



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΕ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η ΕΕ έχει δεσμευθεί για ένα βιώσιμο, ανταγωνιστικό και ασφαλές σύστημα ενέργειας, απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές. Η επίτευξη βιώσιμων μεταφορών αποτελεί καίριο στόχο της κοινής πολιτικής μεταφορών. Κατέχει επίσης σημαντική θέση στις πολιτικές προτεραιότητες της Επιτροπής για την περίοδο 2015-2019, και ιδίως στην Ενεργειακή Ένωση¹, και την απασχόληση, την ανάπτυξη και τις επενδύσεις. Στην κατάσταση της Ένωσης το 2017 περιγράφεται μια νέα στρατηγική βιομηχανικής πολιτικής με τη δέσμευση να αποκτήσει παγκοσμίως η ΕΕ ηγετικό ρόλο στην απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές².

Αυτές οι πολιτικές προτεραιότητες υποστηρίζονται στην ευρωπαϊκή στρατηγική της Επιτροπής για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών που εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2016³. Στην εν λόγω στρατηγική επαναλαμβάνεται ότι για εκπληρωθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η ΕΕ στην 21η Διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 2015, πρέπει να επιταχυνθεί η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές στον τομέα των μεταφορών και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ρύπων θα πρέπει επίσης να ακολουθήσουν σταθερή πορεία προς μηδενικές εκπομπές έως τα μέσα του αιώνα.

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»⁴ επισημαίνεται ότι προσφέρουν πολλαπλά οφέλη η αυξημένη παραγωγή και χρήση καθαρών οχημάτων, οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και το σύγχρονο σύστημα υπηρεσιών στο οποίο θα αξιοποιείται η οικονομία δεδομένων στην ΕΕ. Οι Ευρωπαίοι πολίτες θα ωφεληθούν από ασφαλείς, ελκυστικές, έξυπνες, αδιάλειπτες και πιο αυτοματοποιημένες λύσεις μεταφορών, οι οποίες θα παρέχουν στις βιομηχανίες νέες πηγές ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας.

Το 95 % περίπου των οχημάτων στα οδικά δίκτυα της Ευρώπης εξακολουθούν να κινούνται με ορυκτά καύσιμα. Η ευρωπαϊκή στρατηγική για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών καθιστά σαφές ότι θα χρειασθεί να αυξηθεί σημαντικά στο μέλλον η κατασκευή οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών για να εκπληρώσει η ΕΕ τις δεσμεύσεις της για μείωση των εκπομπών. Η στρατηγική επισημαίνει εν προκειμένω τη σημασία των δημοσίων συμβάσεων. Σημειώνεται ότι «για τη στήριξη της ζήτησης η Επιτροπή εργάζεται [...] σχετικά με την παροχή κινήτρων στους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις, στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα».⁵

Όπως αναγγέλθηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»⁶, η παρούσα πρόταση εντάσσεται στη δεύτερη δέσμη προτάσεων, η οποία θα συμβάλει στην προσπάθεια της Ένωσης για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Η εν λόγω δέσμη παρουσιάστηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Επίτευξη κινητικότητας

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.

χαμηλών εκπομπών - Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, που ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία και τους εργαζομένους της». Περιλαμβάνει συνδυασμό μέτρων για την προσφορά και τη ζήτηση, προκειμένου η ΕΕ να τεθεί σε πορεία κινητικότητας χαμηλών εκπομπών και συγχρόνως να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του οικοσυστήματος κινητικότητας της ΕΕ⁷.

Η οδηγία 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, γνωστή ως οδηγία για τα καθαρά οχήματα (ή η οδηγία) συμπληρώνει την οριζόντια νομοθεσία της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών⁸. Καθιστώντας υποχρεωτικό τον υπολογισμό των συνολικών λειτουργικών ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις δημόσιες συμβάσεις προμήθειας οχημάτων οδικών μεταφορών, η οδηγία αποσκοπεί στην τόνωση της αγοράς καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων, στη μείωση των εκπομπών CO₂ και ατμοσφαιρικών ρύπων και στην αύξηση της ενεργειακής απόδοσης.

Εκ των υστέρων αξιολόγηση που πραγματοποιήθηκε το 2015 έδειξε ότι η οδηγία έχει σοβαρές αδυναμίες. Οι δημόσιοι φορείς δεν χρησιμοποιούν κατά μέσο όρο τις δημόσιες συμβάσεις επαρκώς ώστε να βοηθήσουν στην ταχύτερη διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά⁹. Διαπιστώθηκαν αδυναμίες στην εκπόνηση της οδηγίας, μεταξύ άλλων ανεπαρκές πεδίο εφαρμογής και έλλειψη ορισμού. Οι διατάξεις για την αγορά οχήματος είναι είτε ασαφείς (τεχνικές προδιαγραφές) είτε υπερβολικά περίπλοκες (χρηματική αποτίμηση των εξωτερικών επιπτώσεων).

Γενικός στόχος της παρούσας πρωτοβουλίας είναι να αυξηθεί η χρήση καθαρών οχημάτων, δηλ. οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, στις δημόσιες συμβάσεις, ώστε να υπάρξει συμβολή κατά τον τρόπο αυτόν στη μείωση των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές, καθώς και στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Οι δημόσιες συμβάσεις παραμένουν σημαντικές ως κίνητρο στη ζήτηση, μεταξύ άλλων και στον τομέα των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στον οποίο δεν υπάρχει ακόμη νομοθετική απαίτηση για μείωση των εκπομπών CO₂, παρόλο που αυτή η νομοθεσία εκπονείται τώρα. Συμβάλλουν στην περαιτέρω στήριξη της δυναμικής της αγοράς αυτοκινήτων και ημιφορτηγών στα κράτη μέλη με χαμηλή διείσδυση καθαρών οχημάτων –το 2017, σε 16 κράτη μέλη το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων με συσσωρευτή στις νέες ταξινομήσεις αυτοκινήτων ήταν μικρότερο από 1 % και σε 10 κράτη μέλη ήταν κάτω από 0,5 %. Τονώνουν επίσης τη διείσδυση των καθαρών οχημάτων στο τμήμα της αγοράς για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η αναθεώρηση εξασφαλίζει ότι η οδηγία θα καλύπτει όλες τις σχετικές πρακτικές σύναψης συμβάσεων, θα δώσει σαφή και μακρόπνοα μηνύματα στην αγορά, και ότι οι διατάξεις της θα είναι απλουστευμένες και αποτελεσματικές. Αποβλέπει στην αυξημένη συμβολή του τομέα των μεταφορών στη μείωση των εκπομπών CO₂ και αέριων ρύπων, καθώς και στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη. Επιφέρει, επίσης, καλύτερη ευθυγράμμιση των

⁷ COM(2017) 675 final.

⁸ Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 120 της 15.5.2009, σ. 5).

⁹ Την περίοδο 2009-2015, κατά προσέγγιση το 4,7 % κατά μέσο όρο των συνολικών αγορών νέων δημοσίων επιβατικών οχημάτων (ή ~2,7 χιλ. οχήματα), το 0,4 % των συνολικών αγορών νέων ημιφορτηγών (ή 0,02 χιλ. οχήματα), το 0,07 % των συνολικών αγορών άκαμπτων φορτηγών (ή 0,006 χιλ. οχήματα) και το 1,7 % των συνολικών αγορών νέων λεωφορείων (ή 0,13 χιλ. οχήματα) που αγοράστηκαν βάσει της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα ήταν ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, ηλεκτρικά οχήματα με κυψέλη καυσίμου, υβριδικά φορτιζόμενα οχήματα ή οχήματα φυσικού αερίου.

πολιτικών για τις δημόσιες συμβάσεις στα κράτη μέλη και, κατά συνέπεια, μεγαλύτερο αντίκτυπό τους στην αγορά.

