



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

**om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva
vägtransportfordon**

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

EU har åtagit sig att skapa ett hållbart, konkurrenskraftigt, säkert och koldioxidsnålt energisystem. Hållbara transporter är ett viktigt mål för den gemensamma transportpolitiken. Det är också en viktig del av kommissionens politiska prioriteringar för 2015–2019, i synnerhet inom energiunionen¹ och när det gäller sysselsättning, tillväxt och investeringar. I 2017 års tal om tillståndet i unionen beskrivs en ny industripolitisk strategi som syftar till att göra EU världsledande när det gäller utfasning av fossila bränslen².

Dessa politiska prioriteringar stöds genom kommissionens europeiska strategi för utsläppssnål rörlighet, som antogs i juli 2016³. Där bekräftas att en förutsättning för att EU ska kunna uppfylla sina åtaganden från den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar (UNFCCC), som hölls i Paris 2015, är att utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn påskyndas och utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar stadigt går mot nollutsläpp före mitten av århundradet.

I kommissionens meddelande *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*⁴ konstateras att en ökad produktion och användning av rena fordon, infrastruktur för alternativa bränslen och moderna systemtjänster som utnyttjar dataekonomin i EU kan ge stora vinster: De europeiska medborgarna får säkra, attraktiva, intelligenta, sömlösa och i allt högre grad automatiserade transportlösningar som ger näringslivet nya källor till tillväxt och konkurrenskraft.

Omkring 95 % av fordonen på de europeiska vägarna drivs fortfarande med fossila bränslen. Den europeiska strategin för utsläppssnål rörlighet klargör att användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon kommer att behöva öka avsevärt för att EU ska kunna klara sina åtaganden om utsläppsminskning. I strategin påpekas att offentlig upphandling har betydelse i detta sammanhang: *När det gäller konsumenternas efterfrågan [...] arbetar kommissionen med incitament i reglerna för offentlig upphandling, i samband med översynen av direktivet om rena fordon*.⁵

Såsom aviserades i kommissionens meddelande: *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*⁶ ingår detta förslag i ett andra paket av förslag som kommer att bidra till unionens utveckling mot utsläppssnål rörlighet. Paketet presenteras i kommissionens meddelande *Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare*. Det omfattar en kombination av åtgärder på utbuds- och efterfrågesidan som ska styra EU mot utsläppssnål rörlighet och stärka konkurrenskraften i EU:s industriella ekosystem för rörlighet⁷.

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.

⁷ COM(2017) 675 final.

Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (nedan kallat *direktivet om rena fordon* eller *direktivet*) kompletterar EU:s övergripande lagstiftning om offentlig upphandling⁸. Genom att göra det obligatoriskt att beakta energi- och miljöpåverkan under hela livscykeln i samband med offentlig upphandling av vägtransportfordon ska direktivet stimulera marknaden för rena, energieffektiva fordon, bidra till minskade utsläpp av koldioxid och luftföroreningar och öka energieffektiviteten.

En efterhandsutvärdering som gjordes 2015 visade att direktivet hade allvarliga brister. Generellt sett använder offentliga organ inte offentlig upphandling tillräckligt effektivt för att kunna påskynda marknadsgenomslaget för rena fordon⁹. Man identifierade brister i direktivets utformning, t.ex. ansågs tillämpningsområdet för smalt och det saknades en definition. Bestämmelserna om fordonsinköp var antingen vaga (tekniska specifikationer) eller alltför komplexa (monetarisering av externa effekter).

Det allmänna syftet med detta initiativ är att öka marknadsgenomslaget för rena, dvs. utsläppsnåla och utsläppsfria, fordon inom offentlig upphandling och därigenom bidra till att minska transportsektorns totala utsläpp och öka sektorns konkurrenskraft och tillväxt. Den offentliga upphandlingen kommer även i fortsättningen att ha betydelse för att stimulera efterfrågan, inklusive för tunga transportfordon där det ännu inte finns något lagstadgat krav om att minska koldioxidutsläppen, även om sådan lagstiftning är under utarbetande. Den bidrar till att ytterligare stödja marknadsutvecklingen för personbilar och lätta lastbilar i medlemsstater med väldigt låg marknadsgenomslag för rena fordon – år 2017 låg de batteridrivna elbilarnas andel av de nyregistrerade bilarna under 1 % i 16 medlemsstater och under 0,5 % i 10 medlemsstater. Offentlig upphandling främjar också användningen av rena fordon i marknadssegmentet tunga lastbilar.

Ändringen säkerställer att direktivet omfattar alla relevanta upphandlingsmetoder, att det ger tydliga och långsiktiga signaler till marknaden och att bestämmelserna är förenklade och effektiva. Den syftar till att öka transportsektorns bidrag till att minska utsläppen av koldioxid och luftföroreningar och till att förbättra konkurrenskraften och tillväxten. Den främjar också enhetligare strategier för offentlig upphandling i medlemsstaterna, vilket i sin tur ökar upphandlingens marknadseffekter.

Genom ändringen utvidgas direktivets tillämpningsområde. Den omfattar en definition för lätta fordon som baseras på ett kombinerat tröskelvärde för koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar. Den möjliggör också antagandet av en delegerad rättsakt i enlighet med direktivet för att införa samma tillvägagångssätt för tunga fordon, när normer för koldioxidutsläpp från dessa väl har antagits på EU-nivå. Genom ändringen fastställs minimimål för upphandling i medlemsstaterna i enlighet med definitionen och, när det gäller tunga fordon som använder alternativa bränslen, fram till antagandet av den delegerade akten. Man inför också en ram för rapportering och övervakning och avskaffar metoden för monetarisering av externa effekter.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (EUT L 120, 15.5.2009, s. 5).

