsektoren av luftforurensende stoffer som er helse- og miljøskadelige, reduseres betydelig innen kortest mulig tid. Dette kan oppnås gjennom en rekke politiske initiativer, herunder tiltak som støtter et skifte til kollektivtransport samt bruk av offentlige anskaffelser for å fremme rene kjøretøyer.
- 3) I sin melding av 31. mai 2017 med tittelen «Europe on the Move: an agenda for a socially fair transition towards clean, competitive and connected mobility for all» understreker Kommisjonen at økt produksjon og utbredelse av rene kjøretøyer, infrastruktur for alternativt drivstoff og nye mobilitetstjenester som drar nytte av digitalisering og automatisering i Unionen, gir en rekke fordeler for unionsborgerne, medlemsstatene og næringene. Blant disse fordelene er sikrere og sømløse mobilitetsløsninger og redusert eksponering for skadelige utslipp av forurensende stoffer. Dessuten er et av hovedmålene for Unionen å bli verdensledende på avkarbonisering, noe som ble fastslått i talen om Unionens tilstand 13. september 2017.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 188 av 12.7.2019, s. 116, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 288/2022 av 28. oktober 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 35 av 4.5.2023, s.18.

(1) EUT C 262 av 25.7.2018, s. 58.

(2) EUT C 387 av 25.10.2018, s. 70.

(3) Europaparlamentets holdning av 18. april 2019 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 13. juni 2019.

(4) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001 av 11. desember 2018 om å fremme bruk av energi fra fornybare energikilder (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 82).

(5) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2002 av 11. desember 2018 om endring av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 210).

- 4) Som det ble kunngjort i kommisjonsmeldingen «Europe on the Move», er dette direktivet en del av en andre pakke med forslag som vil bidra til Unionens satsing på lavutslippsmobilitet. Denne pakken, som ble presentert i kommisjonsmeldingen av 8. november 2017 med tittelen «Delivering on low-emission mobility – A European Union that protects the planet, empowers its consumers, and defends its industry and workers», inneholder en kombinasjon av tilbuds- og etterspørselsrettede tiltak for å styre Unionen i retning av lavutslippsmobilitet og samtidig styrke konkurranseevnen til Unionens økosystem for mobilitet. Fremmingen av rene kjøretøyer bør skje parallelt med en videreutvikling av kollektivtransporten, som et middel til å redusere trafikk tettheten på veiene og dermed redusere utslippene og forbedre luftkvaliteten.
- 5) Utviklingen av ny teknologi bidrar til å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra kjøretøyer og til å redusere luft- og støyforurensningen, samtidig som den støtter avkarboniseringen av transportsektoren. Økt utbredelse av lavutslipp- og nullutslippskjøretøyer på veiene vil redusere CO<sub>2</sub>-utslippene og utslippene av visse forurensende stoffer (partikler, nitrogenoksider og ikke-metan-hydrokarboner) og dermed forbedre luftkvaliteten i byer og andre forurensede områder, samtidig som det bidrar til konkurranseevne og vekst i Unionens industri på de voksende globale markedene for lavutslipp- og nullutslippskjøretøyer. Kommisjonen bør arbeide for politiske tiltak som fremmer industriell bruk av og økt produksjonskapasitet for slik ny teknologi i alle medlemsstater, for å bidra til like konkurransevilkår og balansert utvikling på tvers av medlemsstatene.
- 6) Markedsprognosene viser at innkjøpsprisene på rene kjøretøyer vil fortsette å falle. Lavere drifts- og vedlikeholdskostnader bidrar allerede til en konkurransedyktig total eierkostnad. Den forventede reduksjonen i innkjøpsprisene vil ytterligere redusere hindringene for markedstilgjengelighet og utbredelse av rene kjøretøyer i det neste tiåret.
- 7) Mens Unionen er en av de ledende regionene for forskning og verdiskapende miljøinnovasjon, finnes de største produsentene av batterier og batterielektriske busser i Asia-Stillehavsregionen. På samme måte drives den globale markedsutviklingen innen batterielektriske kjøretøyer av markeder i Kina og De forente stater. En ambisiøs unionspolitikk for anskaffelse av rene kjøretøyer vil bidra til å stimulere innovasjon og til ytterligere å fremme konkurranseevne og vekst for Unionens industri på de stadig mer globale markedene for rene kjøretøyer og tilhørende teknologiinfrastruktur. Som påpekt i Kommisjonens melding av 3. oktober 2017 med tittelen «Making public procurement work in and for Europe» vil Kommisjonen fortsette å lede an i innsatsen for å sikre like konkurransevilkår og fremme bedre tilgang til tredjelands markeder for offentlige anskaffelser, herunder for kjøp, leasing, leie eller leiekjøp av kjøretøyer til veitransport.
- 8) Tatt i betraktning at offentlige utgifter til varer, bygge- og anleggsarbeider og tjenester utgjorde ca. 16 % av BNP i 2018, kan offentlige myndigheter gjennom sin anskaffelsespolitikk fremme og støtte markeder for innovative varer og tjenester. For å nå dette målet bør det fastsettes klare og tydelige krav i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF<sup>(6)</sup>, herunder klare, langsiktige anskaffelsesmål og en enkel metode for å beregne dem. I europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU<sup>(7)</sup> og 2014/25/EU<sup>(8)</sup> er det fastsatt minstekrav til offentlige anskaffelser som samordner måten henholdsvis offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere anskaffer bygge- og anleggsarbeider, varer og tjenester på. Blant annet fastsetter disse direktivene generelle beløpsgrenser for fastsettelse av hvilke offentlige kontrakter som skal omfattes av Unionens regelverk om offentlige anskaffelser. Disse tersklene gjelder også for direktiv 2009/33/EF.
- 9) Det må finnes tilstrekkelig med infrastruktur for lading og fylling av drivstoff for at kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal bli tatt i bruk. Kommisjonen vedtok 8. november 2017 en handlingsplan for å støtte en raskere utbygging av infrastruktur for alternativt drivstoff i Unionen, herunder økt støtte til utbygging av offentlig tilgjengelig infrastruktur ved hjelp av unionsmidler, for å bidra til å skape gunstigere vilkår for overgangen til rene kjøretøyer, herunder i kollektivtransporten. Kommisjonen vil innen 31. desember 2020 revidere gjennomføringen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU<sup>(9)</sup> og framlegge et forslag til regelverk for å endre direktivet dersom den anser det nødvendig på grunnlag av denne revisjonen.

