

Brussel, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en
energiezuinige wegvoertuigen**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De EU verbindt zich ertoe een duurzaam, concurrerend, betrouwbaar en koolstofvrij energiesysteem tot stand te brengen. De totstandbrenging van duurzaam vervoer is een kerndoelstelling van het gemeenschappelijk vervoersbeleid. Het komt ook prominent aan bod in de politieke prioriteiten van de Commissie voor 2015-2019, en met name in de energie-unie¹ en in werkgelegenheid, groei en investeringen. In de toespraak over de Staat van de Unie in 2017 wordt een nieuwe strategie voor het industriebeleid uiteengezet, die tot doel heeft van de EU een wereldleider op het gebied van decarbonisatie te maken².

De Europese strategie voor emissiearme mobiliteit, die in juli 2016 is vastgesteld³, vormt de basis voor deze politieke prioriteiten. In deze strategie wordt bevestigd dat de decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en dat we tegen het midden van deze eeuw stevig op weg moeten zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen en vervuilende stoffen als we de verbintenissen willen naleven die de EU is aangegaan tijdens de 21^{ste} Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond.

In de mededeling van de Commissie "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"⁴ wordt erop gewezen dat een toename van de productie en het gebruik van schone voertuigen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en moderne systeemdiensten die gebruik maken van de data-economie in de EU tal van voordelen biedt: de Europese burgers zullen profiteren van veilige, aantrekkelijke, slimme, naadloze en steeds meer geautomatiseerde mobiliteitsoplossingen, die ook nieuwe kansen op groei en concurrentiekracht bieden aan het bedrijfsleven.

Ongeveer 95 % van de voertuigen op de Europese wegen rijdt nog steeds op fossiele brandstoffen. In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit wordt duidelijk gesteld dat de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen in de toekomst aanzienlijk moet versnellen om de verbintenissen van de EU op het gebied van emissiebeperking te kunnen nakomen. In de strategie wordt gewezen op het belang van overheidsopdrachten in deze context: *"om de vraag te ondersteunen, werkt de Commissie [...] aan stimulansen in de regels voor het plaatsen van overheidsopdrachten, in het kader van de herziening van de richtlijn inzake schone voertuigen."*⁵

Zoals aangekondigd in de Mededeling van de Commissie "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"⁶ maakt dit voorstel deel uit van een tweede pakket aan voorstellen dat de Unie zal helpen om emissiearme mobiliteit tot stand te brengen. Dit pakket is gepresenteerd in de mededeling van de Commissie "Invulling geven aan emissiearme mobiliteit - Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en

¹ COM (2015) 80 final.

² https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_en.

³ COM (2016) 501 final.

⁴ COM (2017) 283 final.

⁵ COM (2016) 501 final.

⁶ COM (2017) 283 final.

haar industrie en werknemers verdedigt". Het bevat een combinatie van aanbod- en vraaggerichte maatregelen om de EU op weg te helpen naar emissiearme mobiliteit en tegelijk de concurrentiekracht van het mobiliteitssysteem van de EU te versterken⁷.

Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (ook "de richtlijn schone voertuigen" of "de richtlijn" genoemd) is een aanvulling op de horizontale EU-wetgeving inzake overheidsopdrachten⁸. Volgens deze richtlijn moet bij overheidsopdrachten voor wegvoertuigen verplicht rekening worden gehouden met het energieverbruik tijdens de operationele levensduur en het milieueffect van de voertuigen, teneinde de markt voor schone, energie-efficiënte voertuigen te stimuleren, bij te dragen tot de beperking van CO₂-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen, en de energie-efficiëntie te vergroten.

Een ex-postevaluatie uit 2015 heeft aangetoond dat de richtlijn ernstige tekortkomingen heeft. Over het algemeen maken overheidsinstanties niet goed genoeg gebruik van overheidsopdrachten om schone voertuigen sneller ingang te doen vinden op de markt⁹. Tijdens die evaluatie werden tekortkomingen in het ontwerp van de richtlijn vastgesteld, zoals het ontoereikende toepassingsgebied en het gebrek aan definities. De bepalingen betreffende de aankoop van voertuigen zijn ofwel vaag (technische specificaties), ofwel overgecompliceerd (monetarisering van externe effecten).

De algemene doelstelling van dit initiatief is schone, d.w.z. emissiearme of emissievrije voertuigen, ingang te doen vinden in overheidsopdrachten en aldus bij te dragen tot een verlaging van de totale emissies van het vervoer en tot de concurrentiekracht en groei van de vervoerssector. Overheidsopdrachten blijven relevant als stimulans aan de vraagzijde, ook voor zware transportvoertuigen, waarvoor nog geen wettelijke verplichting tot vermindering van de CO₂-uitstoot bestaat; dergelijke wetgeving is evenwel in voorbereiding. Ze ondersteunen ook de markt voor auto's en bestelwagens in lidstaten waar de verkoop van schone voertuigen zeer laag is - in 2017 werden in 16 lidstaten minder dan 1 % nieuwe elektrische voertuigen ingeschreven, en in 10 lidstaten minder dan 0,5 %. Overheidsopdrachten helpen ook om schone voertuigen ingang te doen vinden in het marktsegment van de zware bedrijfsvoertuigen.

Dankzij de herziening heeft de richtlijn betrekking op alle relevante aanbestedingspraktijken, geeft ze duidelijke signalen op lange termijn en bevat ze vereenvoudigde en effectieve bepalingen. Ze heeft tot doel de bijdrage van de vervoerssector tot de verlaging van CO₂-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen te vergroten en de concurrentiekracht en groei van de sector te versterken. Ze is ook beter afgestemd op het aanbestedingsbeleid van de lidstaten en heeft daardoor een grotere marktimpact.