⁹ Under perioden 2009–2015 var i genomsnitt ungefär 4,7 % av alla nya offentliga inköp av personfordon (~2 700 fordon), 0,4 % av alla inköp av nya lätta lastbilar (20 fordon), 0,07 % av alla inköp av lastbilar med påbyggnad (6 fordon) och 1,7 % av alla nya bussar (130 fordon) som köptes in i enlighet med direktivet om rena fordon batteridrivna, bränslecellsdrivna, laddhybrider eller naturgasdrivna.

I EU-lagstiftningen fastställs minimibestämmelser för offentlig upphandling genom direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU. Dessa trösklar är ett villkor för att bestämmelserna enligt direktivet om rena fordon ska kunna tillämpas. Ändringens syften är förenliga med stadgan om de grundläggande rättigheterna¹⁰, i synnerhet genom den icke-diskriminerande syn som tillämpas på gemensamma upphandlande myndigheter och organ samt berörda aktörer. Den överensstämmer helt med de viktigaste målen för andra lagstiftningsinitiativ och andra initiativ som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar och främja användningen av rena, utsläppssnåla och utsläppsfria fordon. Syftena med detta initiativ och de föreslagna åtgärderna är förenliga med förslaget till förordning om utsläppsnormer för koldioxidutsläpp för perioden efter 2020¹¹. Ändringen kompletterar den marknadsbaserade push-and-pull-strategin med verktyg på EU-nivå genom att stimulera efterfrågan på rena fordon. På så sätt bidrar den till att genomföra utsläppsnormerna för koldioxid när det gäller personbilar och lätta lastbilar efter 2020, liksom EU:s nuvarande lagstiftning om luftkvalitet.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Direktivet baseras på artikel 192 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Genom antagandet av direktiv 2009/33/EG underströk de europeiska medlagstiftarna den offentliga upphandlingens betydelse för EU:s långsiktiga mål på områdena miljö, klimat, energi, tillväxt och konkurrens. Den rättsliga grunden är den samma som för antagandet av direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Medlemsstaterna och EU har delad befogenhet när det gäller transport-, miljö- och upphandlingslagstiftningen. Harmonisering av upphandlingsbestämmelser för sektorer på den inre marknaden tillhör dock EU:s behörighetsområde. De problem som är kopplade till direktivets nuvarande utformning kan inte lösas av medlemsstaterna på egen hand, eftersom medlemsstaternas jurisdiktion tar slut vid nationsgränserna.

Konsekvensbedömningen visar att åtgärderna inom detta initiativ begränsar EU:s ingripande till att tillhandahålla en gemensam politisk ram med minimikrav för upphandling av rena fordon, inklusive valet av teknik. De föreslagna åtgärderna inkräktar inte på medlemsstaternas befogenhet att organisera tillhandahållandet av (allmänna) transporter och begränsar inte möjligheten att välja den teknik som är lämpligast.

Klimatförändringarnas storskaliga potentiella konsekvenser motiverar åtgärder på alla förvaltningsnivåer, vilket är en allmänt accepterad grund för beslutsfattande på EU-nivå. Det är också allmänt accepterat att luftföroreningar, även om de mest utgör ett lokalt problem i tätorter, kan åtgärdas på ett effektivare sätt om myndigheterna utnyttjar den bästa rena teknik som finns tillgänglig, vilket underlättas av den inre marknaden. Luftföroreningarnas kostnader gör det nödvändigt med samverkan och åtgärder på alla förvaltningsnivåer.

• Proportionalitetsprincipen

I enlighet med proportionalitetsprincipen går detta förslag inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål. Alla åtgärder anses vara proportionella i förhållande till sina effekter. De kompletterar andra verktyg, som utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från personbilar och

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

¹¹ COM(2017) 676 final.

lätta lastbilar, och främjar genomförandet av EU:s luftkvalitetslagstiftning. Initiativet bidrar till ett tydligare och mer samordnat angreppssätt. Det begränsar inte heller möjligheten att välja den teknik som passar bäst. Genom minimikraven avseende andelen rena fordon främjar det snarare en snabbare övergång till utsläppssnål och utsläppsfri rörlighet.

Detta ger myndigheterna möjlighet att inom de angivna tidsramarna anta alla åtgärder som krävs för att främja användningen av rena fordon för att uppnå de europeiska, nationella och lokala politiska målen. Det möjliggör en flexibel samverkan mellan nationella, lokala och regionala offentliga organ inom ramen för de breda allmänna minimimål för offentlig upphandling som fastställs på nationell nivå. Den territoriella konsekvensbedömningen visade att förslaget effekter är övervägande positiva och relativt jämt fördelade inom EU.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget innebär en ändring av ett befintligt direktiv är ett ändringsdirektiv det lämpligaste instrumentet. De flesta intressenter som deltog i det offentliga samrådet stödde denna ståndpunkt och avvisade alternativen att upphäva direktivet eller göra om det till en förordning, trots den nuvarande lagstiftningens brister. Det konstaterades att en förordning inte ger den flexibilitet som krävs med tanke på regionala och lokala skillnader.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärdering av befintlig lagstiftning**

Efterhandsutvärderingen visade att direktivet inte hade främjat den offentliga upphandlingen av rena och energieffektiva fordon. Den offentliga upphandlingen hade haft mycket små effekter på marknadsgenomslaget för rena fordon i EU och därmed mycket begränsade effekter i form av minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Den har inte heller haft någon tydlig påverkan på sektorns konkurrenskraft eller tillväxt.