<sup>(6)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene og energieffektive veigående motorvogner (EUT L 120 av 15.5.2009, s. 5).

<sup>(7)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU av 26. februar 2014 om offentlige innkjøp og om oppheving av direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 65).

<sup>(8)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 243).

<sup>(9)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff (EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1).

- 10) Direktiv 2009/33/EF utfyller Unionens horisontale regelverk om offentlige anskaffelser og tilføyer bærekraftskriterier med sikte på å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøyer til veitransport. Kommisjonen foretok en etterfølgende evaluering av direktiv 2009/33/EF i 2015 og konkluderte med at direktivet ikke førte til at rene kjøretøyer ble utbredt på markedet i hele Unionen, særlig på grunn av mangler ved direktivets virkeområde og ved bestemmelsene om kjøp av kjøretøyer. Ved denne evalueringen ble det konkludert med at direktivet har hatt svært begrenset virkning når det gjelder å redusere klimagassutslipp og utslipp av luftforurensende stoffer, og når det gjelder å fremme industriens konkurranseevne.
- 11) I konsekvensanalysen som Kommisjonen foretok ved revisjonen av direktiv 2009/33/EF, framheves fordelene ved å endre den overordnede forvaltningstilnærmingen til anskaffelser av rene kjøretøyer på unionsplan. Sammenlignet med å måtte internalisere eksterne kostnader i de generelle anskaffelsesbeslutningene, kan fastsettelse av minstemål for anskaffelser bidra effektivt til å nå målet om å fremme og stimulere til markedsutbredelse av rene kjøretøyer, samtidig som det tas hensyn til betydningen av å vurdere miljøaspekter i alle anskaffelsesbeslutninger. Fordelene for Unionens borgere og foretak på mellomlang og lang sikt forsvarer denne tilnærmingen fullt ut, forutsatt at den gir offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere tilstrekkelig fleksibilitet i valget av teknologier som skal brukes.
- 12) En utvidelse av virkeområdet for direktiv 2009/33/EF til å omfatte praksis som leasing, leie og leiekjøp av kjøretøyer, samt kontrakter på visse tjenester, sikrer at alle relevante anskaffelsesformer er dekket. De tjenestene som omfattes av virkeområdet for dette direktivet, for eksempel offentlig veitransport, persontransport på vei for spesielle formål, persontransport uten fast kjøreplan, særskilte post- og pakketjenester og avfallshenting, bør være tjenester der kjøretøyene som brukes, faller inn under de kjøretøygruppene som omfattes av dette direktivet, og utgjør en vesentlig del av kontrakten. Disse tjenestene bør identifiseres med sine respektive koder fra den felles klassifikasjonen for offentlige anskaffelser, som angitt i vedlegget. Dette direktivet bør ikke ha tilbakevirkende kraft på eksisterende kontrakter.
- 13) Det er bred støtte fra sentrale interessenter for en definisjon av rene kjøretøyer som tar hensyn til kravene til reduksjon av klimagassutslipp og utslipp av luftforurensende stoffer fra lette kjøretøyer. For å sikre at det er tilstrekkelige insentiver til å fremme markedsutbredelsen av lavutslipps- og nullutslippskjøretøyer i Unionen, bør bestemmelsene om offentlige anskaffelser av slike kjøretøyer i henhold til dette direktivet bringes i samsvar med definisjonen av nullutslipps- og lavutslippskjøretøyer i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631<sup>(10)</sup>. Tiltak som gjennomføres i henhold til dette direktivet, vil bidra til å oppfylle kravene i standardene fastsatt i forordning (EU) 2019/631. For å forbedre luftkvaliteten bør rene kjøretøyer prestere bedre enn de minstekravene for nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) og for ultrafine partikler (partikkelantall, PN) som følger av de gjeldende grenseverdiene for utslipp ved faktisk kjøring (RDE). Utenom nullutslippskjøretøyer er det i dag få lette kjøretøyer som har et utslipp av luftforurensende stoffer som er på 80 % eller mindre av de nåværende utslippsgrensene. Antallet slike kjøretøyer forventes imidlertid å øke de kommende årene, særlig ladbare hybridkjøretøyer. En mer ambisiøs tilnærming til offentlige anskaffelser kan gi en betydelig ekstra markedsstimulans.
- 14) Rene tunge kjøretøyer bør defineres basert på bruken av alternativt drivstoff, i tråd med direktiv 2014/94/EU. Dersom flytende biodrivstoff, syntetisk drivstoff eller parafinisk drivstoff skal bli brukt i offentlig anskaffede kjøretøyer, må offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere sikre, gjennom obligatoriske kontraktsbestemmelser eller tilsvarende effektive midler i den offentlige innkjøpsprosedyren, at bare slike drivstoffer er tillatt å bruke i disse kjøretøyene. Selv om det gis mulighet for at disse drivstoffene kan inneholde tilsetninger, hvilket for eksempel er tilfellet for etanolbasert drivstoff for tilpassede dieselmotorer (ED95), bør de ikke blandes med fossile drivstoffer.
- 15) For å forbedre luftkvaliteten i kommunene er det avgjørende å fornye kjøretøyparken med rene kjøretøyer. Dessuten krever prinsippene i den sirkulære økonomien at produkter får lengre levetid. Derfor bør også kjøretøyer som oppfyller kravene til rene kjøretøyer eller nullutslippskjøretøyer som følge av ettermontering, telle med når oppnåelsen av de respektive minstemålene for anskaffelser skal bestemmes.

<sup>(10)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 av 17. april 2019 om fastsettelse av CO<sub>2</sub>-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer og om oppheving av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 (EUT L 111 av 25.4.2019, s. 13).