Με την αναθεώρηση διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Ορίζει τα καθαρά ελαφρά οχήματα με βάση όριο για τις συνδυασμένες εκπομπές CO₂ και αερίων ρύπων. Επιπλέον, παρέχει τη δυνατότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξης δυνάμει της παρούσας οδηγίας για την υιοθέτηση της ίδιας προσέγγισης για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα όταν στο μέλλον εγκριθούν σε επίπεδο ΕΕ πρότυπα εκπομπών CO₂ για αυτά τα οχήματα. Καθορίζει ελάχιστους στόχους προμηθειών σε επίπεδο κρατών μελών σύμφωνα με τον ορισμό και, για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα, με βάση τα εναλλακτικά καύσιμα έως την έκδοση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης. Τέλος, εισάγει πλαίσιο υποβολής εκθέσεων και παρακολούθησης και απορρίπτει τη μεθοδολογία χρηματικής αποτίμησης των εξωτερικών αποτελεσμάτων.

- **Συνοχή με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η νομοθεσία της ΕΕ, με τις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ, καθορίζει ελάχιστους εναρμονισμένους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις. Τα εν λόγω ελάχιστα όρια αποτελούν προϋποθέσεις για τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων βάσει της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα. Οι στόχοι της παρούσας αναθεώρησης συνάδουν με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων¹⁰, ιδίως επειδή εφαρμόζεται προσέγγιση κατά των διακρίσεων σε μεμονωμένες αναθέτουσες αρχές, φορείς και σχετικές επιχειρήσεις. Είναι πλήρως ευθυγραμμισμένη με τους κύριους στόχους άλλων νομοθετικών και μη πρωτοβουλιών που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αερίων ρύπων και στην υποστήριξη της χρήσης καθαρών οχημάτων και οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Οι στόχοι της παρούσας πρωτοβουλίας και τα μέτρα που προτείνονται συνάδουν με τον προτεινόμενο κανονισμό για τα πρότυπα επιδόσεων των εκπομπών CO₂ μετά το 2020¹¹. Η αναθεώρηση συμπληρώνει την προσέγγιση των μοχλών πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ για την αγορά με κίνητρα και αντικίνητρα, δημιουργώντας πρόσθετη τόνωση της ζήτησης καθαρών οχημάτων. Κατ' αυτόν τον τρόπο, βοηθά στην εφαρμογή προτύπων επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά μετά το 2020, καθώς και στην εφαρμογή της νομοθεσίας για την ποιότητα του αέρα που ισχύει σήμερα στην ΕΕ.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 192 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι Ευρωπαίοι συννομοθέτες υπογράμμισαν τη σημασία των δημοσίων συμβάσεων στην επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων της ΕΕ για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια, καθώς και των στόχων για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα, με την έκδοση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ. Πρόκειται για την ίδια νομική βάση που χρησιμοποιήθηκε για την έκδοση των οδηγιών 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Τα κράτη μέλη και η ΕΕ επιμερίζονται τις αρμοδιότητες στον τομέα των μεταφορών, του περιβάλλοντος και του δικαίου περί δημοσίων συμβάσεων. Ωστόσο, η τομεακή εναρμόνιση των κανόνων για τις δημόσιες συμβάσεις στην εσωτερική αγορά αποτελεί αρμοδιότητα της ΕΕ. Τα προβλήματα που συνδέονται με την οδηγία ως έχει σήμερα δεν μπορούν να

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

¹¹ COM(2017) 676 final.

αντιμετωπιστούν από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, επειδή η δικαιοδοσία των κρατών μελών τερματίζεται στα εθνικά σύνορα.

Η εκτίμηση επιπτώσεων δείχνει ότι η δράση βάσει της παρούσας πρωτοβουλίας περιορίζει την παρέμβαση της ΕΕ στη διαμόρφωση κοινού πλαισίου πολιτικής με ελάχιστες απαιτήσεις για την προμήθεια καθαρών οχημάτων, ενώ παράλληλα παρέχεται στα κράτη μέλη ευελιξία στην εφαρμογή, όπως και στην επιλογή τεχνολογίας. Τα προτεινόμενα μέτρα δεν θίγουν την αρμοδιότητα των κρατών μελών να οργανώνουν την εκτέλεση μεταφορών (συγκοινωνιών) και δεν περιορίζει τη δυνατότητά τους να επιλέγουν την πιο ενδεδειγμένη τεχνολογία.

Οι μεγάλης κλίμακας δυνητικές συνέπειες της κλιματικής αλλαγής δικαιολογούν την ανάληψη δράσης σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης· αυτό αποτελεί αποδεκτή βάση για τη χάραξη πολιτικής σε επίπεδο ΕΕ. Είναι επίσης αποδεκτό ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση, καίτοι πρόκειται κυρίως για τοπικό πρόβλημα των αστικών περιοχών, μπορεί να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικότερα εάν οι αρχές μπορέσουν να αξιοποιήσουν τις βέλτιστες διαθέσιμες καθαρές τεχνολογίες οι οποίες διευκολύνονται από την ύπαρξη κοινής αγοράς. Το κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης απαιτεί συνεργασία και δράση σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης.

- **Αναλογικότητα**

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται. Όλα τα μέτρα κρίνονται αναλογικά ως προς τις επιπτώσεις τους. Συμπληρώνουν άλλα μέσα πολιτικής, όπως τα πρότυπα επιδόσεων των εκπομπών CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά και στηρίζουν την εφαρμογή της νομοθεσίας της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα. Η παρούσα πρωτοβουλία συμβάλλει στην εξασφάλιση σαφέστερης και πιο συντονισμένης προσέγγισης. Επίσης, δεν περιορίζουν τη δυνατότητα επιλογής της πλέον ενδεδειγμένης τεχνολογίας. Αντίθετα, υποστηρίζουν μια κατ' ελάχιστον κοινή προσέγγιση για την αναγκαία επίσπευση της πορείας προς κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

Επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να λάβουν, μέσα σε συγκεκριμένες προθεσμίες, όλα τα μέτρα που απαιτούνται για να διευκολυνθεί η χρήση των καθαρών οχημάτων ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι πολιτικής σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο. Επιτρέπει επίσης ευέλικτη διάδραση μεταξύ εθνικών, τοπικών και περιφερειακών δημοσίων φορέων όσον αφορά τους ευρείς στόχους συνολικών ελάχιστων προμηθειών που καθορίζονται σε εθνικό επίπεδο. Η εκτίμηση των εδαφικών επιπτώσεων της πρότασης κατέδειξε ότι τα αποτελέσματα είναι ως επί το πλείστον θετικά και σχετικά ισομερώς κατανεμημένα σε όλη την ΕΕ.

- **Επιλογή νομικού μέσου**

Επειδή η παρούσα πρόταση τροποποιεί υπάρχουσα οδηγία, το πιο κατάλληλο νομικό μέσο είναι μια τροποποιητική οδηγία. Οι περισσότεροι από τους ενδιαφερομένους που έλαβαν μέρος στη δημόσια διαβούλευση υποστήριξαν τη θέση αυτή και απέρριψαν την επιλογή της κατάργησης και την επιλογή μετατροπής της οδηγίας σε κανονισμό, παρά τις ανεπάρκειες της ισχύουσας νομοθεσίας. Επισημάνθηκε ότι ένας κανονισμός δεν επιτρέπει την αναγκαία ευελιξία για να αντιμετωπισθούν περιφερειακές και τοπικές διαφορές.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία δεν τόνωσε τις δημόσιες προμήθειες καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων. Οι δημόσιες

συμβάσεις προμηθειών είχαν μικρό αντίκτυπο στη διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά στην ΕΕ και, ως εκ τούτου, πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων. Επίσης, δεν είχαν κανένα εμφανή αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα ή στην ανάπτυξη του τομέα.