De herziening breidt ook het toepassingsgebied van de richtlijn uit. Ze bevat een definitie voor schone lichte bedrijfsvoertuigen, gebaseerd op een gecombineerde drempelwaarde voor CO₂-emissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen. Ze maakt het ook mogelijk om

⁷ COM(2017) 675 final

⁸ Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

⁹ In de periode 2009-2015 werd gemiddeld 4,7 % van alle nieuwe voertuigen voor openbaar vervoer (ongeveer 2,7k voertuigen), 0,4 % van alle nieuwe bestelwagens (0,02k voertuigen), 0,07 % van alle starre vrachtwagens (0,006k voertuigen) en 1,7 % van alle nieuwe bussen (0,13k voertuigen) die in het kader van de richtlijn schone voertuigen werden gekocht, aangedreven door een elektrische batterij, een waterstofcel, een plug-in hybridemotor of aardgas.

in het kader van deze richtlijn een gedelegeerde handeling vast te stellen waarin dezelfde aanpak wordt gevolgd voor zware bedrijfsvoertuigen, wanneer in de toekomst CO₂-emissienormen voor dergelijke voertuigen worden vastgesteld op EU-niveau. De herziening bevat ook streefcijfers voor overheidsopdrachten op het niveau van de lidstaten. In het geval van lichte bedrijfswagens wordt daarbij de definitie gevolgd. In het geval van zware bedrijfswagens is dit streefcijfer gebaseerd op alternatieve brandstoffen, in afwachting van de vaststelling van de hierboven bedoelde gedelegeerde handeling. Ten slotte wordt bij de herziening een rapporterings- en monitoringkader ingevoerd en wordt de methode voor de monetaïsering van externe effecten geschrapt.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU bevatten minimale geharmoniseerde regels voor overheidsopdrachten. Deze minimumdrempels zijn de voorwaarden voor de toepasselijkheid van de bepalingen in het kader van de richtlijn schone voertuigen. De doelstellingen van deze herziening zijn in overeenstemming met het Handvest van de grondrechten¹⁰, met name omdat een niet-discriminerende benadering wordt toegepast op afzonderlijke aanbestedende diensten, entiteiten en relevante exploitanten. Ze zijn volledig in overeenstemming met de belangrijkste doelstellingen van andere wetgevende en niet-wetgevende initiatieven die gericht zijn op de beperking van broeikasgasemissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen en op de ondersteuning van het gebruik van schone emissiearme en emissievrije voertuigen. De doelstellingen van deze verordening en de voorgestelde maatregelen zijn in overeenstemming met de voorgestelde verordening voor prestatienormen inzake CO₂-emissies na 2020¹¹. De herziening creëert een aanvullende stimulans voor schone voertuigen aan de vraagzijde en vormt aldus een aanvulling op de beleidshefbomen op EU-niveau, met een marktgerichte push-en-pull-benadering. Op die manier draagt ze bij tot de tenuitvoerlegging van de prestatienormen inzake CO₂-emissies voor auto's en bestelwagens in de periode na 2020, en tot de bestaande EU-wetgeving inzake luchtkwaliteit.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De richtlijn is gebaseerd op artikel 192 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie. De Europese medewetgevers benadrukten het belang van overheidsopdrachten voor de verwezenlijking van de langetermijndoelstellingen van de EU op het gebied van milieu, klimaat en energie, en de doelstellingen inzake groei en concurrentiekracht, met de vaststelling van Richtlijn 2009/33/EG. De rechtsgrondslag is dezelfde als voor de vaststelling van de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De lidstaten en de EU delen de bevoegdheden op het gebied van vervoer, milieu en overheidsopdrachten. De sectorale harmonisering van de regels voor overheidsopdrachten in de interne markt is echter een EU-bevoegdheid. De problemen met de huidige richtlijn kunnen niet door afzonderlijke lidstaten worden opgelost omdat de jurisdictie van de lidstaten eindigt aan de nationale grenzen.

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de acties van de EU in het kader van dit initiatief beperkt blijven tot het verschaffen van een gemeenschappelijk beleidskader met minimumeisen voor de aanschaf van schone voertuigen; de lidstaten behouden de nodige flexibiliteit bij de

¹⁰ http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm

¹¹ COM(2017) 676 final

uitvoering, met inbegrip van de keuze van de technologie. De voorgestelde maatregelen vormen geen inbreuk op de bevoegdheid van de lidstaten om de verlening van (openbaar) vervoer te organiseren, en ze beperken geenszins de keuze van de meest geschikte technologie.

De potentiële grootschalige effecten van de klimaatverandering rechtvaardigen maatregelen op alle bestuursniveaus; dit is een geaccepteerde basis voor beleidsvorming op EU-niveau. Eveneens wordt erkend dat luchtverontreiniging, hoewel dit meestal een lokaal stedelijk probleem is, effectiever kan worden bestreden als de autoriteiten gebruik kunnen maken van de beste beschikbare technologieën; dit wordt vergemakkelijkt door het bestaan van een gemeenschappelijke markt. De kosten van luchtverontreiniging rechtvaardigen samenwerking en actie op alle bestuursniveaus.

- **Evenredigheid**

Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel gaat dit voorstel niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen te verwezenlijken. Het effect van alle maatregelen wordt evenredig geacht. Ze vormen een aanvulling op andere beleidsniveaus, zoals CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens, en ondersteunen de tenuitvoerlegging van de EU-wetgeving inzake luchtkwaliteit. Dit initiatief draagt bij tot een duidelijkere en beter gecoördineerde aanpak. De maatregelen houden ook geen beperkingen in wat de keuze van de meest relevante technologie betreft. Door een aanpak te volgen waarbij een minimumaandeel van overheidsopdrachten betrekking moet hebben op schone voertuigen, ondersteunen ze echter de broodnodige snelle overschakeling naar emissiearme of emissievrije mobiliteit.

Dit initiatief biedt overheidsinstanties de mogelijkheid om, binnen specifieke termijnen, alle maatregelen vast te stellen die nodig zijn om het gebruik van schone voertuigen te faciliteren, teneinde Europese, nationale en lokale beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. Het maakt ook een flexibele wisselwerking tussen nationale, lokale en regionale overheidsinstanties mogelijk, in de context van de algemene minimumstreefcijfers inzake overheidsopdrachten die op nationaal niveau zijn vastgesteld. De territoriale effectbeoordeling van het voorstel heeft aangetoond dat de effecten overwegend positief zijn en relatief evenwichtig verspreid zijn over de EU.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien dit voorstel een bestaande richtlijn wijzigt, is een wijzigingsrichtlijn het meest geschikte instrument. De meeste belanghebbenden die deelnamen aan de openbare raadpleging steunden dit standpunt en stonden afkerig tegenover de optie om de richtlijn in te trekken en te vervangen door een verordening, ondanks de tekortkomingen van de huidige wetgeving. Er werd op gewezen dat een verordening geen ruimte laat om regionale en lokale verschillen aan te pakken.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving**

De conclusie van de ex-postevaluatie luidde dat de richtlijn de overheidsopdrachten voor schone, energie-efficiënte voertuigen niet heeft gestimuleerd. Overheidsopdrachten hebben weinig geholpen om schone voertuigen ingang te doen vinden op de EU-markt en hebben dus weinig effect gehad op de beperking van de broeikasgasemissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen. Ze hebben ook geen zichtbaar effect gehad op het concurrentievermogen en de groei in de sector.