I utvärderingen angavs följande huvudskäl till direktivets begränsade effekter:

- Begränsat antal kontrakt som omfattas av direktivet: På grund av det begränsade tillämpningsområdet omfattar direktivet inte något annat än direkta inköp som görs av offentliga organ. Det omfattar t.ex. inte hyra, leasing eller hyrköp av fordon. Det omfattar inte heller kontrakt avseende andra transporttjänster än kollektivtrafik.
- Brist på tydliga bestämmelser om inköp av fordon: Direktivet innehåller ingen entydig definition av rena fordon och omfattar inte några tydliga bestämmelser om inköp av sådana.
- Komplicerade bestämmelser om användning av monetariseringsmetoden: Det konstaterades att offentliga organ sällan använder den här metoden eftersom den är så komplex.
- Bristande enhetlighet i medlemsstaternas politik för offentlig upphandling: I skäl 15 i direktivet konstateras att "Upphandlingen av fordon för kollektivtrafiktjänster kan få betydande marknadseffekter, förutsatt att harmoniserade kriterier tillämpas på gemenskapsnivå". Det finns fortfarande inte några sådana harmoniserade kriterier.

I efterhandsutvärderingen slogs fast att direktivet borde finnas kvar. Den offentliga upphandlingen har potential att bidra till att öka marknadsgenomslaget för rena fordon och bidra till stordriftsfördelar som leder till lägre produktionskostnader och sänkta priser. Detta borde i sin tur bidra till att stimulera den privata efterfrågan på rena fordon: ökad synlighet kan öka konsumenternas förtroende. Ett upphävande skulle sända fel politiska signaler om

EU:s övergång till koldioxidsnåla transporter. Upphandlande myndigheter och organ skulle få svårare att motivera sina inköp i och med att den övergripande lagstiftningen om offentlig upphandling inte omfattar dessa specifika krav. I dagsläget finns det inga alternativa politiska åtgärder som stimulerar marknaden för renare tunga fordon.

I efterhandsutvärderingen rekommenderades en rad ändringar av direktivet, bl.a. utvidgat tillämpningsområde och ändrade bestämmelser om inköp av fordon för att inkludera en definition och tillhörande krav på åtgärder. Det konstaterades också att man måste förbättra nivån och kvaliteten på information och data med tanke på den framtida uppföljningen av direktivets ändamålsenlighet och effektivitet.

- **Samråd med berörda parter**

Som ett led i konsekvensbedömningen konsulterades intressenterna på följande sätt:

- I ett öppet samråd under perioden 19 december 2016–24 mars 2017. Där bekräftades behovet av ändring. Majoriteten stödde ett utvidgat tillämpningsområde och införandet av en definition och tillhörande minimikrav på åtgärder.
- Samtal med intressenter genomfördes mellan december 2016 och mars 2017. Intressenterna förde särskilt fram behovet av flexibilitet i genomförandet av direktivet.
- Ett offentligt samrådsmöte med intressenterna hölls den 28 april 2017. Där diskuterade man behoven och de relativa vinsterna av olika sätt att utvidga direktivets tillämpningsområde samt fastställandet av en definition och tillhörande upphandlingskrav.
- Möten med medlemsstaternas företrädare hölls den 8 februari samt den 5 april och 28 april 2017. Där underströks betydelsen av en enhetlig politik och fördelarna med en utsläppsbaserad definition av rena fordon.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Arbetet med konsekvensbedömningsrapporten inleddes med efterhandsutvärderingen av direktivet¹². Huvuddelen av de uppgifter som användes tillhandahölls av intressenterna i samband med samrådet, vilka kompletterades av uppgifter som intressenterna lämnat till kommissionen på andra sätt.

Andra informationskällor var expertgruppen inom ramen för delgruppen för alternativa transporter inom GD Transport och rörlighets forum för hållbara transporter. Man använde också information från översynen av kommissionens kriterier för grön upphandling. Konsekvensbedömningen bygger i hög grad på en studie som gjorts av Ricardo AEA¹³. Många olika källor har alltså använts för utarbetandet av konsekvensbedömningen och de är i princip uttömmande och representativa för olika grupper av intressenter.

Den 11 maj 2017 anordnade kommissionen ett möte med experter från olika städer och regioner om den territoriella konsekvensbedömningen av förslaget.

- **Konsekvensbedömning**

Konsekvensbedömningen lämnades till kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll den 26 juli 2017. Den 13 september 2017 avgav nämnden ett positivt yttrande med reservationer.

¹² Se <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.

Nämnden ansåg att den slutliga rapporten borde innehålla en uttömmande redogörelse för initiativets mervärde jämfört med andra initiativ som påverkar utsläppen från vägtransporter och också beakta den ökade fordonsanvändningen. Man efterlyste en tydligare förklaring av skälen till direktivets ändrade styrningsmetod i fråga om principen om teknikneutralitet och mer detaljerade redogörelser för de olika alternativen. Man ville också att de olika alternativens kortsiktiga och långsiktiga nettovinster borde belysas bättre, liksom genomförandet av strategin och dess Refit-konsekvenser.