Στην αξιολόγηση επισημάνθηκαν τα ακόλουθα ως κύριες αιτίες για τον περιορισμένο αντίκτυπο της οδηγίας:

- Το περιορισμένο εύρος των συμβάσεων που καλύπτει η οδηγία: λόγω των περιορισμένων διατάξεων για το πεδίο εφαρμογής της, η οδηγία καλύπτει μόνον τις πρακτικές απευθείας αγοράς από δημόσιους φορείς. Παραδείγματος χάρη, δεν πραγματεύεται την ενοικίαση, τη χρηματοδοτική μίσθωση ή την αγορά οχημάτων με δόσεις. Επιπλέον, δεν καλύπτει συμβάσεις υπηρεσιών μεταφορών πέραν των δημοσίων επιβατικών μεταφορών.
- Η έλλειψη σαφών διατάξεων για την αγορά οχήματος: η οδηγία δεν ορίζει σαφώς τα καθαρά οχήματα και δεν περιέχει σαφείς διατάξεις για την αγορά τους.
- Η πολύπλοκη διάταξη σχετικά με τη μέθοδο οικονομικής αποτίμησης: στην αξιολόγηση επισημάνθηκε ότι οι δημόσιοι φορείς σπάνια χρησιμοποιούν τη μέθοδο αυτή διότι είναι πολύ περίπλοκη.
- Έλλειψη ευθυγράμμισης των πολιτικών των κρατών μελών για τις δημόσιες συμβάσεις: Στην αιτιολογική σκέψη (15) η οδηγία για τα καθαρά οχήματα ορίζει ότι «η προμήθεια οχημάτων για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών είναι δυνατόν να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά, εφόσον εφαρμοσθούν εναρμονισμένα κριτήρια σε κοινοτικό επίπεδο». Τέτοια εναρμονισμένα κριτήρια δεν έχουν τεθεί ακόμη σε εφαρμογή.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία θα πρέπει να εξακολουθήσει να ισχύει. Οι δημόσιες προμήθειες μπορούν να συμβάλουν στην αύξηση της διείσδυσης των καθαρών οχημάτων στην αγορά και να συντελέσουν σε οικονομίες κλίμακας που θα οδηγήσουν σε μείωση του κόστους παραγωγής και των τιμών. Από την άλλη πλευρά, αναμένεται ότι θα τονώσουν τη ζήτηση καθαρών οχημάτων: η μεγαλύτερη προβολή μπορεί να αυξήσει την εμπιστοσύνη των καταναλωτών. Τυχόν κατάργηση θα έστελνε λάθος μήνυμα πολιτικής όσον αφορά τη μετάβαση της ΕΕ σε μεταφορές χαμηλών εκπομπών. Θα είναι πιο δύσκολο στις αναθέτουσες αρχές και φορείς να δικαιολογήσουν την αγορά – η οριζόντια νομοθεσία περί δημοσίων συμβάσεων δεν καθορίζει αυτές τις ειδικές απαιτήσεις. Επί του παρόντος, δεν υπάρχουν διαθέσιμα εναλλακτικά μέτρα πολιτικής για την τόνωση της αγοράς για καθαρότερα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η εκ των υστέρων αξιολόγηση συνέστησε σειρά τροποποιήσεων της οδηγίας, ώστε να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της και να αλλάξουν οι διατάξεις για την αγορά οχήματος, ώστε να περιληφθούν ο ορισμός και οι σχετικές απαιτήσεις ανάληψης δράσης. Επίσης, επισημάνθηκε η ανάγκη να βελτιωθεί το επίπεδο και η ποιότητα των διαθέσιμων πληροφοριών και δεδομένων για την υποστήριξη της μελλοντικής παρακολούθησης της αποτελεσματικότητας και της αποδοτικότητας της οδηγίας.

• Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων, ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερόμενων μερών σε:

- ανοικτή δημόσια διαβούλευση από τις 19 Δεκεμβρίου 2016 έως τις 24 Μαρτίου 2017: επιβεβαιώθηκε ότι η αναθεώρηση είναι αναγκαία· η διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της και η εισαγωγή ορισμού και συναφών ελάχιστων απαιτήσεων ανάληψης δράσης υποστηρίχθηκαν από τα περισσότερα ενδιαφερόμενα μέρη·

- συνεντεύξεις με τους ενδιαφερομένους πραγματοποιήθηκαν από τον Δεκέμβριο του 2016 έως τον Μάρτιο του 2017· οι ενδιαφερόμενοι επεσήμαναν κυρίως ότι χρειάζεται ευελιξία στην εφαρμογή της οδηγίας·
- δημόσια συνάντηση με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τη δημόσια διαβούλευση στις 28 Απριλίου 2017 στην οποία συζητήθηκαν οι ανάγκες και τα σχετικά οφέλη των προσεγγίσεων για τη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, με την εισαγωγή ορισμού και συναφών απαιτήσεων για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών·
- συνεδριάσεις με αντιπροσώπους των κρατών μελών στις 8 Φεβρουαρίου, 5 Απριλίου και 28 Απριλίου 2017, στις οποίες τονίσθηκαν η σημασία της πολιτικής συνοχής και τα οφέλη της προσέγγισης για τον ορισμό των καθαρών οχημάτων με βάση τις εκπομπές τους.
- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσεως**

Η σύνταξη της έκθεσης εκτίμησης των επιπτώσεων άρχισε με την εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας¹². Οι περισσότερες από τις πληροφορίες παρασχέθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη κατά τη διάρκεια δραστηριοτήτων διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους. Συμπληρώθηκαν από πληροφορίες που παρείχαν οι ενδιαφερόμενοι στην Επιτροπή σε ad hoc βάση.

Άλλες πηγές πληροφοριών περιλάμβαναν εργασίες ομάδας εμπειρογνομένων της υποομάδας για το Φόρουμ για βιώσιμες μεταφορές της ΓΔ MOVE σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα στις πόλεις. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης οι πληροφορίες που προήλθαν από την αναθεώρηση των κριτηρίων της Επιτροπής για τις οικολογικές δημόσιες συμβάσεις. Η εκτίμηση επιπτώσεων βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε συνοδευτική μελέτη που εκπονήθηκε από το γραφείο Ricardo AEA¹³. Συνολικά, οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων είναι πολυάριθμες, σε μεγάλο βαθμό διεξοδικές και αντιπροσωπευτικές των διαφόρων ομάδων ενδιαφερομένων.

Η Επιτροπή διοργάνωσε επίσης στις 11 Μαΐου 2017 συνεδρίαση με εμπειρογνώμονες από διάφορες πόλεις και περιφέρειες σχετικά με την εκτίμηση εδαφικών επιπτώσεων της παρούσας νομοθετικής πρότασης.

• **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση επιπτώσεων υποβλήθηκε στην επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου της Επιτροπής στις 26 Ιουλίου 2017. Η επιτροπή εξέδωσε θετική γνώμη με επιφυλάξεις στις 13 Σεπτεμβρίου 2017· έκρινε ότι η τελική έκθεση θα πρέπει να εξηγεί πλήρως την προστιθέμενη αξία της πρωτοβουλίας σε σύγκριση με άλλες πρωτοβουλίες που αφορούν τις εκπομπές από τις οδικές μεταφορές, όπως και ενόψει της αυξανόμενης διείσδυσης οχημάτων. Επισημάνθηκε ότι η έκθεση έπρεπε να εξηγεί σαφέστερα το σκεπτικό στο οποίο βασίζεται η στροφή της διακυβέρνησης σχετικά με την αρχή της τεχνολογικής ουδετερότητας και να περιγράφει λεπτομερέστερα τον σχεδιασμό των επιλογών πολιτικής. Στη γνωμοδότηση επισημάνθηκε επίσης ότι τα βραχυπρόθεσμα και τα μακροπρόθεσμα καθαρά οφέλη των επιλογών πολιτικής θα πρέπει να είναι πιο ευκρινή και να εξηγηθούν διεξοδικότερα η εφαρμογή της προσέγγισης και οι επιπτώσεις του προγράμματος REFIT.