In de beoordeling worden de volgende punten aangehaald als belangrijkste redenen voor de beperkte impact van de richtlijn:

- het beperkte gamma aan contracten dat onder de richtlijn valt: door de beperkte bepalingen inzake het toepassingsgebied, heeft de richtlijn geen betrekking op andere praktijken dan rechtstreekse aankoop door overheidsinstanties. Ze heeft bijvoorbeeld geen betrekking op renting, leasing of huurkoop van voertuigen. Ze heeft ook geen betrekking op andere vervoerscontracten dan contracten voor openbaar passagiersvervoer.
- het gebrek aan duidelijke bepalingen voor de aankoop van voertuigen: de richtlijn bevat geen duidelijke definitie van schone voertuigen en geen duidelijke voorschriften voor de aankoop van dergelijke voertuigen.
- de complexe bepaling inzake het gebruik van de monetariseringsmethode: uit de evaluatie is gebleken dat openbare instanties zelden gebruik maken van deze methode omdat ze zo complex is.
- gebrek aan onderlinge afstemming van het beleid inzake overheidsopdrachten van de lidstaten: in overweging 15 van de richtlijn schone voertuigen wordt opgemerkt dat de aanschaf van voertuigen voor openbare vervoersdiensten een aanzienlijke invloed kan hebben op de markt indien in de hele Gemeenschap geharmoniseerde criteria worden gehanteerd. Dergelijke geharmoniseerde criteria bestaan echter nog niet.

De conclusie van de ex-postevaluatie luidde dat de richtlijn in voege moest blijven. Overheidsopdrachten kunnen helpen om schone voertuigen ingang te doen vinden op de markt en kunnen bijdragen tot schaalvoordelen die tot lagere productiekosten en lagere prijzen zullen leiden. Dit zou op zijn beurt de particuliere vraag naar schone voertuigen stimuleren: een grotere zichtbaarheid kan het vertrouwen van de consumenten doen toenemen. Een intrekking zou een verkeerd signaal geven in het kader van de overgang van de EU naar emissiearm vervoer. Overheidsinstanties en entiteiten die overheidsopdrachten uitschrijven, zouden de aankoop moeilijker kunnen rechtvaardigen, aangezien deze specifieke eisen niet zijn opgenomen in de horizontale wetgeving inzake overheidsopdrachten. Op dit moment zijn er ook geen alternatieve beleidsmaatregelen voorhanden om de markt voor schonere zware bedrijfsvoertuigen te stimuleren.

In de ex-post evaluatie wordt een reeks wijzigingen van de richtlijn aanbevolen, zoals een uitbreiding van het toepassingsgebied en de opname van een definitie en bijbehorende eisen inzake acties in de bepalingen voor de aankoop van voertuigen. Voorts wordt ook gewezen op de noodzaak tot verbetering van het niveau en de kwaliteit van de informatie en gegevens die beschikbaar zijn om in de toekomst de monitoring van de effectiviteit en efficiëntie van de richtlijn te ondersteunen.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

In het kader van de effectbeoordeling zijn belanghebbenden geraadpleegd tijdens:

- een openbare raadpleging van 19 december 2016 tot en met 24 maart 2017: de behoefte aan een herziening werd bevestigd tijdens deze raadpleging; de meerderheid van de respondenten was voorstander van een uitbreiding van het toepassingsgebied en de opname van een definitie en bijbehorende eisen inzake acties;
- gesprekken met belanghebbenden tussen december 2016 en maart 2017; de belanghebbenden wezen met name op de behoefte aan flexibiliteit bij de tenuitvoerlegging van de richtlijn;

- een openbare bijeenkomst van belanghebbenden over de openbare raadpleging op 28 april 2017, waar de behoefte aan en de relatieve voordelen van een uitbreiding van het toepassingsgebied en de opname van een definitie en bijbehorende eisen inzake overheidsopdrachten werden besproken;
- vergaderingen met vertegenwoordigers van de lidstaten op 8 februari, 5 april en 28 april 2017, waar de relevantie van samenhangend beleid en de voordelen van een definitie van schone voertuigen op basis van een emissiegebaseerde benadering werd benadrukt.
- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De opstelling van het effectbeoordelingsverslag ging van start met de ex-postevaluatie van de richtlijn¹². De meeste informatie die werd gebruikt, werd tijdens de raadpleging door belanghebbenden verstrekt. Deze informatie werd aangevuld met informatie die de belanghebbenden op ad-hocbasis aan de Commissie hebben verstrekt.

Ook de subgroep inzake alternatieve brandstoffen in steden van het Forum voor duurzaam vervoer van het DG MOVE heeft informatie verstrekt. Ten slotte werd ook gebruik gemaakt van informatie die werd verzameld voor de opstelling van de criteria van de Commissie voor groene overheidsopdrachten. De effectbeoordeling berust voor een groot deel op een begeleidende studie die werd uitgevoerd door Ricardo AEA¹³. In het algemeen werden voor de opstelling van de effectbeoordeling een groot aantal bronnen geraadpleegd die grotendeels exhaustief en representatief voor de diverse groepen belanghebbenden waren.

De Commissie heeft op 11 mei 2017 een vergadering georganiseerd over de territoriale effectbeoordeling van dit wetgevingsvoorstel met belanghebbenden van diverse steden en regio's.

- **Effectbeoordeling**

De effectbeoordeling werd op 26 juli 2017 ingediend bij de Raad voor regelgevingstoetsing van de Commissie. De raad heeft op 13 september 2017 een positief advies met voorbehoud uitgebracht; de raad was van mening dat in het eindverslag beter moet worden uitgelegd welke meerwaarde het initiatief heeft in vergelijking met andere initiatieven inzake emissies van het wegvervoer en hoe het de marktpenetratie van de voertuigen in kwestie zal verbeteren. De raad merkte op dat de redenering achter de verschuiving in het beheer van de richtlijn met betrekking tot het beginsel van de technologische neutraliteit duidelijker moest worden uitgelegd en dat nadere informatie moest worden verstrekt over het ontwerp van de beleidsopties. Voorts werd in het advies opgemerkt dat de netto-baten van de beleidsopties op korte en lange termijn duidelijker moeten worden uiteengezet en dat de tenuitvoerlegging van de benadering en de REFIT-implicaties gedetailleerder moeten worden toegelicht.