- 16) Lette og tunge kjøretøyer brukes til forskjellige formål og har forskjellig grad av markedsmodenhet, og det ville være en fordel om det ble tatt hensyn til disse forskjellene i bestemmelsene om offentlige anskaffelser. I konsekvensanalysen erkjennes det at markedene for lavutslipps- og nullutslippsbybusser kjennetegnes av økt markedsmodenhet, mens markedene for lavutslipps- og nullutslippslastebiler befinner seg på et tidligere stadium i markedsutviklingen. På grunn av den begrensede markedsmodenheten til lavutslipps- og nullutslippsturvogner, den relativt begrensede rollen offentlige innkjøp spiller i dette markedssegmentet, og de særlige driftskravene til slike kjøretøyer, bør turvogner ikke omfattes av virkeområdet for dette direktivet. I tråd med tilnærmingen i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009<sup>(1)</sup> og reglement 107 fra De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) anses kjøretøyer i gruppe M<sub>3</sub> med plass avsatt til stående passasjerer for å tillate hyppige passasjerforflytninger som busser, mens kjøretøyer i gruppe M<sub>3</sub> med svært begrenset eller ingen plass avsatt til stående passasjerer anses som turvogner. På grunn av det svært begrensede markedet for toetasjes busser og deres særlige konstruksjonsmessige begrensninger bør det i den første referanseperioden som omfattes av dette direktivet, anvendes lavere minstemål for anskaffelser av nullutslippskjøretøyer i denne gruppen av tunge kjøretøyer, i medlemsstater der toetasjes busser utgjør en betydelig del av de offentlige anskaffelsene.
- 17) For å unngå å pålegge offentlige myndigheter og operatørene en uforholdsmessig stor byrde bør medlemsstatene ha mulighet til å unnta offentlige anskaffelser av visse kjøretøyer med særlige egenskaper som er knyttet til deres driftskrav, fra kravene i dette direktivet. Disse kjøretøyene omfatter pansrede kjøretøyer, ambulanser, likbiler, rullestoltilpassede kjøretøyer i gruppe M<sub>1</sub>, mobilkraner, kjøretøyer konstruert og bygd primært for bruk på byggeplasser eller i steinbrudd, havne- eller lufthavnanlegg, samt kjøretøyer spesielt konstruert og bygd eller tilpasset for å brukes av væpnede styrker, sivilforsvar, brannvesen og instanser som er ansvarlige for å ivareta offentlig orden. Slike tilpasninger kan dreie seg om montering av spesialisert kommunikasjonsutstyr eller nødlys. Kravene fastsatt i dette direktivet bør ikke gjelde for kjøretøyer som er konstruert og bygd spesielt for å utføre arbeid, og som ikke er egnet til å frakte passasjerer eller gods. Dette omfatter blant annet kjøretøyer for veivedlikehold, så som snøpløger.
- 18) Fastsettelse av minstemål på medlemsstatsplan for anskaffelser av rene kjøretøyer som skal nås i to referanseperioder med slutt i henholdsvis 2025 og 2030, bør bidra til politisk sikkerhet for markeder der det er behov for investeringer i lavutslipps- og nullutslippsmobilitet. Minstemålene støtter etablering av markeder for rene kjøretøyer i hele Unionen. De gir tilstrekkelig tid til å tilpasse prosessene for offentlige anskaffelser og sender et klart markedssignal. Et krav om at halvparten av minstemålet for busser som anskaffes i disse referanseperiodene, skal nås gjennom anskaffelse av nullutslippsbusser, styrker dessuten forpliktelsen til å avkarbonisere transportsektoren. Det bør bemerkes at trolleybusser anses som nullutslippsbusser, forutsatt at de bare kjører på elektrisitet, eller at de bare bruker en nullutslippsdrivlinje når de ikke er koblet til nettet, ellers regnes de fortsatt som rene kjøretøyer. I konsekvensanalysen bemerkes det at medlemsstatene i økende grad setter mål på bakgrunn av sin økonomiske kapasitet og problemets alvor. Det bør fastsettes ulike mål for ulike medlemsstater i samsvar med deres økonomiske kapasitet (bruttonasjonalprodukt per innbygger) og eksponering for forurensning (befolkningstetthet i byene). Den territoriale konsekvensanalysen som ble gjennomført for dette direktivet, viste at konsekvensene vil bli jevnt fordelt mellom regionene i Unionen.
- 19) Medlemsstatene bør ha fleksibilitet til å fordele innsatsen for å oppfylle minstemålene på sitt territorium i samsvar med sine konstitusjonelle rammer og i tråd med sine transportpolitiske mål. Ved fordeling av innsatsen i en medlemsstat kan det tas hensyn til ulike faktorer, for eksempel ulikheter i økonomisk kapasitet, luftkvalitet, befolkningstetthet, transportsystemenes egenskaper, politikk for å avkarbonisere transportsektoren og redusere luftforurensning, eller andre relevante kriterier.
- 20) Kjøretøyer som ikke har utslipp fra eksosrøret, etterlater også et miljøavtrykk, på grunn av de utslippene som stammer fra drivstoff-forsyningskjeden helt fra utvinningsfasen til tanken, og på grunn av framstillingsprosessen for komponentene og komponentenes gjenvinnbarhet. For å være i samsvar med bærekraftsmålene bør batterier produseres med minst mulig miljøpåvirkning i og utenfor Unionen, særlig når det gjelder utvinning av de råstoffene som skal brukes i produksjonen av batteriene. Fremming av teknologi som møter denne utfordringen, for eksempel bærekraftige og gjenvinnbare batterier, kan bidra til den generelle bærekraften til elektriske kjøretøyer gjennom initiativer som EUs

<sup>(1)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 av 13. juli 2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1).

batteriallianse og EUs handlingsplan for batterier, og i sammenheng med revisjonen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/66/EF<sup>(12)</sup>. En eventuell avspeiling av kjøretøyers CO<sub>2</sub>-utslipp i hele sin levetid og deres CO<sub>2</sub>-utslipp fra brønn til hjul («well-to-wheel») bør vurderes for perioden etter 2030, under hensyn til relevante bestemmelser i unionsretten om beregning av disse utslippene på dette tidspunktet.