Den slutliga rapporten från konsekvensbedömningen innehåller en uttömmande beskrivning och bedömning av initiativets mervärde och kopplingar till andra initiativ i avsnitten 1.2, 3.3, 3.4 och 4.3. Spridningseffekterna till privata inköpsbeslut beskrivs kvalitativt i avsnitt 2.1. En ingående beskrivning av de olika alternativen finns i avsnitt 5 och bygger på beskrivningen av förfarandet för förhandsgranskning av samtliga åtgärder i avsnitt 4. Beskrivningen tar också upp skälen till att alternativet med internalisering av externa kostnader förkastats, huvudsakligen på grund av dess begränsade användning i praktiken. En heltäckande analys av alla alternativens konsekvenser finns i avsnitt 6 och omfattar även en analys av avvägningar, i den mån som det varit möjligt. Konsekvensbedömningen omfattar också information om referensscenariots känslighet jämfört med andra initiativ. Sammanfattningen av konsekvensbedömningen och yttrandet från nämnden för lagstiftningskontroll finns på kommissionens webbplats¹⁴.

Alternativ

Alternativ 1 Upphävande av direktivet

Detta alternativ innebär att direktivet upphävs. Direktivets särskilda syften skulle hanteras genom andra icke-lagstiftningsinstrument, t.ex. informationsåtgärder och främjande av frivillig användning av kriterier för grön offentlig upphandling fastställda av Europeiska kommissionen. EU:s befintliga ekonomiska riktlinjer för övergång till utsläppssnåla och utsläppsfria fordon¹⁵ skulle kunna revideras. Frivilliga åtgärder hos marknadsaktörer skulle uppmuntras.

Alternativ 2 En definition av rena fordon och ett krav på att medlemsstaterna ska ta fram nationella planer eller använda monetariseringsmetoden

Detta alternativ omfattar ett antal begränsade ändringar. Direktivets tillämpningsområde skulle inte ändras, men medlemsstaterna skulle behöva välja ett av två tillvägagångssätt:

- Att använda en gemensam definition av rena fordon som baseras på avgasutsläpp enligt definitionen i det ändrade direktivet och, baserat på detta, utarbeta en nationell ram mot det långsiktiga målet, eller
- att kräva att alla offentliga organ upphandlar fordon baserat på sina monetariserade interna och externa kostnader, där det skulle vara obligatoriskt att använda direktivets ändrade monetariseringsmetod.

Alternativ 3 En definition av rena fordon som baseras på tröskelvärden för utsläpp och minimimål för upphandling av lätta fordon, samtidigt som tillämpningsområdet utvidgas.

¹⁴ [För in länk, när den finns tillgänglig].

¹⁵ SWD(2013)27.

Detta alternativ omfattar en grundlig omarbetning av direktivet. Direktivet blir mer ambitiöst och den huvudsakliga styrningsmetoden ändras. Alternativet omfattar följande:

- En gemensam definition av rena fordon som baseras på ett utsläppsbaserat tröskelvärde ”för tank till hjul” (*tank-to-wheel*) för lätta fordon som bygger på en kombination av koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar.
- Ett minimimål för offentliga organs upphandling av lätta fordon, som fastställs på medlemsstatsnivå i enlighet med de trösklar som fastställs i EU:s upphandlingslagstiftning, för 2025 och 2030¹⁶.
- Åtgärder för att utvidga direktivets tillämpningsområde.
- Avskaffande av monetariseringsmetoden.

Alternativ 4 En definition som baseras på alternativa bränslen och tillhörande minimimål för upphandling av alla fordon, samtidigt som tillämpningsområdet utvidgas.

Detta alternativ omfattar samma allmänna inriktning på ändringarna av direktivet som alternativ 3, men med ett antal skillnader. Alternativet omfattar

- en gemensam definition av rena fordon som baseras på alternativa bränslen för lätta och tunga fordon som är laddhybrider, batteridrivna, bränslecellsdrivna och naturgas-/biometandrivna,
- ett minimimål för offentliga organs upphandling, som fastställs på medlemsstatsnivå för lätta och tunga fordon i enlighet med definitionen och trösklarna i EU:s upphandlingslagstiftning, för 2025 och 2030,
- åtgärder för att utvidga direktivets tillämpningsområde, och
- avskaffande av monetariseringsmetoden.

Alternativ 5 Antagande av en förordning som fastställer att monetariseringsmetoden ska användas som enda metod för fordonsupphandlingen, samtidigt som tillämpningsområdet utvidgas.

Detta alternativ ändrar helt ramen för upphandling av rena fordon. Det innebär att det nuvarande direktivet ersätts med en förordning om främjande av rena fordon och föreskriver att fordon kan upphandlas baserat på deras energi- och miljöeffekter, som bör monetariseras i enlighet med den ändrade monetariseringsmetoden. Alternativet innebär också att direktivets tillämpningsområde utvidgas.

Alternativ 6 En definition av rena fordon som baseras på utsläppströsklar och minimimål för upphandling av lätta fordon, samtidigt som tillämpningsområdet utvidgas, i kombination med en definition baserad på alternativa bränslen och fastställande av minimimål för upphandling av tunga fordon

Detta alternativ kombinerar delar av alternativen 3 och 4. Det beaktar fördelarna med en utsläppsbaserad definition av ett rent fordon. För lätta fordon används samma tillvägagångssätt som i alternativ 3. För tunga fordon används samma tillvägagångssätt som i alternativ 4 och kommissionen får rätt att anta en delegerad akt för att övergå till ett utsläppsbaserat tröskelvärde så snart man har antagit utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från tunga fordon på EU-nivå.