Punten 1.2, 3.3, 3.4 en 4.3 van het definitieve effectbeoordelingsverslag bevatten een uitgebreide beschrijving en beoordeling van de toegevoegde waarde van het initiatief en de links met andere beleidsinitiatieven. De afgeleide effecten op particuliere aankoopbeslissingen zijn kwalitatief beschreven in punt 2.1. Punt 5 bevat een gedetailleerde beschrijving van de beleidsopties, waarbij wordt voortgebouwd op de voorafgaande screening van alle mogelijke maatregelen in punt 4. Ook de redenen waarom de internalisering van externe kosten is afgewezen, namelijk het beperkte gebruik ervan in de praktijk, komen aan

¹² Zie <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

¹³ SWD(2017) 366 final

bod in dit punt. Punt 6 bevat een uitgebreide analyse van de effecten van alle opties en een analyse van de trade-offs, in de mate van het mogelijke. De effectbeoordeling bevat ook informatie over de gevoeligheid van het basisscenario in verhouding tot andere beleidsinitiatieven. De samenvatting van de effectbeoordeling en het advies van de Raad voor regelgevingstoetsing zijn beschikbaar op de website van de Commissie¹⁴:

Beleidsopties

Optie 1: Intrekking van de richtlijn

Deze beleidsoptie houdt in dat de richtlijn wordt ingetrokken. Er worden verschillende niet-wetgevende instrumenten gebruikt om de specifieke doelstellingen van de richtlijn te verwezenlijken, waaronder bewustmaking en bevordering van het gebruik van de door de Commissie vastgestelde vrijwillige criteria voor groene overheidsopdrachten. De bestaande financiële richtsnoeren van de EU voor emissiearme en emissievrije voertuigen¹⁵ kunnen worden herzien. Vrijwillige maatregelen van marktdeelnemers worden aangemoedigd.

Optie 2: Een definitie van schone voertuigen opstellen en de lidstaten verplichten nationale beleidsplannen op te stellen of gebruik te maken van de monetariseringsmethode

Deze beleidsoptie houdt een aantal beperkte wijzigingen in. Het toepassingsgebied van de richtlijn blijft onveranderd, maar de lidstaten moeten een van de volgende twee benaderingen kiezen:

- een gemeenschappelijke definitie van schone voertuigen gebruiken op basis uitlaatemissies, zoals gedefinieerd in de gewijzigde richtlijn, en op basis daarvan een nationaal beleidskader met een langetermijndoelstelling opstellen; of
- alle overheidsinstanties verplichten om voertuigen aan te schaffen op basis van hun gemonetariseerde interne en externe kosten, waarvoor verplicht gebruik moet worden gemaakt van de in de richtlijn beschreven methode.

Optie 3: Een definitie van schone voertuigen opstellen op basis van emissiegrenswaarden, en minimumdoelstellingen voor overheidsopdrachten voor lichte bedrijfsvoertuigen opstellen, en tegelijk het toepassingsgebied uitbreiden.

Deze beleidsoptie houdt in dat de richtlijn grondig wordt herzien. Hierdoor wordt de richtlijn ambitieuzer en verandert de voornaamste governancebenadering. Deze optie:

- introduceert een gemeenschappelijke definitie van schone voertuigen op basis van een op emissies gebaseerde grenswaarde (tank-tot-wiel) voor lichte bedrijfsvoertuigen, waarbij gebruik wordt gemaakt van een combinatie van CO₂ en luchtverontreinigende stoffen;
- legt een minimumstreefcijfer op voor overheidsopdrachten voor 2025 en 2030, die op het niveau van de lidstaten wordt vastgesteld voor lichte bedrijfsvoertuigen, volgens de drempelwaarden die in het kader van de EU-wetgeving inzake overheidsopdrachten zijn vastgesteld¹⁶;

¹⁴ [weblink invoegen wanneer beschikbaar].

¹⁵ SWD(2013) 27.

¹⁶ De termijn van 2025 laat voldoende tijd om de processen voor overheidsopdrachten voor te bereiden en aan te passen, maar geeft toch al marktsignalen op korte termijn. Een gefaseerde benadering met het oog op 2030

- introduceert maatregelen om het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden; en
- schrapt de monetariseringsmethode.

Optie 4: Een definitie opstellen op basis van alternatieve brandstoffen, en minimumdoelstellingen voor overheidsopdrachten voor alle voertuigen opstellen, en tegelijk het toepassingsgebied uitbreiden.

Deze beleidsoptie volgt dezelfde algemene benadering voor de herziening van de richtlijn als beleidsoptie 3, maar met een aantal verschillen. Deze optie:

- voert een gemeenschappelijke definitie van schone voertuigen in op basis van alternatieve brandstoffen voor plug-in hybride voertuigen, elektrische voertuigen met een batterij, elektrische voertuigen met een brandstofcel en lichte en zware bedrijfsvoertuigen op aardgas/biomethaan.
- legt een minimumstreefcijfer op voor overheidsopdrachten voor 2025 en 2030, die op het niveau van de lidstaten wordt vastgesteld voor lichte en zware bedrijfsvoertuigen, volgens de definitie en drempelwaarden die in het kader van de EU-wetgeving inzake overheidsopdrachten zijn vastgesteld;
- introduceert maatregelen om het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden; en
- schrapt de monetariseringsmethode.

Optie 5: Een verordening vaststellen waarbij de monetariseringsmethode wordt gebruikt als enige bron van informatie voor de aanschaf van voertuigen, en tegelijk het toepassingsgebied uitbreiden

Deze beleidsoptie wijzigt volledig het governancekader voor de aanschaf van schone voertuigen. De huidige richtlijn wordt vervangen door een verordening inzake de bevordering van schone voertuigen; de aanschaf van voertuigen moet worden gebaseerd op hun energie- en milieueffecten, die moeten worden gemonetariseerd volgens de herziene methode. Ook het toepassingsgebied van de richtlijn wordt uitgebreid.