- 21) I sin rekommandasjon av 4. april 2017 til Rådet og Kommisjonen etter undersøkelsen av utslippsmålinger i bilsektoren<sup>(13)</sup> oppfordret Europaparlamentet medlemsstatene til å fremme en politikk for grønne offentlige anskaffelser der offentlige myndigheter anskaffer nullutslipps- eller ultralavutslippskjøretøyer til sine egne kjøretøyparker, eller for offentlige eller halvoffentlige bildelingsordninger og for utfasing av nye biler med CO<sub>2</sub>-utslipp innen 2035.
- 22) Maksimal virkning kan oppnås dersom offentlige anskaffelser av rene kjøretøyer skjer på områder der det er relativt høy grad av luft- og støyforurensning. Offentlige myndigheter i medlemsstatene oppfordres til å konsentrere seg særlig om disse områdene når de iverksetter nasjonale minstemål for anskaffelser. Offentlige myndigheter oppfordres også til å treffe tiltak, for eksempel å stille tilstrekkelige økonomiske ressurser til rådighet for offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere, for å unngå at kostnadene ved å oppfylle de minstemålene for anskaffelser som fastsettes ved dette direktivet, fører til en økning av billettprisene for forbrukerne eller til en reduksjon i kollektivtransporten, eller motvirker utvikling av ikke-veibasert ren transport, for eksempel sporvogn og tunnelbane. Offentlige myndigheter bør gjøre rede for slike tiltak i sin rapportering i henhold til dette direktivet. For å unngå en uforholdsmessig stor byrde og for at dette direktivet skal gi de beste mulige resultatene, bør offentlige myndigheter få hensiktsmessig teknisk bistand.
- 23) Kollektivtransport medvirker bare til en liten andel av utslippene fra transportsektoren. For ytterligere å fremme avkarbonisering av transportsektoren, forbedre luftkvaliteten og opprettholde like konkurransevilkår mellom forskjellige operatører, kan medlemsstatene, under overholdelse av unionsretten, beslutte å innføre lignende krav også for private operatører og for tjenester utenfor dette direktivets virkeområde, for eksempel taxi-, bilutleie- og bildelingsforetak.
- 24) Beregning av levetidskostnader er et viktig redskap for offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere til å dekke energi- og miljøkostnader i et kjøretøys levetid, herunder kostnadene for klimagassutslipp og andre luftforurensende utslipp, på grunnlag av en relevant metode for å bestemme pengeverdien av dem. Ettersom metoden for beregning av levetidskostnader i henhold til direktiv 2009/33/EF sjelden brukes, og offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere opplyser at de bruker egne metoder som er skreddersydd for deres særlige omstendigheter og behov, bør det ikke være obligatorisk å bruke noen bestemt metode, men offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere bør kunne velge en beregningsmetode for levetidskostnader som støtter deres anskaffelsesprosesser, på grunnlag av kriteriene om det økonomisk mest fordelaktige anbudet som beskrevet i artikkel 67 i direktiv 2014/24/EU og artikkel 82 i direktiv 2014/25/EU, tatt i betraktning kostnadseffektiviteten i hele kjøretøyets levetid samt miljømessige og sosiale aspekter.
- 25) Rapporteringen om offentlige anskaffelser i henhold til dette direktivet bør gi en tydelig oversikt over markedet, slik at gjennomføringen av direktivet kan overvåkes effektivt. Denne rapporteringen bør starte med en innledende innsending av informasjon fra medlemsstatene til Kommisjonen innen 2. august 2022, fortsette med en første omfattende rapport om gjennomføringen av minstemålene for anskaffelser i 2026, og deretter bør det framlegges en slik rapport hvert tredje år. Tidsrammen bør tilpasses de eksisterende rapporteringsforpliktelsene etter direktiv 2014/24/EF og 2014/25/EU. For å minimere den administrative byrden for offentlige organer og få en effektiv oversikt over markedet bør det legges til rette for forenklet rapportering. Kommisjonen vil få på plass løsninger for registrering og overvåking i databasen Tenders Electronic Daily (TED) og vil sikre omfattende rapportering om lavutslipps- og nullutslippskjøretøyer og andre kjøretøyer som går på alternativt drivstoff, innenfor rammen av Unionens felles klassifisering for offentlige anskaffelser. Særskilte koder i den felles klassifikasjonen for offentlige anskaffelser vil lette registreringen og overvåkingen i TED-databasen.

<sup>(12)</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/66/EF av 6. september 2006 om batterier og akkumulatører og brukte batterier og akkumulatører, og om oppheving av direktiv 91/157/EØF (EUT L 266 av 26.9.2006, s. 1).

<sup>(13)</sup> EUT C 298 av 23.8.2018, s. 140.