¹⁶ 2025 ger tillräckligt med tid för utarbetande och anpassning av förfaranden för offentlig upphandling, samtidigt som marknadssignaler främjas på kort sikt. Ett tillvägagångssätt med etapper fram till 2030 gör det också möjligt att höja direktivets ambitionsnivå och driva fram innovation inom upphandling av fordon.

Alternativ 6 är det alternativ som förespråkas för att ändra direktivet. Detta alternativ ökar enhetligheten med användningen av utsläppsnormer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar på EU-nivå. De båda initiativen avser samma typ av fordon och bygger på en kombination av push-and-pull-marknadsfaktorer. Alternativ 6 säkerställer att direktivet i framtiden kan anpassas till en utsläppsbaserad strategi för tunga transportfordon. Det garanterar också omedelbara effekter på marknadsgenomslaget när det gäller tunga transporter. Slutligen ger det en tydlig färdriktning och långsiktig säkerhet för marknadsaktörerna, samtidigt som det garanterar flexibilitet och handlingsutrymme i genomförandet.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

För att lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling ska säkerställas för direktivet om rena fordon krävs att en tydlig definition fastställs, att tillhörande minimimål för upphandling fastställs och att den komplexa monetariseringen avskaffas. Om man fortsätter på det nuvarande direktivets linje skulle kompromisser mellan förbättringen av definitionen av rena fordon (och bestämmelserna om inköp av sådana) och förbättringen av monetiseringsmetoden ta överhanden, vilket skulle inkräkta på målet att ge starkare signaler till marknaden och effektivisera upphandlingsförfarandena. Genomförandet av det rekommenderade alternativet kommer till en början att öka det administrativa arbetet på grund av behovet av införande av och rapportering om mål. Detta kompenseras dock av de totala socioekonomiska vinsterna och även de långsiktiga förenklingsvinsterna med det föreslagna tillvägagångssättet med tydliga bestämmelser. Genomförandet i medlemsstaterna ger möjlighet att på ett flexibelt sätt kombinera lokala och regionala upphandlingsinitiativ i enlighet med marknadens kapacitet och mognadsgrad. En effektiv användning av koder och registrering enligt den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling (CPV) i TED-databasen (*Tender Electronic Daily Database*) kommer att stödja och förenkla rapporteringen och övervakningen. Konsekvensbedömningen visar att förenklingsvinsterna kommer att öka med tiden, i takt med direktivets genomförande.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte EU:s budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Genom förslaget åtgärdas den nuvarande avsaknaden av rapporteringskrav. Medlemsstaterna kommer att behöva lämna en rapport om genomförandet av direktivet vart tredje år, först en delrapport 2023 och sedan en fullständig rapport 2026 om genomförandet av målet för 2025. Gemensamma koder för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon bör införas i EU:s gemensamma terminologi vid offentlig upphandling, för att underlätta anmälan i TED-databasen. Kommissionen kommer också att stödja genomförandet av det ändrade direktivet genom fortsatt arbete i Europeiska kommissionens forum för hållbara transporter.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget till direktiv om ändring av direktivet om rena fordon baseras på alternativ 6. Direktivet ska ändras på följande sätt:

- Direktivets tillämpningsområde enligt artikel 3 utvidgas till att omfatta andra former av upphandling än inköp, nämligen leasing, hyra eller hyrköp, och avtal om allmän trafik avseende kollektivtrafik på väg, persontransporter på väg för särskilda ändamål, icke-reguljära persontransporter och uthyrning av bussar med förare i enlighet med tjänsternas koder i den gemensamma terminologin vid upphandling som anges i bilagan.
- Direktivets definitioner ändras i artikel 4.4 genom att det införs en hänvisning till minimimål för medlemsstaternas upphandling, såsom anges i bilagan.
- Bestämmelserna om inköp av rena fordon i artikel 5 ändras så att minimimål fastställs för upphandlingen av rena fordon, differentierade efter medlemsstat och fordonskategori i enlighet med kombinerade trösklar för koldioxidutsläpp (lätta fordon) och alternativa bränslen (tunga fordon), såsom anges i bilagan och från de datum som där anges.
- Artikel 6 utgår.
- En ny artikel 7 om utövandet av delegerade befogenheter införs, och artikel 9 om utövandet av genomförandebefogenheter ändras.
- Artikel 10 ändras så att rapporteringsskyldigheter införs för medlemsstaterna och kommissions rapporteringsskyldigheter anpassas till medlemsstaternas rapportering, med delrapportering 2023 och fullständig rapportering 2026 om genomförandet av målen för 2025, och därefter vart tredje år.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 192,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Unionen har åtagit sig att verka för ett hållbart, konkurrenskraftigt, säkert och koldioxidsnålt energisystem³. Genom Energiunionen och ramen för klimat- och energipolitiken för perioden 2020–2030⁴ fastställs ambitiösa åtaganden som innebär att unionen ska minska utsläppen av växthusgaser med minst 40 % fram till 2030 jämfört med 1990 samt öka den förnybara energins andel av energianvändningen med minst 27 %, göra energibesparingar på minst 27 %, och förbättra unionens energitrygghet, konkurrenskraft och hållbarhet.
- (2) I *En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet*⁵ angav kommissionen att EU för att kunna uppfylla sina åtaganden från den 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar, som hölls i Paris 2015, måste påskynda utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn för att säkerställa att utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar stadigt fortsätter sin väg mot nollutsläpp vid mitten av århundradet. Transportsektorns utsläpp av luftföroreningar är dessutom skadliga för människors hälsa och måste minskas kraftigt utan dröjsmål. Detta kan uppnås genom en rad politiska initiativ, inklusive offentlig upphandling av rena fordon.