¹² Βλ. [υπερσύνδεσμο https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf](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

Η τελική έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή και αξιολόγηση της προστιθέμενης αξίας της πρωτοβουλίας και τη σύνδεσή της με άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής στις ενότητες 1.2, 3.3, 3.4 και 4.3. Οι αλυσιδωτές επιπτώσεις των αποφάσεων αγοράς από ιδιώτες περιγράφηκαν από ποιοτική άποψη στην ενότητα 2.1. Λεπτομερή περιγραφή των επιλογών πολιτικής περιέχει η ενότητα 5, με βάση την περιγραφή της διαδικασίας προκαταρκτικού ελέγχου για όλα τα μέτρα στην ενότητα 4. Συμπεριλαμβάνεται το σκεπτικό στο οποίο στηρίζεται η απόρριψη της προσέγγισης για την εσωτερική του εξωτερικού κόστους, κυρίως λόγω της περιορισμένης χρήσης στην πράξη. Συνολική ανάλυση των επιπτώσεων όλων των επιλογών εκτίθεται στην ενότητα 6, όπου περιλαμβάνεται ανάλυση των συμβιβασμών, στο μέτρο του δυνατού. Η εκτίμηση επιπτώσεων περιλαμβάνει επίσης πληροφορίες σχετικά με την ευαισθησία του βασικού σεναρίου σε σύγκριση με άλλες πρωτοβουλίες πολιτικής. Η σύνοψη της εκτίμησης επιπτώσεων και η γνώμη της επιτροπής ρυθμιστικού ελέγχου διατίθενται στον ιστότοπο της Επιτροπής¹⁴.

Επιλογές πολιτικής

Επιλογή 1: Κατάργηση της οδηγίας

Με την επιλογή αυτή καταργείται η οδηγία. Οι ειδικοί στόχοι της οδηγίας θα αντιμετωπιστούν με διάφορα μη νομοθετικά μέσα, μεταξύ των οποίων είναι η αύξηση της ευαισθητοποίησης και η προώθηση της χρήσης των εθελοντικών οικολογικών κριτηρίων στις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών που έχει ορίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Οι υπάρχουσες χρηματοδοτικές κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για τη στροφή προς οχήματα με χαμηλές και μηδενικές εκπομπές¹⁵ θα μπορούσαν να αναθεωρηθούν. Θα ενθαρρυνθεί η εθελοντική δράση των παραγόντων της αγοράς.

Επιλογή 2: Προβλέπει ορισμό των καθαρών οχημάτων και απαιτεί από τα κράτη μέλη να καταρτίσουν εθνικά σχέδια πολιτικής ή να χρησιμοποιούν τη μέθοδο της οικονομικής αποτίμησης

Με αυτή την επιλογή πολιτικής προτείνονται ορισμένες μικρές αλλαγές. Δεν μεταβάλλεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, απαιτείται όμως από τα κράτη μέλη να επιλέξουν μία από τις δύο κύριες προσεγγίσεις:

- τη χρήση κοινού ορισμού των καθαρών οχημάτων με βάση τις εκπομπές καυσαερίων, όπως ορίζεται στην τροποποιηθείσα οδηγία και, βάσει αυτής, τη διαμόρφωση εθνικού πλαισίου πολιτικής για την πορεία προς μακροπρόθεσμο στόχο· ή
- την απαίτηση για όλους τους δημόσιους φορείς να προμηθεύονται οχήματα με βάση τη χρηματική αποτίμηση των εσωτερικών και εξωτερικών δαπανών, για την οποία θα είναι δεσμευτική η χρήση της αναθεωρημένης μεθόδου χρηματικής αποτίμησης βάσει της οδηγίας.

Επιλογή 3: Προβλέπει ορισμό των καθαρών οχημάτων με βάση όρια εκπομπών και καθορισμό ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών ελαφρών οχημάτων, και παράλληλα διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής.

Με την επιλογή αυτή τροποποιείται διεξοδικά η οδηγία. Καθίσταται πιο φιλόδοξη και μεταβάλλεται η κύρια προσέγγιση διακυβέρνησης. Συγκεκριμένα, με την επιλογή αυτή:

¹⁴ [Θα συμπληρωθεί η ηλεκτρονική διεύθυνση μόλις είναι διαθέσιμη].

¹⁵ SWD(2013)27.

- εισάγεται κοινός ορισμός των καθαρών οχημάτων με βάση όριο των εκπομπών (από τη δεξαμενή καυσίμου στον τροχό) για τα ελαφρά οχήματα, με συνδυασμό των εκπομπών CO₂ και αερίων ρύπων·
- προστίθεται για το 2025 και το 2030 ένας ελάχιστος στόχος προμηθειών για τους δημόσιους φορείς, τον οποίο καθορίζει κάθε κράτος μέλος για τα ελαφρά οχήματα με βάση τα όρια που καθορίζει το δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων της ΕΕ¹⁶.
- εισάγονται μέτρα για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας· και
- καταργείται η μέθοδος της χρηματικής αποτίμησης.

Επιλογή 4: Προβλέπεται ορισμός με βάση τα εναλλακτικά καύσιμα και καθορίζονται στόχοι ελάχιστων δημοσίων συμβάσεων για όλα τα οχήματα και, παράλληλα, διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής

Σε αυτήν την επιλογή πολιτικής υιοθετείται η ίδια γενική προσέγγιση για την αναθεώρηση της οδηγίας όπως στην πολιτική επιλογή 3, αλλά με αρκετές διαφορές. Με την επιλογή:

- εισάγεται κοινός ορισμός των καθαρών οχημάτων με βάση τα εναλλακτικά καύσιμα για τα υβριδικά φορτιζόμενα οχήματα, τα ηλεκτρικά οχήματα με συσσωρευτή, τα ηλεκτρικά οχήματα με κυψέλη καυσίμου και τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο/βιομεθάνιο·
- προστίθεται για το 2025 και το 2030 ένας ελάχιστος στόχος προμηθειών για τους δημόσιους φορείς, τον οποίο καθορίζει κάθε κράτος μέλος για τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα με βάση τον ορισμό και τα όρια που καθορίζει το δίκαιο περί δημοσίων συμβάσεων της ΕΕ·
- εισάγονται μέτρα για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας· και
- καταργείται η μέθοδος της χρηματικής αποτίμησης.

Επιλογή 5: Έκδοση κανονισμού για τη χρήση της μεθόδου της χρηματικής αποτίμησης ως μοναδικής προσέγγισης όσον αφορά την πληροφόρηση για την προμήθεια οχημάτων και, παράλληλα, διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής

Με αυτήν την επιλογή πολιτικής τροποποιείται ριζικά το πλαίσιο διακυβέρνησης της προμήθειας καθαρών οχημάτων. Αντικαθίσταται η ισχύουσα οδηγία με κανονισμό για την προώθηση των καθαρών οχημάτων και ορίζεται ότι η προμήθεια οχημάτων πρέπει να γίνεται με βάση τις ενεργειακές και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, οι οποίες θα πρέπει να αποτιμώνται σύμφωνα με την αναθεωρημένη μέθοδο χρηματικής αποτίμησης. Διευρύνεται επίσης το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Επιλογή 6: Προβλέπεται ορισμός των καθαρών οχημάτων με βάση τα όρια εκπομπών και καθορίζεται στόχος ελάχιστων προμηθειών ελαφρών οχημάτων, σε συνδυασμό με ορισμό βάσει των εναλλακτικών καυσίμων και καθορισμό στόχων ελάχιστων δημοσίων συμβάσεων για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα

Η επιλογή αυτή συνδυάζει στοιχεία των επιλογών πολιτικής 3 και 4. Αναγνωρίζεται το πλεονέκτημα της προσέγγισης με βάση τις εκπομπές για τον ορισμό του καθαρού οχήματος.