- 26) Det kan oppnås ytterligere støtte for markedsutbredelse av rene kjøretøyer og infrastruktur for slike kjøretøyer ved å stille målrettede offentlige støttetiltak til rådighet på nasjonalt plan og unionsplan. Blant disse tiltakene er økt bruk av unionsmidler til å støtte fornyelsen av kjøretøyparken i kollektivtransporten, bedre kunnskapsutveksling samt samordning av anskaffelser for å muliggjøre tiltak i et omfang som er stort nok til å gi kostnadsreduksjoner og markedsvirkninger. Muligheten for å motta offentlig støtte til å fremme utviklingen av infrastruktur som er nødvendig for distribusjon av alternativt drivstoff, er anerkjent i retningslinjene for statsstøtte til miljøvern og energi 2014–2020<sup>(14)</sup>. Imidlertid vil traktaten om Den europeiske unions virkemåte, og særlig artikkel 107 og 108, fortsatt gjelde for slik offentlig støtte.
- 27) Målrettede støttetiltak til anskaffelse av rene kjøretøyer kan hjelpe offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere. Innenfor den nåværende flerårige finansielle rammen for 2014–2020 har Unionen allerede en rekke forskjellige fond som skal støtte medlemsstater, lokale myndigheter og berørte operatører i overgangen til bærekraftig mobilitet. Særlig er de europeiske struktur- og investeringsfondene en viktig kilde til finansiering av prosjekter for mobilitet i byene. Unionens forskningsprogram Horisont 2020, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013<sup>(15)</sup>, finansierer forsknings- og innovasjonsprosjekter for mobilitet i byene og for smarte byer og lokalsamfunn, mens Ordningen for et sammenkople Europa, som ble opprettet ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013<sup>(16)</sup>, gir støtte til bygging av relevant infrastruktur i byknutepunkter. Innføringen av en definisjon av rene kjøretøyer og fastsettelsen av minstemål for anskaffelse av slike kjøretøyer i dette direktivet kan bidra til å sikre enda mer målrettet bruk av Unionens finansielle instrumenter, herunder i den neste flerårige finansielle rammen for 2021–2027. Disse støttetiltakene vil bidra til å redusere de høye innledende investeringskostnadene til infrastrukturendringer og vil støtte avkarboniseringen av transportsektoren.
- 28) For å bidra til å sikre at disse potensielle fordelene utnyttes fullt ut, bør Kommisjonen veilede medlemsstatene om de ulike EU-fondene som kan benyttes, og den bør lette og strukturere utvekslingen av kunnskap og beste praksis mellom medlemsstatene for å stimulere til at offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere ved innkjøp, leasing, leie eller leiekjøp av kjøretøyer til veitransport velger rene og energieffektive kjøretøyer. Kommisjonen bør også fortsette å yte teknisk og finansiell rådgivning til lokale myndigheter og operatører gjennom ordninger som Det europeiske senteret for investeringsrådgivning, JASPERS og JESSICA. Ved slik rådgivning bør det oppmuntres til at offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere samler sine ressurser i fellesanskaffelser av energieffektive lavutslippskjøretøyer for veitransport, for å oppnå stordriftsfordeler og gjøre det lettere å nå målene i dette direktivet.
- 29) For at investeringene skal få maksimal virkning, må mobilitet og byplanlegging koordineres bedre, for eksempel gjennom bruk av planer for bærekraftig mobilitet i byene. Dette er planer som er utviklet på tvers av individuelle politikkområder og i samarbeid med ulike forvaltningsnivåer, og som kombinerer forskjellige transportmåter, trafiksikkerhet, godslevering, mobilitetsstyring og intelligente transportsystemer. Slike planer kan bli viktige for å nå Unionens mål for reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp, støyforurensning og luftforurensning.
- 30) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføring av dette direktivet bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet med hensyn til fastsettelsen av et felles format for medlemsstatenes rapporter og ordningene for oversending av disse. Denne myndigheten bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011<sup>(17)</sup>.
- 31) Innen 31. desember 2027 bør Kommisjonen revidere gjennomføringen av direktiv 2009/33/EF. Denne revisjonen bør ved behov ledsages av et forslag til regelverk for å endre nevnte direktiv med hensyn til perioden etter 2030, herunder for å fastsette nye ambisiøse mål og utvide virkeområdet til å omfatte andre kjøretøygrupper, for eksempel kjøretøyer i gruppe L og anleggsmaskiner. Ved revisjonen bør Kommisjonen også vurdere blant annet muligheten for å bringe

<sup>(14)</sup> EUT C 200 av 28.6.2014, s. 1.

<sup>(15)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1291/2013 av 11. desember 2013 om opprettelse av Horisont 2020 – rammeprogrammet for forskning og innovasjon (2014–2020) og om oppheving av beslutning nr. 1982/2006/EF (EUT L 347 av 20.12.2013, s. 104).

<sup>(16)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1316/2013 av 11. desember 2013 om etablering av Ordningen for et sammenkople Europa, om endring av forordning (EU) nr. 913/2010 og om oppheving av forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010 (EUT L 348 av 20.12.2013, s. 129).

<sup>(17)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

dette direktivet på linje med en eventuell metode for beregning av kjøretøyers CO<sub>2</sub>-utslipp i hele deres levetid og av CO<sub>2</sub>-utslippene fra brønn til hjul som er utviklet innenfor rammen av EUs standarder for kjøretøyers CO<sub>2</sub>-utslipp, samt muligheten for å fremme bærekraftige og gjenvinnbare batterier og bruk av dekk med best klassifisering og regummerte dekk.

- 32) Selv om minstemålene for anskaffelser i dette direktivet ikke gjelder for Unionens institusjoner, er det ønskelig at disse går foran med et godt eksempel.
- 33) Ettersom målene for dette direktivet, som er å stimulere etterspørselen etter rene kjøretøyer til støtte for en overgang til lavutslippsmobilitet, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, men på grunn av en felles og langsiktig politisk ramme og på grunn av tiltakets omfang bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktivet ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
- 34) I samsvar med den felles politiske erklæringen fra medlemsstatene og Kommissjonen av 28. september 2011 om forklarende dokumenter<sup>(18)</sup> har medlemsstatene forpliktet seg til at underretningen om innarbeidingstiltakene i berettigede tilfeller skal følges av ett eller flere dokumenter som forklarer sammenhengen mellom et direktivs bestanddeler og de tilsvarende delene av de nasjonale innarbeidingsdokumentene. Med hensyn til dette direktivet anser regelgiveren at oversending av slike dokumenter er berettiget.
- 35) Direktiv 2009/33/EF bør derfor endres.

VEDTATT DETTE DIREKTIVET:

#### *Artikkel 1*

#### **Endring av direktiv 2009/33/EF**

I direktiv 2009/33/EF gjøres følgende endringer:

- 1) Tittelen skal lyde:

«Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremming av rene kjøretøyer til veitransport til støtte for lavutslippsmobilitet».

- 2) Artikkel 1 skal lyde:

*«Artikkel 1*

#### **Formål**

Dette direktivet krever at medlemsstatene sikrer at offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere ved anskaffelse av visse kjøretøyer til veitransport tar hensyn til energi- og miljøvirkninger gjennom hele kjøretøyenes levetid, herunder energiforbruk samt utslipp av CO<sub>2</sub> og visse forurensende stoffer, med det formålet å fremme og å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøyer samt å øke transportsektorens bidrag til Unionens miljø-, klima- og energipolitikk.»

- 3) Artikkel 2 skal lyde:

*«Artikkel 2*

#### **Unntak**

Medlemsstatene kan unnta kjøretøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 2 bokstav d) og artikkel 2 nr. 3 bokstav a) og b) i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858(\*) og i del A nr. 5.2–5.5 og nr. 5.7 i vedlegg I til samme forordning, fra kravene fastsatt i dette direktivet.

---

(\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2018/858 av 30. mai 2018 om godkjenning av og markedstilsyn med motorvogner og deres tilhengere samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter beregnet på slike kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om oppheving av direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 av 14.6.2018, s. 1).»

<sup>(18)</sup> EUT C 369 av 17.12.2011, s. 14.