Optie 6: Een definitie van schone voertuigen opstellen op basis van emissiegrenswaarden, en minimumdoelstellingen voor overheidsopdrachten voor lichte bedrijfsvoertuigen opstellen, gecombineerd met een definitie op basis van alternatieve brandstoffen, en minimumdoelstellingen voor overheidsopdrachten voor zware bedrijfsvoertuigen opstellen

Deze optie is een combinatie van elementen uit beleidsopties 3 en 4. Ze erkent het voordeel van een emissiegebaseerde benadering bij de definitie van schone voertuigen. Voor lichte bedrijfsvoertuigen wordt de benadering van optie 3 gebruikt. Voor zware bedrijfsvoertuigen wordt de benadering van optie 4 gebruikt; de Commissie krijgt de mogelijkheid om een gedelegeerde handeling vast te stellen om deze benadering te wijzigingen in een benadering met emissiegebaseerde drempelwaarden zodra op het niveau van de EU CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen zijn vastgesteld.

Optie 6 is gekozen als voorkeursoptie voor de herziening van de richtlijn. Ze zorgt voor betere samenhang met het gebruik van CO₂-emissienormen voor auto's en bestelwagens op het niveau van de EU. Beide initiatieven hebben betrekking op hetzelfde type voertuig, via een

biedt ook de mogelijkheid om het ambitieniveau van de richtlijn te verhogen, teneinde aan te zetten tot innovatie bij de aanschaf van voertuigen.

combinatie van marktgebaseerde push-and pull-hefbomen. Optie 6 zorgt er ook voor dat de richtlijn in de toekomst kan worden aangepast aan een emissiegebaseerde benadering van zware bedrijfsvoertuigen. Ze heeft ook een onmiddellijk effect op de marktpenetratie in het segment van de zware bedrijfsvoertuigen. Ten slotte schept ze duidelijkheid omtrent het pad dat in de toekomst zal worden gevolgd, waardoor de marktdeelnemers zekerheid krijgen op lange termijn, en behoudt ze toch de nodige flexibiliteit en keuzevrijheid in de tenuitvoerlegging.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

De resultaatgerichtheid en vereenvoudiging van de richtlijn inzake schone voertuigen is afhankelijk van de vaststelling van een duidelijke definitie en bijbehorende minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten en van de afschaffing van de complexe monetariseringsmethode. Als de huidige aanpak van de richtlijn zou worden voortgezet, zouden de trade-offs tussen een betere definiëring van schone voertuigen (en bijbehorende bepalingen inzake aankoop) en een verbetering van de monetariseringsmethode de bovenhand halen en verhinderen dat de doelstelling van sterke marktsignalen en effectievere procedures voor overheidsopdrachten wordt bereikt. De voorkeursoptie zal in eerste instantie waarschijnlijk tot een toename van de administratieve rompslomp leiden omdat de streefcijfers ten uitvoer moeten worden gelegd en verslagen moeten worden opgesteld. Deze wegen echter niet op tegen de totale sociaaleconomische voordelen en de vereenvoudiging van de voorgestelde benadering voor duidelijke bepalingen op langere termijn. De tenuitvoerlegging in de lidstaten laat ruimte om lokale en regionale initiatieven voor overheidsopdrachten flexibel te combineren volgens de capaciteit en maturiteit van de markt. Het effectieve gebruik van de codes uit de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten (CPV) en de invoer in de TED-gegevensbank (Tender Electronic Daily) zal de rapportering en monitoring ondersteunen en vereenvoudigen. Uit het effectbeoordelingsverslag blijkt dat de voordelen van vereenvoudiging zullen toenemen naarmate de richtlijn langer ten uitvoer wordt gelegd.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de EU-begroting.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Dit voorstel komt tegemoet aan het huidige gebrek aan rapportageverplichtingen. De lidstaten moeten om de drie jaar verslag uitbrengen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn, beginnende met een tussentijds verslag in 2023, in 2026 gevolgd door een volledig verslag over de tenuitvoerlegging van de doelstelling voor 2025. In de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten moeten gemeenschappelijke codes voor emissiearme en emissievrije voertuigen worden opgenomen om de bekendmaking in de TED-gegevensbank te vergemakkelijken. Bovendien zal de Commissie de tenuitvoerlegging van de herziene richtlijn verder ondersteunen via werkzaamheden in het kader van haar forum voor duurzaam vervoer.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel voor een richtlijn tot wijziging van de richtlijn inzake schone wegvoertuigen is gebaseerd op beleidsoptie 6. De richtlijn wordt als volgt gewijzigd:

- Het toepassingsgebied van de richtlijn, zoals uiteengezet in artikel 3, wordt uitgebreid tot andere vormen van aanschaf dan aankoop, namelijk leasing, renting of huurkoop, en tot openbaredienstcontracten voor openbaar-vervoersdiensten, diensten voor passagiersvervoer over de weg voor speciale doeleinden, niet-geregeld passagiersvervoer en huur van bussen en touringcars met bestuurder, volgens de in de bijlage vermelde codes van deze diensten in de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten;
- aan de definitie van artikel 4, lid 4, van de richtlijn wordt een verwijzing toegevoegd naar de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten door lidstaten, welke in de bijlage zijn opgenomen;
- de bepalingen van artikel 5 inzake de aankoop van schone voertuigen worden herzien teneinde minimumstreefcijfers voor de aankoop van schone voertuigen vast te stellen, uitgesplitst volgens lidstaat en voertuigsegment, volgens een combinatie van emissiedrempels voor CO₂ en luchtverontreinigende stoffen (lichte bedrijfsvoertuigen) en alternatieve brandstoffen (zware bedrijfsvoertuigen), zoals opgenomen in de bijlage en vanaf de daarin gespecificeerde datums;
- artikel 6 wordt geschrapt;
- er wordt een nieuw artikel 7 inzake de delegatie van bevoegdheden ingevoerd en artikel 9 inzake de uitoefening van uitvoeringsbevoegdheden wordt gewijzigd;
- artikel 10 wordt aangepast teneinde rapporteringsverplichtingen voor de lidstaten in te voeren en om de rapporteringsverplichtingen van de Commissie in overeenstemming te brengen met de rapportering door de lidstaten, met een tussentijds verslag in 2023, in 2026 gevolgd door een volledig verslag over de tenuitvoerlegging van de streefcijfers voor 2025 en vervolgens om de drie jaar.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Unie verbindt zich ertoe te komen tot een duurzaam, concurrerend, betrouwbaar en koolstofvrij energiesysteem³. In de energie-unie en het beleidskader 2020 voor energie en klimaat⁴ is de Unie ambitieuze verbintenissen aangegaan om de broeikasgasemissies in 2030 met minstens 40 % te beperken in vergelijking met 1990, om het aandeel van hernieuwbare energie met minstens 27 % te doen stijgen, om een energiebesparing van minstens 27 % te verwezenlijken en om de energiezekerheid, het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de Unie te verbeteren.
- (2) In de Europese strategie voor emissiearme mobiliteit⁵ heeft de Commissie aangekondigd dat de decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en dat we tegen het midden van deze eeuw stevig op weg moeten zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van vervoer als we de verbintenissen willen naleven die de Unie is aangegaan tijdens de 21^{ste} Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC), die in 2015 in Parijs plaatsvond. Bovendien moeten de emissies van luchtverontreinigende stoffen van het vervoer die schadelijk zijn voor de gezondheid zonder aarzelen aanzienlijk worden teruggedrongen. Dit kan worden bereikt door een reeks beleidsinitiatieven, waaronder het gebruik van overheidsopdrachten voor schone voertuigen.