¹⁶ το διάστημα μέχρι το 2025 είναι αρκετό για την κατάρτιση και την προσαρμογή των διαδικασιών δημοσίων συμβάσεων και ταυτόχρονα δίνει σήματα στην αγορά βραχυπρόθεσμα. Η σταδιακή προσέγγιση μέχρι το 2030 προβλέπει επίσης τη δυνατότητα να καταστεί πιο φιλόδοξη η οδηγία για την προώθηση της καινοτομίας στις δημόσιες συμβάσεις οχημάτων.

Η προσέγγιση της επιλογής 3 χρησιμοποιείται για τα ελαφρά οχήματα. Για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χρησιμοποιείται η προσέγγιση της επιλογής 4 και δίνεται στην Επιτροπή η δυνατότητα να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για να αλλάξει αυτή την προσέγγιση σε προσέγγιση με βάση τα όρια εκπομπών, όταν εγκριθούν σε επίπεδο ΕΕ τα πρότυπα επιδόσεων εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα.

Η επιλογή 6 προκρίθηκε ως προτιμώμενη επιλογή πολιτικής για την αναθεώρηση της οδηγίας. Με την επιλογή αυτή βελτιώνεται η συνοχή με τη χρήση των προτύπων επιδόσεων των εκπομπών CO₂ από τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά σε επίπεδο ΕΕ. Και οι δύο πρωτοβουλίες αφορούν τον ίδιο τύπο οχήματος με συνδυασμό κινήτρων και αντικινήτρων στην αγορά. Η επιλογή 6 εξασφαλίζει τη δυνατότητα προσαρμογής της οδηγίας στην προσέγγιση με βάση τις εκπομπές που θα εφαρμόζεται στο μέλλον στο πεδίο των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς. Εγγυάται επίσης άμεσο αντίκτυπο στη διείσδυση των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων στην αγορά. Τέλος, καθορίζει σαφή μελλοντική πορεία, παρέχοντας στους παράγοντες της αγοράς μακροπρόθεσμη βεβαιότητα και, ταυτόχρονα, ευελιξία και διακριτική ευχέρεια στην εφαρμογή.

- **Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση**

Η καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και η απλούστευση της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα θα επιτευχθεί εάν υπάρξει σαφής ορισμός, εάν καθορισθούν ελάχιστοι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών και εάν εγκαταλειφθεί η περίπλοκη μέθοδος της χρηματικής αποτίμησης. Αν η τρέχουσα προσέγγιση της οδηγίας εξακολουθούσε να ισχύει, θα επικρατούσε συμβιβασμός μεταξύ του καλύτερου ορισμού των καθαρών οχημάτων (και των σχετικών διατάξεων για την αγορά τους) και βελτίωσης της μεθόδου της χρηματικής αποτίμησης και θα υπονομευόταν ο στόχος να δοθούν ισχυρότερα σήματα στην αγορά και να διαμορφωθούν αποτελεσματικότερες διαδικασίες σύναψης συμβάσεων. Η εφαρμογή της προτιμώμενης επιλογής είναι πιθανό να επιφέρει στην αρχή αύξηση του διοικητικού φόρτου επειδή είναι αναγκαία η υλοποίηση του στόχου και η υποβολή εκθέσεων. Αυτό όμως αντισταθμίζεται από τα συνολικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη, αλλά και από τα μακροπρόθεσμα πλεονεκτήματα της απλούστευσης που θα επέλθει με την προτεινόμενη προσέγγιση για σαφείς διατάξεις. Η εφαρμογή στα κράτη μέλη παρέχει τη δυνατότητα να συνδυαστούν με ευέλικτο τρόπο τοπικές και περιφερειακές πρωτοβουλίες προμηθειών ανάλογα με τις ικανότητες και την ωριμότητα της αγοράς. Η αποτελεσματική χρήση του ολοκληρωμένου κοινού λεξιλογίου κωδικών και ταξινομήσεων για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) στη βάση δεδομένων «Tender Electronic Daily» θα υποστηρίξει και θα απλουστεύσει την υποβολή εκθέσεων και την παρακολούθηση. Η έκθεση της εκτίμησης επιπτώσεων δείχνει ότι τα οφέλη της απλούστευσης θα αυξηθούν με την πάροδο του χρόνου, με την εφαρμογή της οδηγίας.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στον προϋπολογισμό της ΕΕ.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η παρούσα πρόταση έχει ως αντικείμενο την κάλυψη των ελλείψεων που υπάρχουν σήμερα όσον αφορά τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας ανά τριετία, αρχής γενομένης με ενδιάμεση

έκθεση το 2023 και με πλήρη έκθεση το 2026 σχετικά με την υλοποίηση του στόχου για το 2025. Θα πρέπει να εισαχθούν στο κοινό λεξιλόγιο της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις κοινοί κωδικοί για τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, ώστε να διευκολυνθεί η κοινοποίηση στη βάση δεδομένων «Tender Electronic Daily». Πέραν αυτού, η Επιτροπή θα στηρίξει την εφαρμογή της αναθεωρημένης οδηγίας στις συνεχιζόμενες εργασίες του φόρουμ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τις βιώσιμες μεταφορές.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Η πρόταση οδηγίας για την τροποποίηση της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα βασίζεται στην επιλογή πολιτικής 6. Η οδηγία τροποποιείται ως εξής:

- το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας όπως καθορίζεται στο άρθρο 3 επεκτείνεται σε μορφές συμβάσεων πέραν της αγοράς, ήτοι στη μίσθωση, στην ενοικίαση ή στην αγορά οχήματος με δόσεις, και στις δημόσιες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών για υπηρεσίες συγκοινωνιών, στις υπηρεσίες οδικών επιβατικών μεταφορών ειδικού σκοπού, στις μη τακτικές μεταφορές επιβατών και στην ενοικίαση λεωφορείων και πούλμαν με οδηγό σύμφωνα με το κοινό λεξιλόγιο κωδικών για τις δημόσιες συμβάσεις που αναφέρονται στο παράρτημα·
- οι ορισμοί βάσει της οδηγίας τροποποιούνται στο άρθρο 4 παράγραφος 4 με την προσθήκη παραπομπής στους στόχους ελάχιστης προμήθειας για τα κράτη μέλη, όπως αυτοί αναφέρονται στο παράρτημα·
- οι διατάξεις για την αγορά καθαρών οχημάτων σύμφωνα με το άρθρο 5 αναθεωρούνται προκειμένου να καθορισθούν ελάχιστοι στόχοι προμήθειας καθαρών οχημάτων, διαφοροποιημένοι ανά κράτος μέλος και ανά τμήμα κατηγορίας οχημάτων σύμφωνα με τα όρια συνδυασμένων εκπομπών CO₂ και αέριων ρύπων (ελαφρά οχήματα) και εναλλακτικών καυσίμων (βαρέα επαγγελματικά οχήματα), όπως περιλαμβάνονται στο παράρτημα και από τις ημερομηνίες που καθορίζονται σε αυτό·
- το άρθρο 6 απαλείφεται·
- εισάγεται το νέο άρθρο 7 σχετικά με την άσκηση εξουσιοδότησης και αναπροσαρμόζεται το άρθρο 9 σχετικά με την άσκηση των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων·
- το άρθρο 10 τροποποιείται ώστε να εισαχθούν οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη και να ευθυγραμμιστούν οι υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων από την Επιτροπή με εκείνες για τα κράτη μέλη, με ενδιάμεση έκθεση το 2023 και πλήρη έκθεση το 2026 σχετικά με την υλοποίηση των στόχων για το 2025 και στη συνέχεια ανά τριετία.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΕ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών²,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ΕΕ έχει δεσμευθεί για ένα βιώσιμο, ανταγωνιστικό και ασφαλές σύστημα ενέργειας, απαλλαγμένο από ανθρακούχες εκπομπές³. Η ενεργειακή ένωση και το πλαίσιο πολιτικής για την ενέργεια και το κλίμα για την περίοδο 2020 - 2030⁴ θέτουν φιλόδοξες δεσμεύσεις για την Ένωση για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 40 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990, με σκοπό να αυξηθεί το ποσοστό κατανάλωσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές κατά τουλάχιστον 27 %, να εξοικονομηθεί ενέργεια κατά τουλάχιστον 27 % και να βελτιωθεί η ενεργειακή ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η βιωσιμότητα στην Ένωση.
- (2) Στην ευρωπαϊκή στρατηγική για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών⁵ η Επιτροπή ανήγγειλε ότι, για να εκπληρωθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ένωση στην 21η Διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 2015, πρέπει να επιταχυνθεί η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές και ότι, συνεπώς, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και αέριων ρύπων από τις μεταφορές να ακολουθήσουν σταθερή πορεία προς μηδενικές εκπομπές έως τα μέσα του αιώνα.