## 4) Artikkel 3 skal lyde:

*«Artikkel 3***Virkeområde**

1. Dette direktivet får anvendelse på anskaffelser gjennom
  - a) kontrakter om kjøp, leasing, leie eller leiekjøp av kjøretøyer til veitransport som er inngått av offentlige oppdragsgivere eller oppdragsgivere, i den utstrekning de er forpliktet til å anvende anskaffelsesprosedyrene fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU(\*) og 2014/25/EU(\*\*),
  - b) kontrakter om offentlig tjenesteyting i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007(\*\*\*) som har til formål å yte persontransport på vei ut over en terskelverdi som skal fastsettes av medlemsstatene, og som ikke overstiger den gjeldende terskelverdien fastsatt i artikkel 5 nr. 4 i nevnte forordning,
  - c) offentlige tjenestekontrakter som angitt i tabell 1 i vedlegget til dette direktivet, i den utstrekning de offentlige oppdragsgiverne eller oppdragsgiverne er forpliktet til å anvende anskaffelsesprosedyrene fastsatt i direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.

Dette direktivet får bare anvendelse på kontrakter der utlysingen av konkurranse er sendt ut etter 2. august 2021, eller, dersom det ikke kreves utlysning av konkurranse, der den offentlige oppdragsgiveren eller oppdragsgiveren har innledet anskaffelsesprosedyren etter den datoen.

## 2. Dette direktivet får ikke anvendelse på

- a) kjøretøyer som nevnt i artikkel 2 nr. 2 bokstav a), b) og c) og artikkel 2 nr. 3 bokstav c) i forordning (EU) 2018/858,
- b) kjøretøyer i gruppe M<sub>3</sub>, bortsett fra kjøretøyer i klasse I og klasse A som definert i artikkel 3 nr. 2 og 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EU) 661/2009(\*\*\*\*).

---

(\*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/24/EU av 26. februar 2014 om offentlige innkjøp og om oppheving av direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 65).

(\*\*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/25/EU av 26. februar 2014 om innkjøp foretatt av enheter som driver virksomhet innenfor vann- og energiforsyning, transport og posttjenester, og om oppheving av direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 av 28.3.2014, s. 243).

(\*\*\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1370/2007 av 23. oktober 2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 1191/69 og 1107/70 (EUT L 315 av 3.12.2007, s. 1).

(\*\*\*\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 661/2009 av 13. juli 2009 om krav til typegodkjenning for den generelle sikkerheten for motorvogner, deres tilhengere og systemer, deler og separate tekniske enheter beregnet på slike motorvogner (EUT L 200 av 31.7.2009, s. 1).»

## 5) Artikkel 4 skal lyde:

*«Artikkel 4***Definisjoner**

I dette direktivet menes med:

- 1) «offentlige oppdragsgivere» offentlige oppdragsgivere som definert i artikkel 2 nr. 1 punkt 1 i direktiv 2014/24/EU og artikkel 3 i direktiv 2014/25/EU,
- 2) «oppdragsgivere» oppdragsgivere som definert i artikkel 4 i direktiv 2014/25/EU,
- 3) «kjøretøy til veitransport» et kjøretøy i gruppe M eller N som definert i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) og b) i forordning (EU) 2018/858,



- 4) «rent kjøretøy»:
- a) et kjøretøy i gruppe M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> eller N<sub>1</sub> der utslippet fra eksosrøret er på maksimalt den verdien i g CO<sub>2</sub>/km som er fastsatt i tabell 2 i vedlegget, og der utslippene av forurensende stoffer ved faktisk kjøring ligger under den prosentandelen av gjeldende utslippsgrenser som er fastsatt i tabell 2 i vedlegget, eller
  - b) et kjøretøy i gruppe M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som bruker alternativt drivstoff, som definert i artikkel 2 nr. 1 og 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU(\*), unntatt drivstoff framstilt av råvarer som medfører høy risiko for indirekte arealbruksendringer, der det er observert en betydelig utvidelse av produksjonsarealet til å omfatte mark med store karbonlagre, i samsvar med artikkel 26 i europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001(\*\*). For kjøretøyer som bruker flytende biodrivstoff, syntetisk drivstoff og parafinisk drivstoff, skal disse drivstoffene ikke blandes med konvensjonelle fossile drivstoffer,
- 5) «tungt nullutslippskjøretøy» et rent kjøretøy som definert i nr. 4 bokstav b) i denne artikkelen uten forbrenningsmotor eller med en forbrenningsmotor som slipper ut mindre enn 1 g CO<sub>2</sub>/kWh målt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009(\*\*\*) og dens gjennomføringstiltak, eller som slipper ut mindre enn 1 g CO<sub>2</sub>/km målt i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007(\*\*\*\*) og dens gjennomføringstiltak,

---

(\*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2014/94/EU av 22. oktober 2014 om utbygging av en infrastruktur for alternativt drivstoff (EUT L 307 av 28.10.2014, s. 1).

(\*\*) Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) 2018/2001 av 11. desember 2018 om å fremme bruk av energi fra fornybare energikilder (EUT L 328 av 21.12.2018, s. 82).

(\*\*\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 595/2009 av 18. juni 2009 om typegodkjenning av motorvogner og motorer med hensyn til utslipp fra tunge kjøretøyer (Euro VI), om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer, om endring av forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om oppheving av direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF (EUT L 188 av 18.7.2009, s. 1).

(\*\*\*\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette passasjer- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).».