¹ PB C , blz. .

² PB C , blz. .

³ Conclusies van de Europese Raad van 24 oktober 2014.

⁴ Mededeling van de Commissie "Een beleidskader voor klimaat en energie in de periode 2020-2030" (COM(2014) 15 final).

⁵ COM(2016) 501 final.

- (3) In haar mededeling "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"⁶ benadrukt de Commissie dat een toename van de productie en het gebruik van schone voertuigen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en nieuwe mobiliteitsdiensten die baat hebben bij de digitalisering en automatisering in de Unie, tal van voordelen biedt voor de burgers, lidstaten en ondernemingen in Europa, zoals veiliger en naadloos vervoer en minder blootstelling aan schadelijke verontreinigende emissies. In de toespraak over de Staat van de Unie in 2017 werd voorts gesteld dat de EU een wereldleider op het gebied van decarbonisatie moet worden.
- (4) Zoals aangekondigd in de Mededeling van de Commissie "Europa in beweging – Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen"⁷ maakt dit voorstel deel uit van een tweede pakket aan voorstellen dat de Unie zal helpen om emissiearme mobiliteit tot stand te brengen. Dit pakket, dat is gepresenteerd in de mededeling van de Commissie "Invulling geven aan emissiearme mobiliteit - Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt", bevat een combinatie van aanbod- en vraaggerichte maatregelen om de EU op weg te zetten naar emissiearme mobiliteit en tegelijk de concurrentiekracht van het mobiliteits-ecosysteem in de EU te versterken.
- (5) Nieuwe innoverende technologieën helpen de emissies van voertuigen terug te dringen, hetgeen bijdraagt tot de decarbonisering van de vervoerssector. De emissies van CO₂ en bepaalde verontreinigende stoffen (stofdeeltjes, stikstofoxiden en niet-metaalhoudende koolwaterstoffen) zullen waarschijnlijk afnemen naarmate emissiearme en emissievrije voertuigen meer ingang vinden op de markt, en het concurrentievermogen en de groei van de Europese voertuigsector op de groeiende mondiale markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen zal verbeteren.
- (6) Via hun aanbestedingsbeleid kunnen overheidsinstanties markten voor innoverende goederen en diensten oprichten en ondersteunen. In Richtlijnen 2014/24/EU⁸ en 2014/25/EU⁹ zijn de minimumregels vastgesteld die overheidsinstanties en bepaalde exploitanten van diensten van openbaar nut moeten volgen om op geharmoniseerde wijze overheidsopdrachten te plaatsen voor goederen, werken en diensten. In die regels zijn met name algemene drempels vastgesteld voor het volume van de contracten die onder de wetgeving van de Unie moeten vallen; deze drempels gelden ook voor de richtlijn inzake schone voertuigen.
- (7) Richtlijn 2009/33/EG vult de horizontale Uniewetgeving inzake overheidsopdrachten aan met duurzaamheidscriteria, teneinde de markt voor schone en energie-efficiënte wegvoertuigen te stimuleren. De Commissie heeft in 2015 een ex-postevaluatie uitgevoerd van de richtlijn inzake schone voertuigen en kwam tot de conclusie dat de richtlijn er niet voor zorgde dat schone voertuigen sneller ingang vonden op de markt in de Unie, met name wegens tekortkomingen in de bepalingen inzake het toepassingsgebied en de aankoop van voertuigen. Uit de evaluatie bleek dat de richtlijn slechts een zeer beperkt effect had op de beperking van de emissies van

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM (2017) 283 final.

⁸ PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65-242.

⁹ PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243-374.

broeikasgassen en verontreinigende stoffen en op de bevordering van het concurrentievermogen van de sector.