¹ ΕΕ C της , σ. .

² ΕΕ C της , σ. .

³ Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2014.

⁴ Ανακοίνωση της Επιτροπής για ένα πλαίσιο πολιτικής για το κλίμα και την ενέργεια από το 2020 έως το 2030 (COM(2014)0013).

⁵ COM(2016) 501 final.

Επίσης, οι εκπομπές αέριων ρύπων από τις μεταφορές που βλάπτουν την υγεία θα πρέπει να μειωθούν δραστικά χωρίς περαιτέρω καθυστέρηση. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με σειρά πρωτοβουλιών πολιτικής, καθώς και με τη χρήση των δημόσιων συμβάσεων προμήθειας καθαρών οχημάτων.

- (3) Στο έγγραφο της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»⁶ η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αυξημένη παραγωγή και διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά, οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων και οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας στις οποίες θα αξιοποιηθούν η ψηφιοποίηση και η αυτοματοποίηση στην Ένωση προσφέρουν πολλαπλά οφέλη στους πολίτες, τα κράτη μέλη και τις βιομηχανίες της Ευρώπης. Εν προκειμένω συμπεριλαμβάνονται η ασφαλέστερη και αδιάλειπτη μετακίνηση και η μείωση της έκθεσης σε εκπομπές επιβλαβών ρύπων. Περαιτέρω, στην κατάσταση της Ένωσης το 2017 αναφερόταν ότι ο στόχος είναι η ΕΕ να έχει ηγετικό ρόλο παγκοσμίως στον τομέα της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές.
- (4) Όπως αναγγέλθηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους»⁷, η παρούσα πρόταση έχει ενταχθεί στη δεύτερη δέσμη προτάσεων, η οποία θα συμβάλει στην προσπάθεια της Ένωσης για κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Αυτή η δέσμη μέτρων, η οποία παρουσιάζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Επίτευξη κινητικότητας χαμηλών εκπομπών - Η Ευρωπαϊκή Ένωση που προστατεύει τον πλανήτη, ισχυροποιεί τους καταναλωτές της και υπερασπίζεται τη βιομηχανία και τους εργαζομένους της» περιλαμβάνει συνδυασμό μέτρων για την προσφορά και τη ζήτηση, προκειμένου η ΕΕ να τεθεί σε πορεία κινητικότητας χαμηλών εκπομπών και συγχρόνως να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του οικοσυστήματος κινητικότητας της ΕΕ.
- (5) Η καινοτομία των νέων τεχνολογιών συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών των οχημάτων και υποστηρίζει την απαλλαγή του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές. Η μεγαλύτερη διείσδυση των οδικών οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών είναι πιθανόν να οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων (αιωρούμενα σωματίδια, οξείδια του αζώτου και υδρογονάνθρακες πλην μεθανίου) και να προωθήσει την ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής βιομηχανίας στις αναπτυσσόμενες παγκόσμιες αγορές οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.
- (6) Οι δημόσιες αρχές, μέσω της πολιτικής τους για τις δημόσιες συμβάσεις, μπορούν να δημιουργήσουν και να στηρίξουν αγορές καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών. Οι οδηγίες 2014/24/ΕΕ⁸ και 2014/25/ΕΕ⁹ προβλέπουν ελάχιστους εναρμονισμένους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις με τους οποίους εναρμονίζεται ο τρόπος αγοράς αγαθών, έργων και υπηρεσιών από δημόσιες αρχές και ορισμένες επιχειρήσεις κοινής ωφελείας. Συγκεκριμένα, καθορίζουν συνολικά κατώτατα όρια του όγκου των συμβάσεων που πρέπει να υπόκεινται στη νομοθεσία της Ένωσης, τα οποία ισχύουν και για την οδηγία για τα καθαρά οχήματα.

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM (2017) 283 final.

⁸ ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65 - 242.

⁹ ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243 - 374.

- (7) Η οδηγία 2009/33/EK συμπληρώνει την οριζόντια νομοθεσία της Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις και προσθέτει κριτήρια βιωσιμότητας, και, ως εκ τούτου, αποσκοπεί στην τόνωση της αγοράς καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών. Η Επιτροπή διεξήγαγε το 2015 εκ των υστέρων αξιολόγηση της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η οδηγία δεν οδήγησε σε διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά στην Ένωση, ιδίως λόγω της ανεπάρκειας των διατάξεων της σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και την προμήθεια οχημάτων. Ο αντίκτυπος στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αερίων ρύπων και ο αντίκτυπος στην προαγωγή της ανταγωνιστικότητας της βιομηχανίας κρίθηκαν πολύ περιορισμένοι.
- (8) Στην εκτίμηση επιπτώσεων που διενεργήθηκε τονίζονται τα οφέλη από την αλλαγή προσέγγισης της συνολικής διακυβέρνησης με σκοπό την προμήθεια καθαρών οχημάτων σε επίπεδο Ένωσης. Με τον καθορισμό ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών είναι δυνατόν να επιτευχθεί ο στόχος διείσδυσης των καθαρών οχημάτων στην αγορά σε αντίθεση με την εσωτερική του εξωτερικού κόστους στις αποφάσεις προμηθειών εν γένει, ενώ επισημαίνεται παράλληλα η σημασία να εξετάζονται οι περιβαλλοντικές πτυχές σε όλες τις αποφάσεις προμηθειών. Τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα οφέλη για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις της Ευρώπης δικαιολογούν πλήρως την προσέγγιση αυτή διότι δεν προσδιορίζεται συγκεκριμένη τεχνολογία που πρέπει να χρησιμοποιούν οι αναθέτουσες αρχές, οι φορείς και οι επιχειρήσεις.
- (9) Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας σε πρακτικές, όπως η μίσθωση, η ενοικίαση ή η αγορά οχημάτων με δόσεις, καθώς και στις δημόσιες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών για υπηρεσίες συγκοινωνιών, στις υπηρεσίες οδικών επιβατικών μεταφορών ειδικού σκοπού, στις μη τακτικές μεταφορές επιβατών και στην ενοικίαση λεωφορείων και πούλμαν με οδηγό, καθώς και σε ειδικές υπηρεσίες ταχυδρομείου και ταχυμεταφοράς και σε υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων, εξασφαλίζει ότι καλύπτονται όλες οι σχετικές πρακτικές σύναψης συμβάσεων.
- (10) Η εισαγωγή ορισμού των καθαρών οχημάτων υποστηρίχθηκε ευρέως από βασικούς παράγοντες, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αερίων ρύπων από τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα. Για να εξασφαλισθούν επαρκή κίνητρα για την υποστήριξη της διείσδυσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στην αγορά της Ένωσης, οι διατάξεις για τις δημόσιες συμβάσεις προμήθειας βάσει αυτής της τροπολογίας θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τις διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης σχετικά με τις επιδόσεις εκπομπών CO₂ των αυτοκινήτων και των ημιφορητών για την περίοδο μετά το 2020¹⁰. Η δράση που αναλαμβάνεται με βάση την τροποποιηθείσα οδηγία θα συμβάλει στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των εν λόγω προτύπων. Μια πιο φιλόδοξη προσέγγιση για τις δημόσιες συμβάσεις μπορεί να επιφέρει σημαντική πρόσθετη τόνωση της αγοράς.
- (11) Τα ελαφρά και τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα χρησιμοποιούνται για διάφορους σκοπούς και έχουν φθάσει σε διαφορετικά επίπεδα ωριμότητας της αγοράς, και θα ήταν σκόπιμο να αναγνωρισθούν αυτές οι διαφορές στις διατάξεις περί δημοσίων συμβάσεων. Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέδειξε την προστιθέμενη αξία της υιοθέτησης προσέγγισης με βάση τα εναλλακτικά καύσιμα έως ότου καθορισθούν σε επίπεδο Ένωσης τεχνολογικά ουδέτερες απαιτήσεις για τις εκπομπές CO₂ από τα

¹⁰ COM(2017) 676 final.

βαρέα επαγγελματικά οχήματα, τις οποίες η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει στο μέλλον. Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναγνωρίζεται επίσης ότι οι αγορές αστικών λεωφορείων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών χαρακτηρίζονται από αυξημένη ωριμότητα, ενώ οι αγορές φορτηγών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο ανάπτυξης της αγοράς.

- (12) Ο καθορισμός ελάχιστων στόχων για την προμήθεια καθαρών οχημάτων έως το 2025 και έως το 2030 σε επίπεδο κράτους μέλους θα πρέπει να συμβάλει στην ασφάλεια πολιτικής για αγορές όπου οι επενδύσεις στην κινητικότητα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών είναι εγγυημένες. Οι ελάχιστοι στόχοι υποστηρίζουν τη δημιουργία αγορών σε ολόκληρη την Ένωση. Δίνουν χρόνο για την προσαρμογή των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων, καθώς και σαφές μήνυμα στην αγορά. Στην εκτίμηση επιπτώσεων επισημαίνεται ότι τα κράτη μέλη καθορίζουν όλο και περισσότερο στόχους, ανάλογα με την οικονομική τους ικανότητα και τη σοβαρότητα του προβλήματος. Θα πρέπει να καθορισθούν διαφορετικοί στόχοι για τα διάφορα κράτη μέλη σύμφωνα με την οικονομική τους ικανότητα (κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν) και την έκθεσή τους στη ρύπανση (πυκνότητα αστικού πληθυσμού). Οι ελάχιστοι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις θα πρέπει να συμπληρωθούν με την υποχρέωση των αναθετουσών αρχών, των φορέων και των επιχειρήσεων να εξετάζουν σχετικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές πτυχές σε όλες τις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων που προκηρύσσονται. Η εκτίμηση των εδαφικών επιπτώσεων της παρούσας τροποποιηθείσας οδηγίας κατέδειξε ότι οι επιπτώσεις θα κατανεμηθούν ομοιόμορφα στις περιφέρειες της Ένωσης.
- (13) Μέγιστος αντίκτυπος μπορεί να επιτευχθεί εάν οι δημόσιες προμήθειες καθαρών οχημάτων στοχοθετηθούν σε περιοχές με σχετικά υψηλό επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι δημόσιες αρχές των κρατών μελών ενθαρρύνονται να εστιάσουν ιδίως στις περιοχές αυτές κατά την περάτωση της υλοποίησης των εθνικών τους ελάχιστων στόχων και να καταγράφουν τη σχετική δράση στις εκθέσεις που υποβάλλουν βάσει της παρούσας τροποποιηθείσας οδηγίας.
- (14) Η κοστολόγηση κύκλου ζωής είναι σημαντικό μέσο για τις αναθέτουσες αρχές και φορείς στην κάλυψη των ενεργειακών και των περιβαλλοντικών δαπανών σε ολόκληρο τον κύκλο ζωής ενός οχήματος, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται το κόστος των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων ρύπων με βάση σχετική μέθοδο προσδιορισμού της χρηματικής αξίας τους. Λόγω της περιορισμένης χρήσης της μεθόδου υπολογισμού του λειτουργικού κόστους για όλη τη διάρκεια ζωής σύμφωνα με την οδηγία 2009/33/ΕΕ και των πληροφοριών που παρείχαν οι αναθέτουσες αρχές και φορείς σχετικά με τη χρήση των μεθόδων τους οι οποίες είναι προσαρμοσμένες στις ιδιαίτερες περιστάσεις και ανάγκες τους, δεν πρέπει να οριστεί η χρήση υποχρεωτικής μεθόδου, αλλά οι αναθέτουσες αρχές, φορείς ή επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι σε θέση να επιλέξουν κάποια μέθοδο υπολογισμού του λειτουργικού κόστους για όλη τη διάρκεια ζωής με σκοπό υποστηριχθούν οι διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων.
- (15) Η υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις βάσει της παρούσας τροποποιηθείσας οδηγίας αναμένεται ότι θα παρέχει σαφή εικόνα της αγοράς προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας. Η υποβολή εκθέσεων θα πρέπει να αρχίσει με ενδιάμεση έκθεση το 2023 και να συνεχισθεί με την πρώτη πλήρη έκθεση για την υλοποίηση των ελάχιστων στόχων το 2026 και στη συνέχεια ανά τριετία. Για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των μεμονωμένων δημόσιων φορέων και για να διαμορφωθεί αποτελεσματική εικόνα της αγοράς, θα πρέπει να υποβάλλονται μόνον εκθέσεις. Η Επιτροπή θα εξασφαλίσει

την πλήρη υποβολή εκθέσεων για τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και άλλων οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα στο πλαίσιο του κοινού λεξιλογίου της Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις. Ειδικοί κωδικοί στο κοινό λεξιλόγιο για τις δημόσιες συμβάσεις θα βοηθήσουν την καταχώριση και παρακολούθηση στη βάση δεδομένων «Tender Electronic Daily».

- (16) Περαιτέρω στήριξη της διείσδυσης των καθαρών οχημάτων στην αγορά μπορεί να επιτευχθεί με την πρόβλεψη στοχευμένων μέτρων δημόσιας στήριξης σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο. Εν προκειμένω περιλαμβάνεται η καλύτερη ανταλλαγή γνώσεων και η ευθυγράμμιση των δημόσιων συμβάσεων, ώστε να καταστεί δυνατή η ανάληψη δράσεων σε κλίμακα αρκετά μεγάλη ώστε να μειωθούν το κόστος και να υπάρξει αντίκτυπος στην αγορά. Η δυνατότητα δημόσιας στήριξης για την προώθηση της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών διανομής εναλλακτικών καυσίμων αναγνωρίζεται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος την περίοδο 2014-2020¹¹. Ωστόσο, οι κανόνες της Συνθήκης, και ιδίως τα άρθρα 107 και 108 αυτής, θα εξακολουθήσουν να ισχύουν για την εν λόγω δημόσια στήριξη.
- (17) Για να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εκδίδει πράξεις, ώστε να επικαιροποιεί τις διατάξεις που αφορούν τα πρότυπα των εκπομπών CO₂ από βαρέα επαγγελματικά οχήματα για περίοδο πέντε ετών, αρχής γενομένης από την *[θα εισαχθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος]*. Η εν λόγω περίοδος θα πρέπει να παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εγείρουν αντίρρηση για την εν λόγω παράταση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαγάγει η Επιτροπή τις απαιτούμενες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, καθώς και διαβουλεύσεις σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Κατά την εκπόνηση και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
- (18) Επειδή οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλ. η τόνωση της ζήτησης καθαρών οχημάτων για τη στήριξη της μετάβασης σε κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, αλλά μπορούν, λόγω κοινού και μακροπρόθεσμου πλαισίου πολιτικής και κλίμακας, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να εγκρίνει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο 5, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.
- (19) Σύμφωνα με την κοινή πολιτική δήλωση των κρατών μελών και της Επιτροπής για τα επεξηγηματικά έγγραφα, της 28ης Σεπτεμβρίου 2011¹², τα κράτη μέλη έχουν δεσμευθεί να συνοδεύουν, σε δικαιολογημένες περιπτώσεις, την κοινοποίηση των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό τους δίκαιο από ένα ή περισσότερα έγγραφα όπου εξηγείται η σχέση των συστατικών στοιχείων μιας οδηγίας με τα αντίστοιχα μέρη των νομικών πράξεων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο. Όσον αφορά την παρούσα οδηγία, ο νομοθέτης κρίνει δικαιολογημένη τη διαβίβαση αυτών των εγγράφων.

¹¹ ΕΕ C 200 της 28.6.2014, σ. 1.

¹² ΕΕ C 369 της 17.12.2011, σ. 14.

(20) Συνεπώς, η οδηγία 2009/33/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 2009/33/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) Ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Οδηγία 2009/33/ΕΕ σχετικά με την προώθηση των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών με σκοπό την υποστήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών»

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

«Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις συμβάσεις αγοράς, μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών που συνάπτονται:

α) από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς εφόσον υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων προμήθειας που προβλέπονται στις οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ·

β) από επιχειρήσεις για την εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³.

γ) με δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών που καλύπτουν υπηρεσίες μεταφορών κατά τον πίνακα 1 του παραρτήματος καθ' υπέρβαση του ορίου που θα καθορίσουν τα κράτη μέλη αλλά όχι των ορίων που καθορίζονται στο άρθρο 4 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και στο άρθρο 15 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ».

(3) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

«αναθέτουσες αρχές»: αναθέτουσες αρχές κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας 2014/24/ΕΕ και κατά το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ·

2. «αναθέτοντες φορείς»: αναθέτοντες φορείς κατά το άρθρο 2 παράγραφος 4 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ·

3. «όχημα οδικών μεταφορών»: όχημα που καλύπτεται από το παράρτημα II τμήμα Α σημεία 1 και 2 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ¹⁴.

4. «καθαρό όχημα»:

¹³ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

¹⁴ ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

α) όχημα της κατηγορίας M1 ή M2 με μέγιστη εκπομπή καυσαερίων εκφρασμένη σε CO₂g/km και εκπομπές ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κάτω από ποσοστό των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών όπως αναφέρεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, ή·

β) όχημα της κατηγορίας N1 με μέγιστη εκπομπή καυσαερίων εκφρασμένη σε CO₂g/km και εκπομπές ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κάτω από ποσοστό των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών όπως αναφέρεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος, ή·

γ) όχημα της κατηγορίας M3, N2 ή N3, όπως ορίζονται στον πίνακα 3 του παραρτήματος».

- (4) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 4α:

«Άρθρο 4α

«Εξουσιοδότηση»

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 8α για να επικαιροποιηθούν σύμφωνα με τον πίνακα 3 του παραρτήματος τα όρια εκπομπών καυσαερίων εκφρασμένα σε CO₂ και αέριων ρύπων των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων όταν τεθούν σε ισχύ σε επίπεδο Ένωσης τα σχετικά πρότυπα επιδόσεων εκπομπών CO₂ για τα βαρέα επαγγελματικά οχήματα».

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

«Άρθρο 5

Ελάχιστοι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις

1. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε η αγορά, η μίσθωση, η ενοικίαση ή η αγορά με δόσεις οχημάτων οδικών μεταφορών και οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και οι δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 3 της παρούσας οδηγίας, να συμφωνούν με τους στόχους ελάχιστων προμηθειών ελαφρών οχημάτων που αναφέρονται στον πίνακα 4 του παραρτήματος και βαρέων επαγγελματικών οχημάτων που αναφέρονται στον πίνακα 5 του παραρτήματος.

2. Οι αρχές των κρατών μελών δύνανται να εφαρμόζουν ελάχιστες εντολές υψηλότερες εκείνων που αναφέρονται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

- (6) Τα άρθρα 6 και 7 απαλείφονται·

- (7) Παρεμβάλλεται νέο άρθρο 8α:

«Άρθρο 8α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων κατά το άρθρο 4α ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [θα προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος]. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετική με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση παρατείνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εγείρει αντίρρηση το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση κατά το άρθρο 4α μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Η απόφαση αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Η απόφαση δεν θίγει την εγκυρότητα ήδη ισχυουσών κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης η Επιτροπή συμβουλευεται τους εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.

5. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 4α αρχίζει να ισχύει μόνον εφόσον δεν διατυπώσει αντίρρηση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν πρόκειται να εγείρουν αντίρρηση. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.».

(8) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.

Πρόκειται για επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Όποτε γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011. Εάν η επιτροπή δεν διατυπώσει γνώμη, η Επιτροπή δεν εκδίδει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το άρθρο 5 παράγραφος 4 τρίτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

3. Σε περίπτωση που η γνωμοδότηση της επιτροπής πρέπει να ληφθεί με γραπτή διαδικασία, η διαδικασία ολοκληρώνεται χωρίς αποτέλεσμα εάν, εντός της προθεσμίας για την έκδοση της γνωμοδότησης, το αποφασίσει ο πρόεδρος της επιτροπής ή το ζητήσουν τα μέλη της επιτροπής με απλή πλειοψηφία.».

(9) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο κάθε τρία έτη έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και με τα μέτρα που έχει λάβει κάθε κράτος μέλος για την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 2027, μετά την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη.».

β) Προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 4 και 5:

«4. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας έως την 1η Ιανουαρίου 2026 και στη συνέχεια ανά τριετία. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν στην Επιτροπή ενδιάμεση έκθεση έως την 1η Ιανουαρίου 2023. Η εν λόγω έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις ενέργειες που αναλαμβάνονται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, καθώς και σχετικά με τον αριθμό και τις κατηγορίες των οχημάτων που προμηθεύθηκαν αρχές και φορείς, τον διάλογο που πραγματοποιήθηκε σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, πληροφορίες

σχετικά με τις προθέσεις των κρατών μελών όσον αφορά την ανωτέρω αναφορά δραστηριοτήτων, καθώς και τυχόν άλλες χρήσιμες πληροφορίες. Στις πληροφορίες θα πρέπει να ακολουθούνται οι κατηγορίες που περιλαμβάνει ο κανονισμός αριθ. 2195/2002 σχετικά με το κοινό λεξιλόγιο για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV)¹⁵ όπως αναφέρεται στο παράρτημα.

5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει, με εκτελεστικές πράξεις, κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το περιεχόμενο των εκθέσεων των κρατών μελών που αναφέρονται στην παράγραφο 4.».

- (10) Το παράρτημα αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο την/στις XXXX [Θα προστεθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος]. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

¹⁵ ΕΕ L 340 της 16.12.2002, σ. 1.