- 6) Artikkel 5 skal lyde:

«Artikkel 5

#### **Minstemål for anskaffelser**

1. Medlemsstatene skal sikre at anskaffelser av kjøretøyer og tjenester som nevnt i artikkel 3 oppfyller de minstemålene for anskaffelser som er fastsatt i tabell 3 i vedlegget for rene lette kjøretøyer og i tabell 4 i vedlegget for rene tunge kjøretøyer. Disse målene uttrykkes som en minimumsprosent av rene kjøretøyer i det samlede antallet kjøretøyer til veitransport som omfattes av samtlige kontrakter omhandlet i artikkel 3 som er tildelt mellom 2. august 2021 og 31. desember 2025 i den første referanseperioden, og mellom 1. januar 2026 og 31. desember 2030 i den andre referanseperioden.
2. Ved beregning av minstemålene for anskaffelser er det datoen da den offentlige anskaffelsesprosedyren avsluttes gjennom tildeling av kontrakten, som skal gjelde som datoen for den offentlig anskaffelsen.
3. Kjøretøyer som oppfyller definisjonen av rene kjøretøyer i artikkel 4 nr. 4 eller av tunge nullutslippskjøretøyer i artikkel 4 nr. 5 som følge av ettermontering, kan regnes som henholdsvis rene kjøretøyer og tunge nullutslippskjøretøyer når det gjelder oppfyllelse av minstemålene for anskaffelser.
4. For kontrakter som nevnt i artikkel 3 nr. 1 bokstav a) skal antallet kjøretøyer til veitransport som er innkjøpt, leaset, leid eller anskaffet ved leiekjøp, tas i betraktning når det vurderes om minstemålene for anskaffelser er oppfylt.
5. For kontrakter som nevnt i artikkel 3 nr. 1 bokstav b) og c) skal antallet kjøretøyer til veitransport som skal brukes til å yte de tjenestene som omfattes av hver kontrakt, tas i betraktning når det vurderes om minstemålene for anskaffelser er oppfylt.
6. Dersom det ikke vedtas nye mål for perioden etter 1. januar 2030, skal de målene som er fastsatt for den andre referanseperioden, fortsette å gjelde, og de skal beregnes i samsvar med nr. 1–5 for etterfølgende femårsperioder.

7. Medlemsstatene kan anvende, eller gi sine offentlige oppdragsgivere eller oppdragsgivere tillatelse til å anvende, høyere nasjonale mål eller strengere krav enn dem som er angitt i vedlegget.»

7) Artikkel 6 og 7 utgår.

8) Artikkel 8 skal lyde:

«*Artikkel 8*

#### **Utteksling av kunnskap og beste praksis**

Kommisjonen skal lette og strukturere utvekslingen av kunnskap og beste praksis mellom medlemsstatene når det gjelder tiltak for å stimulere offentlige oppdragsgivere og oppdragsgivere til å anskaffe rene og energieffektive kjøretøyer til veitransport.»

9) Artikkel 9 skal lyde:

«*Artikkel 9*

#### **Komitéprosedyre**

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 9 i direktiv 2014/94/EU.

Nevnte komité skal være en komité i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011(\*).

2. Når det vises til dette nummeret, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

3. Dersom komiteens uttalelse skal innhentes ved skriftlig prosedyre, skal prosedyren avsluttes uten resultat dersom komitélederen beslutter det eller et simpelt flertall av komitémedlemmene anmoder om det innen fristen for å avgi uttalelse.

---

(\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).»

10) Artikkel 10 skal lyde:

«*Artikkel 10*

#### **Rapportering og revisjon**

1. Innen 2. august 2022 skal medlemsstatene underrette Kommisjonen om de tiltakene som er truffet for å gjennomføre dette direktivet, og om medlemsstatenes intensjoner med hensyn til framtidig gjennomføringsvirksomhet, herunder tidsplanen og en eventuell innsatsfordeling mellom ulike forvaltningsnivåer, samt gi alle andre opplysninger som medlemsstaten anser som relevante.

2. Innen 18. april 2026 og hvert tredje år deretter skal medlemsstatene sende Kommisjonen en rapport om gjennomføringen av dette direktivet. Disse rapportene skal ledsage rapportene omhandlet i artikkel 83 nr. 3 andre ledd i direktiv 2014/24/EU og artikkel 99 nr. 3 andre ledd i direktiv 2014/25/EU, og de skal inneholde opplysninger om de tiltakene som er truffet for å gjennomføre dette direktivet, og om framtidig gjennomføringsvirksomhet samt alle andre opplysninger som medlemsstaten anser som relevante. Rapportene skal også inneholde opplysninger om hvor mange kjøretøyer og hvilke kjøretøygrupper som omfattes av kontraktene nevnt i artikkel 3 nr. 1 i dette direktivet, basert på data gitt av Kommisjonen i samsvar med nr. 3 i denne artikkelen. Opplysningene skal presenteres på grunnlag av kategoriene fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2195/2002(\*).

3. For å bistå medlemsstatene i deres rapporteringsplikt skal Kommisjonen samle inn og offentliggjøre opplysninger om antallet og gruppene av kjøretøyer som omfattes av kontraktene nevnt i artikkel 3 nr. 1 bokstav a) og c) i dette direktivet, ved å trekke ut de relevante dataene fra kunngjøringer av kontraktstildeling som offentliggjøres i TED-databasen (Tenders Electronic Daily) i samsvar med direktiv 2014/24/EU og 2014/25/EU.

4. Innen 18. april 2027 og deretter hvert tredje år skal Kommisjonen framlegge en rapport for Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av dette direktivet, der det angis hvilke tiltak medlemsstatene har truffet i den forbindelse, på grunnlag av rapportene nevnt i nr. 2.

5. Innen 31. desember 2027 skal Kommisjonen revidere gjennomføringen av dette direktivet og eventuelt framlegge et forslag til regelverk for å endre det med hensyn til perioden etter 2030, herunder for å fastsette nye mål og for å inkludere andre kjøretøygrupper, for eksempel to- og trehjulede kjøretøyer.

6. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter i samsvar med artikkel 9 nr. 2 som fastsetter formatet for rapportene nevnt i nr. 2 i denne artikkelen og ordningene for oversending av dem.

(\*) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2195/2002 av 5. november 2002 om en felles klassifikasjon for offentlige innkjøp (CPV) (EFT L 340 av 16.12.2002, s. 1).».

11) Vedlegget erstattes med teksten i vedlegget til dette direktivet.

#### *Artikkel 2*

#### **Innarbeiding i nasjonal rett**

1. Medlemsstatene skal innen 2. august 2021 sette i kraft de lovene og forskriftene som er nødvendige for å etterkomme dette direktivet. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktivet, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelsene som de vedtar på det området dette direktivet omhandler.

#### *Artikkel 3*

#### **Ikrafttredelse**

Dette direktivet trer i kraft den 20. dagen etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

#### *Artikkel 4*

#### **Adressater**

Dette direktivet er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel 20. juni 2019.