- (8) Uit de effectbeoordeling blijkt duidelijk dat een wijziging van de algemene beleidsaanpak, waarbij op het niveau van de Unie de overheidsopdrachten verschuiven naar schone voertuigen, tal van voordelen biedt. Door minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten vast te stellen, kan de doelstelling om schone voertuigen ingang te doen vinden op de markt beter worden bereikt dan door externe kosten mee te nemen in besluiten voor overheidsopdrachten; verder wordt er ook op gewezen dat het belangrijk is in alle besluiten voor overheidsopdrachten rekening te houden met milieuaspecten. De voordelen voor de Europese burgers op middellange en lange termijn rechtvaardigen deze aanpak, voor zover geen specifieke technologie wordt opgelegd aan aanbestedende diensten, entiteiten en exploitanten.
- (9) Door het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot leasing, renting en huurkoop van voertuigen, en tot contracten voor openbare vervoersdiensten over de weg, passagiersvervoer over de weg voor speciale doeleinden, niet-geregeld passagiersvervoer en huur van bussen en touringcars met bestuurder, en tot specifieke post- en koerierdiensten en afvalverwijderingsdiensten, wordt gegarandeerd dat alle relevante aanbestedingspraktijken onder de richtlijn vallen.
- (10) De meeste belanghebbenden zijn voorstander van een definitie van schone voertuigen die rekening houdt met de eisen inzake de vermindering van broeikasgassen en luchtverontreinigende emissies van lichte en zware bedrijfsvoertuigen. Om te garanderen dat er in de Unie passende stimulansen worden gegeven om emissiearme en emissievrije voertuigen ingang te doen vinden op de markt, moeten de in deze wijziging vastgestelde bepalingen inzake overheidsopdrachten voor dergelijke voertuigen in overeenstemming worden gebracht met de bepalingen van de Uniewetgeving inzake CO₂-emissies van voertuigen en bestelwagens voor de periode na 2020¹⁰. Maatregelen die in het kader van de gewijzigde richtlijn worden uitgevoerd, zullen bijdragen tot de naleving van de vereisten van deze normen. Een ambitieuzere benadering van overheidsopdrachten kan een belangrijke aanvullende marktprikkel geven.
- (11) Lichte en zware bedrijfsvoertuigen worden gebruikt voor verschillende doeleinden en hebben verschillende niveaus van marktmaturiteit; het zou nuttig zijn in overheidsopdrachten rekening te houden met deze verschillen. Uit de effectbeoordeling is gebleken dat een benadering op basis van alternatieve brandstoffen een meerwaarde biedt, in afwachting van de vaststelling van technologisch neutrale eisen voor CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen op het niveau van de Unie, die de Commissie voornemens is in de toekomst vast te stellen. In de effectbeoordeling werd verder erkend dat de markt voor emissiearme en emissievrije stadsbussen volwassener is geworden, terwijl de markt voor emissiearme en emissievrije vrachtwagens zich nog in een pril stadium bevindt.
- (12) De vaststelling van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone voertuigen tegen 2025 en 2030 op het niveau van de lidstaten draagt bij tot de beleidszekerheid op markten waar investeringen in emissiearme en emissievrije mobiliteit noodzakelijk zijn. De minimumstreefcijfers ondersteunen de marktcreatie in de hele Unie. Ze zorgen voor de nodige tijd om de processen voor overheidsopdrachten aan te passen en geven een duidelijk marktsignaal. In de

¹⁰

COM(2017) 676 final.

effectbeoordeling wordt erop gewezen dat steeds meer lidstaten streefcijfers vaststellen, afhankelijk van hun economische capaciteit en de ernst van het probleem. Er moeten verschillende doelstellingen worden vastgesteld voor verschillende lidstaten, al naargelang hun economische capaciteit (bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking) en de blootstelling aan vervuiling (bevolkingsdichtheid in steden). De minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten moeten worden aangevuld met de verplichting voor aanbestedende diensten, entiteiten en exploitanten om in al hun aanbestedingsprocedures rekening te houden met relevante energie- en milieuaspecten. Uit de territoriale effectbeoordeling van deze gewijzigde richtlijn bleek dat het effect gelijk verspreid zal zijn over de regio's in de Unie.

- (13) Het effect van overheidsopdrachten voor schone voertuigen zal het grootst zijn in gebieden met relatief veel luchtverontreiniging. De overheden van de lidstaten worden aangespoord om vooral op dergelijke gebieden te focussen bij de vaststelling van hun binnenlandse minimumstreefcijfers en om de desbetreffende maatregelen op te nemen in hun verslagen in het kader van deze gewijzigde richtlijn.
- (14) Levenscycluskosten zijn een belangrijk instrument voor aanbestedende autoriteiten en entiteiten; dit betekent dat rekening wordt gehouden met de energie- en milieukosten gedurende de volledige levenscyclus van een voertuig, met inbegrip van de kosten van broeikasgasemissies en andere verontreinigende stoffen, op basis van een relevante methode om de geldwaarde van deze kosten te bepalen. Gezien het schaarse gebruik van de in Richtlijn 2009/33/EG voorgeschreven methode om de operationele levenscycluskosten te berekenen en de informatie die aanbestedende autoriteiten en entiteiten hebben verstrekt over hun eigen methoden, die afgestemd zijn op hun specifieke omstandigheden en behoeften, moet geen enkele methode verplicht worden gesteld, maar moeten de aanbestedende autoriteiten entiteiten of exploitanten kunnen kiezen welke methode voor de berekening van de levenscycluskosten zij gebruiken om hun aanbestedingsprocessen te ondersteunen.
- (15) Om effectieve monitoring van de tenuitvoerlegging van deze richtlijn mogelijk te maken, moeten de verslagen over overheidsopdrachten in het kader van deze gewijzigde richtlijn een duidelijk marktoverzicht bevatten. In 2023 moet voor het eerst een tussentijds verslag worden ingediend; het eerste volledige verslag over de tenuitvoerlegging van de minimumstreefcijfers moet voor het eerst in 2026, en daarna om de drie jaar worden ingediend. Om de administratieve lasten voor individuele overheidsorganen tot een minimum te beperken en een doeltreffend marktoverzicht op te stellen, moet eenvoudige rapportering mogelijk worden gemaakt. De Commissie zorgt voor volledige rapportering over emissiearme en emissievrije voertuigen en andere voertuigen op alternatieve brandstoffen in het kader van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten van de Unie. Specifieke codes in de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten zullen helpen bij de registratie en monitoring in de TED-gegevensbank (Tender Electronic Daily).
- (16) Door gerichte openbare steunmaatregelen te nemen op het niveau van de lidstaten en de Unie kan de marktopname van schone voertuigen verder worden ondersteund. Dit omvat een betere uitwisseling van kennis en afstemming van overheidsopdrachten om acties mogelijk te maken op een schaal die groot genoeg is om de kosten te drukken en een effect te hebben op de markt. De mogelijkheid van overheidssteun ter bevordering van de ontwikkeling van de infrastructuur die nodig is voor de distributie van alternatieve brandstoffen wordt erkend in de Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van

milieubescherming en energie 2014-2020¹¹. De bepalingen van het EG-Verdrag, in het bijzonder de artikelen 107 en 108, blijven echter van toepassing op dergelijke staatssteun.

- (17) Om de doelstellingen van deze richtlijn te verwezenlijken, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden gedelegeerd, teneinde de bepalingen met betrekking tot CO₂-emissienormen voor zware bedrijfsvoertuigen te actualiseren voor een periode van vijf jaar die begint op [*datum van inwerkingtreding invoegen*]. Deze periode moet daarna stilzwijgend met eenzelfde periode worden verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich tegen dergelijke verlenging verzet. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens haar voorbereidend werk tot passende raadpleging overgaat, ook op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en aan de Raad.
- (18) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk langs de vraagzijde stimulansen geven voor schone voertuigen en zo een overgang naar emissiearme mobiliteit ondersteunen, niet voldoende door de lidstaten alleen kan worden verwezenlijkt en derhalve, met het oog op een gemeenschappelijk beleidskader op lange termijn en om schaalredenen, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 VWEU neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het beginsel van evenredigheid zoals bedoeld in datzelfde artikel gaat deze richtlijn niet verder dan hetgeen nodig is om deze doelstellingen te bereiken.
- (19) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken van 28 september 2011¹² hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van die stukken gerechtvaardigd.
- (20) Richtlijn 2009/33/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2009/33/EG wordt als volgt gewijzigd:

- (1) De titel wordt vervangen door:

"Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit".