¹ EUT C [...], [...], s. [...].

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ Europeiska rådets slutsatser av den 24 oktober 2014.

⁴ Kommissionens meddelande *En klimat- och energipolitisk ram för perioden 2020–2030* (COM(2014) 0015).

⁵ COM(2016) 501 final.

- (3) I sitt meddelande *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*⁶ betonar kommissionen att en ökad produktion och användning av rena fordon, infrastruktur för alternativa bränslen och nya rörlighetstjänster som utnyttjar digitaliseringen och automatiseringen i unionen erbjuder stora fördelar för Europas medborgare, medlemsstater och företag. Några exempel är säkrare och smidigare resor och minskad exponering för skadliga utsläpp. I 2017 års tal om tillståndet i unionen fastställdes också målet att EU ska ta täten i utfasningen av fossila bränslen.
- (4) Såsom aviserades i kommissionens meddelande *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*⁷ ingår detta förslag i ett andra paket av förslag som kommer att bidra till unionens utveckling mot utsläppssnål rörlighet. Paketet, som presenteras i kommissionens meddelande *Resultat för utsläppssnål rörlighet – Ett EU som skyddar vår planet, sätter konsumenterna i centrum och försvarar sina företag och sina arbetstagare*, omfattar en kombination av utbuds- och efterfrågebaserade åtgärder som ska sätta EU på rätt kurs mot utsläppssnål rörlighet och samtidigt stärka konkurrenskraften för EU:s ekosystem för rörlighet.
- (5) Nya tekniska innovationer bidrar till att minska koldioxidutsläppen och främja utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn. En ökad användning av utsläppssnåla och utsläppsfria vägfordon kommer sannolikt att minska utsläppen av koldioxid och vissa andra föroreningar (partiklar, kväveoxider och icke-metankolväten) och främja konkurrenskraft och tillväxt för det europeiska näringslivet på de växande globala marknaderna för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon.
- (6) Offentliga organ kan genom sin upphandlingspolicy skapa och stödja marknader för innovativa varor och tjänster. I direktiv 2014/24/EU⁸ och 2014/25/EU⁹ fastställs harmoniserade minimibestämmelser för offentlig upphandling som harmoniserar det sätt på vilket offentliga organ och vissa allmännyttiga företag köper in varor, arbeten och tjänster. Där fastställs i synnerhet totala tröskelvärden för när kontraktsvolymen omfattas av unionslagstiftningen, vilket även gäller för direktivet om rena fordon.
- (7) Direktiv 2009/33/EG kompletterar unionens övergripande lagstiftning om offentlig upphandling och lägger till hållbarhetskriterier i syfte att främja marknaden för rena och energieffektiva fordon för vägtransporter. Kommissionen gjorde en efterhandsutvärdering av direktivet om rena fordon 2015 och kom fram till att direktivet inte ökade genomslaget för rena fordon i unionen, vilket framför allt berodde på brister i bestämmelserna om tillämpningsområde och fordonsinköp. Man fann att direktivets effekter i form av minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar och ökad konkurrenskraft för industrin hade varit mycket begränsade.
- (8) Den konsekvensbedömning som gjordes visar fördelarna med att ändra den övergripande styrningsmetoden för upphandling av rena fordon på unionsnivå. Minimimål för upphandling kan vara ett effektivt sätt att uppnå målet att påverka marknadsgenomslaget för rena fordon jämfört med att förlita sig på internalisering av externa kostnader i de övergripande upphandlingsbesluten, men det är också viktigt att

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM(2017) 283 final.

⁸ EUT L 94, 28.3.2014, s. 65.

⁹ EUT L 94, 28.3.2014, s. 243.

beakta miljöaspekter i alla upphandlingsbeslut. Det här tillvägagångssättet är motiverat med tanke på fördelarna för de europeiska medborgarna och företagen på medellång och lång sikt, i den mån som det inte föreskriver användning av någon specifik teknik för upphandlande myndigheter, organ och aktörer.

- (9) En utvidgning av detta direktivs tillämpningsområden till att inkludera sådant som leasing, hyra och hyrköp av fordon samt avtal om kollektivtrafik på väg, persontransporter på väg för särskilda ändamål, icke reguljära persontransporter och uthyrning av bussar med förare samt särskilda post- och budtjänster och avfallshämtningstjänster säkerställer att alla relevanta upphandlingsmetoder omfattas.
- (10) Nyckelaktörerna förespråkar starkt att definitionen av rena fordon ska beakta minskningskraven avseende växthusgaser och luftföroreningar från lätta och tunga fordon. För att säkerställa tillräckliga incitament för att främja marknadsgenomslag för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i unionen bör bestämmelserna om offentlig upphandling av sådana enligt denna ändring anpassas till unionslagstiftningens bestämmelser om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar för perioden efter 2020¹⁰. De åtgärder som vidtas i enlighet med det ändrade direktivet kommer att bidra till uppfyllande av kraven i dessa standarder. En mer ambitiös strategi för offentlig upphandling kan ge betydande ytterligare marknadsstimulans.
- (11) Lätta och tunga fordon används för olika ändamål och har olika nivåer av marknadsmognad och det är en fördel om bestämmelserna om offentlig upphandling tar hänsyn till dessa skillnader. Konsekvensbedömningen visade att det finns ett mervärde i att anta ett tillvägagångssätt baserat på alternativa bränslen till dess att det på unionsnivå fastställts teknikneutrala krav avseende koldioxidutsläpp från tunga fordon, vilket kommissionen avser att föreslå i framtiden. I konsekvensbedömningen konstaterades också att marknaderna för utsläppssnåla och utsläppsfria stadsbussar karakteriseras av ökande marknadsmognad, medan marknaderna för utsläppssnåla och utsläppsfria lastbilar befinner sig i ett tidigare stadium av marknadsutveckling.
- (12) Ett fastställande av minimimål för upphandling av rena fordon till 2025 och 2030 på medlemsstatsnivå bör bidra till politisk säkerhet på marknader där det behövs investeringar i utsläppssnål och utsläppsfri rörlighet. Minimimålen främjar skapandet av marknader i hela unionen. De ger tid att anpassa förfarandena för offentlig upphandling och ger en tydlig signal till marknaden. I konsekvensbedömningen konstaterades att medlemsstaterna allt oftare fastställer mål, beroende på sin ekonomiska kapacitet och hur allvarligt problemet är. Olika mål bör fastställas för olika medlemsstater i enlighet med deras ekonomiska kapacitet (bruttonationalprodukt per capita) och exponering för föroreningar (befolkningstäthet i tätorter). Minimimålet för upphandling bör kompletteras med en skyldighet för upphandlande myndigheter, organ och aktörer att beakta relevanta energi- och miljöaspekter i sina upphandlingsförfaranden. Den territoriella konsekvensbedömningen för detta ändrade direktiv visade att effekterna skulle spridas jämnt över unionens regioner.
- (13) Maximala effekter kan uppnås om den offentliga upphandlingen av rena fordon målinriktas mot områden som har en relativt hög grad av luftföroreningar. Medlemsstaternas offentliga myndigheter uppmanas att särskilt fokusera på dessa områden när de fastställer sina nationella minimimål och att låta tillhörande åtgärder avspeglas i sin rapportering enligt detta ändrade direktiv.

¹⁰ COM(2017) 676 final.

- (14) Livscykelkostnader är ett viktigt verktyg för upphandlande myndigheter och organ när det gäller att täcka energi- och miljökostnaderna under ett fordon's livscykel, inklusive kostnaderna för utsläpp av växthusgaser och andra förorenande ämnen baserat på en relevant metod för att fastställa penningvärdet. Med tanke på hur sällan metoden för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln enligt direktiv 2009/33/EU har använts, och de uppgifter som upphandlande myndigheter och organ lämnat om användningen av egna metoder som skräddarsytt efter deras specifika omständigheter och behov, bör inte användningen av någon viss metod vara obligatorisk, utan upphandlande myndigheter, organ och aktörer bör själva kunna välja vilken metod för beräkning av livscykelkostnader som ska användas i deras upphandlingsförfaranden.
- (15) Rapporteringen om offentlig upphandling enligt detta ändrade direktiv bör ge en tydlig marknadsöversikt som möjliggör en effektiv övervakning av genomförandet. Den bör inledas med en delrapport 2023 och fortsätta med en första fullständig rapport om genomförandet av minimimålen 2026 och därefter vart tredje år. För att minimera det administrativa arbetet för gemensamma offentliga organ och säkra en ändamålsenlig marknadsöversikt bör enkel rapportering främjas. Kommissionen kommer att säkerställa en fullständig rapportering för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och andra alternativbränslefordon inom ramen för unionens gemensamma terminologi vid offentlig upphandling. Särskilda koder i den gemensamma terminologin vid offentlig upphandling kommer att underlätta registreringen och övervakningen i databasen TED (*Tender Electronic Daily Database*).
- (16) Marknadsgenomslaget för rena fordon kan främjas ytterligare genom målinriktade offentliga stödåtgärder på nationell nivå och unionsnivå, exempelvis genom bättre kunskapsutbyte och anpassning av upphandlingen som gör det möjligt att uppnå en omfattning som är tillräckligt stor för kostnadsminskningar och inflytande på marknaden. Möjligheten att erhålla offentligt stöd för att främja uppbyggnad av nödvändig infrastruktur för distribution av alternativa bränslen erkänns i riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd för 2014–2020¹¹. Bestämmelserna i fördraget och särskilt artiklarna 107 och 108 i detta kommer emellertid att fortsätta att gälla för sådant offentligt stöd.
- (17) I syfte att uppnå målen i detta direktiv bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på uppdatering av bestämmelserna om koldioxidutsläppsnormer för tunga fordon under en femårsperiod med början [*För in dagen för ikraftträdandet*]. Denna period ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (18) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att främja en övergång till utsläppssnål rörlighet genom att stimulera efterfrågan på rena fordon, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan, på grund av den gemensamma och långsiktiga politiska ramen och den planerade åtgärdens omfattning, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen anta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5

¹¹ EUT C 200, 28.6.2014, s. 1.

i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (19) I enlighet med den gemensamma politiska förklaringen från medlemsstaterna och kommissionen om förklarande dokument av den 28 september 2011¹², har medlemsstaterna åtagit sig att, när det är berättigat, låta anmälan av införlivandeåtgärder åtföljas av ett eller flera dokument som förklarar förhållandet mellan de olika delarna i direktivet och motsvarande delar i de nationella instrumenten för införlivande. Lagstiftaren anser att det är motiverat att sådana dokument översänds avseende detta direktiv.
- (20) Direktiv 2009/33/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv 2009/33/EG ska ändras på följande sätt:

- (1) Titeln ska ersättas med följande:

”Direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon till stöd för utsläppssnål rörlighet”.

- (2) Artikel 3 ska ersättas med följande:

”Artikel 3

Tillämpningsområde

Detta direktiv ska tillämpas på avtal om inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon som görs av

(a) upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter, i den mån dessa omfattas av skyldigheter att tillämpa upphandlingsförfarandena i direktiven 2014/24/EU och 2014/25/EU,

(b) operatörer som tillhandahåller allmännyttiga tjänster inom ramen för avtal om allmän trafik enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007¹³, och

(c) avtal om allmän trafik som omfattar transporttjänster enligt tabell 1 i bilagan över ett tröskelvärde som ska fastställas av medlemsstaterna och som inte överskrider tröskelvärdena i artikel 4 i direktiv 2014/24/EU och artikel 15 i direktiv 2014/25/EU.”.

- (3) Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

¹² EUT C 369, 17.12.2011, s. 14.

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner:

1. *upphandlande myndighet*: upphandlande myndighet enligt definitionerna i artikel 2.1.1 i direktiv 2014/24/EU och artikel 3 i direktiv 2014/25/EU.

2. *upphandlande enhet*: upphandlande enhet i den mening som avses i artikel 4 i direktiv 2014/25/EU.

3. *vägtransportfordon*: ett fordon som omfattas av punkterna 1 och 2 i avsnitt A i bilaga II till direktiv 2007/46/EG¹⁴.

4. *rent fordon*:

(a) ett fordon i kategori M1 eller M2 med maximalt koldioxidutsläpp, uttryckt som gram/km, och med utsläpp av föroreningar under faktisk körning som understiger en procentandel av de tillämpliga utsläppsgränser som avses i tabell 2 i bilagan, eller

(b) ett fordon av kategori N1 med maximalt koldioxidutsläpp, uttryckt som gram/km, och med utsläpp av föroreningar under faktisk körning som understiger en procentandel av de tillämpliga utsläppsgränser som avses i tabell 2 i bilagan, eller

(c) ett fordon av kategorierna M3, N2 eller N3 enligt definitionen i tabell 3 i bilagan.”.

(4) Följande artikel ska införas som artikel 4a:

”Artikel 4a

Delegering av befogenheter

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 8a med avseende på uppdatering av tabell 3 i bilagan med trösklar för koldioxidutsläpp i avgaser och luftföroreningar från tunga fordon så snart de därmed förbundna normerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon trätt i kraft på unionsnivå.”.

(5) Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Minimimål för upphandling

1. Medlemsstaterna ska säkerställa att inköp, leasing, hyra eller hyrköp av vägtransportfordon samt avtal om allmän trafik avseende kollektivtrafik på järnväg och väg och avtal om allmän trafik enligt artikel 3 i detta direktiv uppfyller minimimålen för upphandling när det gäller lätta fordon enligt tabell 4 i bilagan och när det gäller tunga fordon enligt tabell 5 i bilagan.

2. Medlemsstaternas myndigheter får tillämpa högre minimikrav än de som avses i bilagan till detta direktiv.”.

(6) Artiklarna 6 och 7 ska utgå.

(7) Följande nya artikel ska införas som artikel 8a:

”Artikel 8a

Utövande av delegeringen

¹⁴ EUT L 263, 9.10.2007, s. 1.

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 4a ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med *[För in dagen för ikraftträdandet]*. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 4a får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 4a ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”.

(8) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska biträddas av en kommitté.

Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

3. Om kommitténs yttrande ska inhämtas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande, inom tidsfristen för att avge yttrandet, så beslutar eller en enkel majoritet av kommittéledamöterna så begär.”.

(9) Artikel 10 ska ändras på följande sätt:

(a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska lämna en rapport om tillämpningen av detta direktiv och om de åtgärder som enskilda medlemsstater vidtagit för att genomföra det till Europaparlamentet och rådet vart tredje år med början den 1 januari 2027, och denna rapport ska följa på medlemsstaternas rapportering.”.

(b) Följande punkter ska läggas till som punkterna 4 och 5:

”4. Medlemsstaterna ska senast den 1 januari 2026, och därefter vart tredje år, lämna en rapport till kommissionen om genomförandet av detta direktiv. Medlemsstaterna ska lämna en delrapport till kommissionen senast den 1 januari 2023. Rapporten ska innehålla information om de åtgärder som vidtagits för att genomföra direktivet, inklusive information om det antal och de fordonskategorier som upphandlats av myndigheter och organ, de samtal som hållits mellan olika förvaltningsnivåer, medlemsstaternas avsikter avseende ovannämnda rapporteringsverksamhet samt varje annan upplysning av värde. Informationen ska följa de kategorier som anges i förordning nr 2195/2002 om en gemensam terminologi vid offentlig upphandling (CPV)¹⁵ såsom anges i bilagan.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att genom genomförandeakter anta riktlinjer för innehållet i medlemsstaternas rapporter enligt punkt 4.”.

(10) Bilagan ska ersättas med texten i bilagan till det här direktivet.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den XXXX [*ange här datumet 24 månader efter detta direktivs ikraftträdande*] sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

¹⁵ EGT L 340, 16.12.2002, s. 1.