*For Europaparlamentet*

A. TAJANI

*President*

*For Rådet*

G. CIAMBA

*Formann*

## VEDLEGG

## «VEDLEGG

**OPPLYSNINGER OM GJENNOMFØRINGEN AV MINSTEMÅL FOR ANSKAFFELSER AV RENE KJØRETØYER TIL VEITRANSPORT TIL STØTTE FOR LAVUTSLIPPSMOBILITET I MEDLEMSSTATENE***Tabell 1: Koder i den felles klassifikasjon for offentlige anskaffelser (CPV-koder) for tjenester som nevnt i artikkel 3 nr. 1 bokstav c)*

CPV-kode	Beskrivelse
60112000-6	Kollektivtransport på vei
60130000-8	Persontransport på vei for spesielle formål
60140000-1	Persontransport, ikke rutekjøring
90511000-2	Avfallsinnsamling
60160000-7	Postkjøring
60161000-4	Pakke-transport
64121100-1	Postutbringning
64121200-2	Pakkeutbringning

*Tabell 2: Utslippsterskler for rene lette kjøretøyer*

Kjøretøygrupper	Fram til 31. desember 2025		Fra 1. januar 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	Utslipp ved faktisk kjøring (RDE) av luftforurensende stoffer <sup>(1)</sup> som en prosentandel av utslippsgrensene <sup>(2)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	Utslipp ved faktisk kjøring (RDE) av luftforurensende stoffer <sup>(1)</sup> som en prosentandel av utslippsgrensene <sup>(2)</sup>
M <sub>1</sub>	50	80 %	0	Ikke relevant
M <sub>2</sub>	50	80 %	0	Ikke relevant
N <sub>1</sub>	50	80 %	0	Ikke relevant

(1) Angitte RDE-grenseverdier for utslipp av partikler, uttrykt som partikkelantall (PN), dvs. i antall partikler/km, og av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) uttrykt i mg/km, slik disse er rapportert i punkt 48.2 i samsvarssertifikatet beskrevet i vedlegg IX til europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF(\*), for både en fullstendig RDE-kjøresyklus og for bykjøring i en RDE-kjøresyklus.

(2) De gjeldende utslippsgrenseverdiene fastsatt i vedlegg I til forordning (EF) nr. 715/2007 eller dens etterfølgere.

(\*) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/46/EF av 5. september 2007 om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv) (EUT L 263 av 9.10.2007, s. 1).

*Tabell 3: Minstemål for anskaffelser, angitt som andelen av rene lette kjøretøyer i samsvar med tabell 2 i det samlede antallet lette kjøretøyer omfattet av kontraktene omhandlet i artikkel 3 på medlemsstatsplan*

Medlemsstat	Fra 2. august 2021 til 31. desember 2025	Fra 1. januar 2026 til 31. desember 2030
Luxembourg	38,5 %	38,5 %
Sverige	38,5 %	38,5 %
Danmark	37,4 %	37,4 %
Finland	38,5 %	38,5 %
Tyskland	38,5 %	38,5 %
Frankrike	37,4 %	37,4 %
Det forente kongerike	38,5 %	38,5 %
Nederland	38,5 %	38,5 %
Østerrike	38,5 %	38,5 %
Belgia	38,5 %	38,5 %
Italia	38,5 %	38,5 %
Irland	38,5 %	38,5 %
Spania	36,3 %	36,3 %
Kypros	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Hellas	25,3 %	25,3 %
Slovenia	22 %	22 %
Tsjekkia	29,7 %	29,7 %
Estland	23,1 %	23,1 %
Slovakia	22 %	22 %
Litauen	20,9 %	20,9 %
Polen	22 %	22 %
Kroatia	18,7 %	18,7 %
Ungarn	23,1 %	23,1 %
Latvia	22 %	22 %
Romania	18,7 %	18,7 %
Bulgaria	17,6 %	17,6 %

Tabell 4: Minstemål for anskaffelser, angitt som andelen av rene tunge kjøretøyer i det samlede antallet tunge kjøretøyer omfattet av kontraktene omhandlet i artikkel 3 på medlemsstatsplan(\*)

Medlemsstat	Lastebiler (kjøretøygruppe N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> )		Busser (kjøretøygruppe M <sub>3</sub> )(* )	
	Fra 2. august 2021 til 31. desember 2025	Fra 1. januar 2026 til 31. desember 2030	Fra 2. august 2021 til 31. desember 2025	Fra 1. januar 2026 til 31. desember 2030
Luxembourg	10 %	15 %	45 %	65 %
Sverige	10 %	15 %	45 %	65 %
Danmark	10 %	15 %	45 %	65 %
Finland	9 %	15 %	41 %	59 %
Tyskland	10 %	15 %	45 %	65 %
Frankrike	10 %	15 %	43 %	61 %
Det forente kongerike	10 %	15 %	45 %	65 %
Nederland	10 %	15 %	45 %	65 %
Østerrike	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgia	10 %	15 %	45 %	65 %
Italia	10 %	15 %	45 %	65 %
Irland	10 %	15 %	45 %	65 %
Spania	10 %	14 %	45 %	65 %
Kypros	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Hellas	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Tsjekkia	9 %	11 %	41 %	60 %
Estland	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakia	8 %	9 %	34 %	48 %
Litauen	8 %	9 %	42 %	60 %
Polen	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatia	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungarn	8 %	9 %	37 %	53 %
Latvia	8 %	9 %	35 %	50 %

Medlemsstat	Lastebiler (kjøretøygruppe N <sub>2</sub> og N <sub>3</sub> )		Busser (kjøretøygruppe M <sub>3</sub> )(*)	
	Fra 2. august 2021 til 31. desember 2025	Fra 1. januar 2026 til 31. desember 2030	Fra 2. august 2021 til 31. desember 2025	Fra 1. januar 2026 til 31. desember 2030
Romania	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgaria	7 %	8 %	34 %	48 %

(\*) Halvparten av minstemålet for andelen av rene busser skal nås ved å anskaffe nullutslippsbusser som definert i artikkel 4 nr. 5. Dette kravet senkes til en firedel av minstemålet for den første referanseperioden dersom mer enn 80 % av bussene omfattet av samtlige kontrakter omhandlet i artikkel 3 som er tildelt i løpet av denne perioden i en medlemsstat, er toetasjes busser.»