¹¹ PB C 200 van 28.6.2014, blz. 1.

¹² PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

- (2) Artikel 3 wordt vervangen door:

"Artikel 3

Toepassingsgebied

Deze richtlijn is van toepassing op overeenkomsten voor de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen:

- a) door aanbestedende diensten of aanbestedende entiteiten, voor zover zij verplicht zijn de in Richtlijn 2014/24/EU en Richtlijn 2014/25/EU bedoelde procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten toe te passen;
- b) door exploitanten, om te voldoen aan openbare dienstverplichtingen in het kader van een openbare dienstcontract in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad¹³;
- c) op basis van openbare dienstcontracten voor vervoersdiensten, zoals uiteengezet in tabel 1 van de bijlage, die een drempel overschrijden die door de lidstaten is vastgesteld, maar die niet hoger mag liggen dan de in artikel 4 van Richtlijn 2014/24/EU en artikel 15 van Richtlijn 2014/25/EU vastgestelde drempelwaarden".

- (3) Artikel 4 wordt vervangen door:

"Artikel 4

Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1. "aanbestedende diensten": aanbestedende diensten als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, van Richtlijn 2014/24/EU en artikel 3 van Richtlijn 2014/25/EU.
- 2. "aanbestedende entiteiten": aanbestedende entiteiten als bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 2014/25/EU.
- 3. "wegvoertuig": een voertuig dat onder bijlage II, letter A, punten 1 en 2, van Richtlijn 2007/46/EG¹⁴ valt.
- 4. "schoon voertuig":
 - a) een voertuig van categorie M1 of M2 met een maximale uitlaatemissie, uitgedrukt in gram CO₂/km, en verontreinigende emissies in echte rijomstandigheden die lager zijn dan een percentage van de in tabel 2 van de bijlage vermelde toepasselijke emissiegrenzen; of
 - b) een voertuig van categorie N1 met een maximale uitlaatemissie, uitgedrukt in gram CO₂/km, en verontreinigende emissies in echte rijomstandigheden die lager zijn dan een percentage van de in tabel 2 van de bijlage vermelde toepasselijke emissiegrenzen; of
 - c) een voertuig van categorie M3, N2 of N3 zoals gedefinieerd in tabel 3 van de bijlage".

- (4) Het volgende artikel 4 bis wordt ingevoegd:

¹³ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).

¹⁴ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

"Artikel 4 bis

Bevoegdheidsdelegatie

De Commissie wordt gemachtigd om overeenkomstig artikel 8 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde CO₂-uitlaatemissies en emissies van luchtverontreinigende stoffen van zware bedrijfsvoertuigen op te nemen in tabel 3 van de bijlage, zodra op het niveau van de Unie normen voor CO₂-emissies van zware bedrijfsvoertuigen van kracht zijn".

- (5) Artikel 5 wordt vervangen door:

"Artikel 5

Minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten

1. De lidstaten zien erop toe dat de aankoop, leasing, renting of huurkoop van wegvoertuigen, openbaredienstcontracten voor personenvervoer per spoor en over de weg en openbaredienstcontracten als vermeld in artikel 3 van deze richtlijn voldoen aan de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor lichte bedrijfsvoertuigen als bedoeld in tabel 4 van de bijlage en voor zware bedrijfsvoertuigen als bedoeld in tabel 5 van de bijlage.

2. De autoriteiten van de lidstaten mogen hogere minimumstreefcijfers toepassen dan die welke in de bijlage bij deze richtlijn zijn vermeld."

- (6) De artikelen 6 en 7 worden geschrapt.

- (7) Een nieuw artikel 8 bis wordt ingevoegd:

"Artikel 8 bis

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt met ingang van *[datum van inwerkingtreding invoegen]* voor een periode van vijf jaar aan de Commissie verleend. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van de termijn van 5 jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 4 bis bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het besluit laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord over beter wetgeven van 13 april 2016.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 4 bis vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Op initiatief van het Europees Parlement of de Raad wordt deze termijn met twee maanden verlengd".

(8) Artikel 9 wordt vervangen door:

"1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, stelt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet vast en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer het advies van het comité via een schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, de voorzitter van het comité daartoe besluit of een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom verzoekt."

(9) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

(a) Lid 1 wordt vervangen door:

"1. De Commissie dient om de drie jaar, beginnende op 1 januari 2027, bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de toepassing van deze richtlijn en de maatregelen die individuele lidstaten hebben genomen met het oog op de effectieve tenuitvoerlegging van deze richtlijn, op basis van de verslagen van de lidstaten."

(b) De volgende leden 4 en 5 worden toegevoegd:

"4. De lidstaten dienen uiterlijk op 1 januari 2026 en vervolgens om de drie jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn in bij de Commissie. De lidstaten dienen uiterlijk op 1 januari 2023 een tussentijds verslag in bij de Commissie. Dat verslag bevat informatie over de maatregelen die zijn genomen om deze richtlijn ten uitvoer te leggen, onder meer over het aantal en de categorieën voertuigen die door autoriteiten en entiteiten zijn aangeschaft, de dialoog tussen de verschillende bestuursniveaus, informatie over de plannen van de lidstaten met betrekking tot de bovengenoemde rapporteringsactiviteiten en alle andere nuttige informatie. Deze informatie moet worden ingedeeld volgens de categorieën van Verordening (EG) nr. 2195/2002 betreffende de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten¹⁵, zoals aangegeven in de bijlage.

5. De Commissie wordt gemachtigd om, door middel van uitvoeringshandelingen, richtsnoeren vast te stellen voor de inhoud van de in punt 4 bedoelde verslagen van de lidstaten".

(10) De bijlage wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze richtlijn.

¹⁵ PB L 340 van 16.12.2002, blz. 1.

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op XXXX [24 maanden na de inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij doen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen toekomen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter