



Brüssel, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate
maantee sõidukite edendamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

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

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Euroopa Liit on võtnud kohustuse luua säästev, konkurentsivõimeline, turvaline ja vähese CO₂-heitega energiasüsteem. Ühise transpordipoliitika peamine eesmärk on saavutada säästev transport. Sellel on oluline koht ka aastateks 2015–2019 seatud komisjoni poliitilistel prioriteetidel ning eelkõige energialiidu¹, töökohtade loomise, majanduskasvu ja investeeringute edendamisel. 2017. aasta kõnes Euroopa Liidu olukorra kohta käsitleti uut tööstuspoliitika strateegiat, mille kohaselt soovib EL saavutada CO₂-heite vähendamisel ülemaailmset juhtrolli².

Nende poliitiliste prioriteetide toetuseks võttis komisjon 2016. aasta juulis vastu Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia³. Selles kinnitati, et 2015. aastal Pariisis toimunud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärgul ELi poolt võetud kohustuste täitmiseks tuleb transpordisektori CO₂-heite vähendamist kiirendada ning et seepärast tuleks transpordist pärinev kasvuhoonegaaside ja saasteainete heide viia sajandi keskpaigaks nulltasemele.

Komisjoni teatises „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“⁴ rõhutati, et kui ELis suurendatakse keskkonnasõbralike sõidukite tootmist ja kasutuselevõttu, rajatakse alternatiivkütuste taristuid ning luuakse tänapäevaseid süsteemiteenuseid, mille puhul kasutatakse andmepõhist majandust, siis saavad sellest kasu paljud: Euroopa kodanikud saavad kasutada ohutuid, atraktiivseid, arukaid, sujuvaid ja järjest rohkem automatiseeritud liikuvuslahendusi, mis omakorda pakuvad tööstussektorile uusi võimalusi kasvu ja konkurentsivõime jaoks.

Ligikaudu 95 % Euroopa teedel liiklevatest sõidukitest kasutab endiselt fossiilkütuseid. Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegias pannakse selgelt paika, et vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutuselevõttu peab tulevikus märkimisväärselt suurendama, et EL suudaks täita heitkoguste vähendamise kohustused. Strateegias rõhutatakse sellega seoses riigihangete olulisust. Selles märgitakse, et nõudluse toetamiseks uurib komisjon keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi läbivaatamisega seoses võimalusi lisada stiimuleid riigihanke-eeskirjadesse.⁵

Nagu teatises „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“⁶ märgitakse, on käesolev ettepanek osa teisest ettepanekute paketist, mis aitab kaasa liidu püüdlusele saavutada vähese heitega liikuvus. Paketti esitletakse komisjoni teatises „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“. See sisaldab pakkumisele ja

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.

nõudlusele suunatud meetmeid, mille eesmärk on aidata ELil saavutada vähese heitega liikuvus ja samal ajal tugevdada ELi liikuvuse ökosüsteemi konkurentsivõimet.⁷

Direktiiviga 2009/33/EÜ (keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta) (edaspidi „keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv“ või „direktiiv“) täiendatakse riigihankeid käsitlevaid ELi horisontaalseid õigusakte⁸. Sellega muudetakse kohustuslikuks võtta maantesõidukite riigihangete korral arvesse sõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, püüdes seeläbi edendada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu, vähendada CO₂- ja õhusaasteainete heidet ning suurendada energiatõhusust.

2015. aastal tehtud järelhindamine näitas, et direktiivis on tõsiseid puudusi. Ametiasutused ei kasuta riigihankeid piisavalt, et kiirendada keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist⁹. Järelhindamisega tehti kindlaks direktiivi koostamisega seotud puudused, nagu ebapiisav kohaldamisala ja määratluse puudumine. Sõidukite ostmist käsitlevad sätted on kas liiga ebamäärased (tehnilised kirjeldused) või liiga keerulised (välismõjude rahalise väärtuse hindamine).

Käesoleva algatuse üldeesmärk on suurendada keskkonnasõbralike, st vähese heitega ja heitevabade sõidukite turuleviimist riigihangete korral ning seeläbi vähendada transpordi tekitatud heidet ja parandada transpordisektori konkurentsivõimet ja kasvu. Riigihanked on endiselt nõudluse edendamise seisukohalt olulised, sealhulgas raskesõidukite valdkonnas, mille kohta ei ole veel kehtestatud õiguslikke nõudeid CO₂-heite vähendamiseks, kuigi sellist õigusakti valmistatakse juba ette. Sellega toetatakse veelgi sõiduautode ja kaubikute nõudlust nende liikmesriikide turgudel, kus on keskkonnasõbralikke sõidukeid väga vähe kasutusele võetud: 2017. aastal oli akuga elektrisõidukite osakaal 16 liikmesriigis registreeritud uutest autodest väiksem kui 1 % ja 10 liikmesriigis väiksem kui 0,5 %. Lisaks stimuleeritakse sellega keskkonnasõbralike sõidukite kasutuselevõttu raskesõidukite turusegmenendis.

Direktiivi läbivaatamisega tagatakse, et direktiiv hõlmaks kõiki asjakohaseid hanketegevusi, et sellega antakse turu jaoks selged ja pikaajalised signaalid ning et sätted oleksid varasemast lihtsamad ja tõhusad. Sellega püütakse suurendada transpordisektori panust CO₂- ja õhusaasteainete heite vähendamisse ning konkurentsivõime ja kasvu edendamisse. Samuti toetatakse sellega liikmesriikide riigihankepoliitika ühtlustamist, suurendades seeläbi turule avaldatavat mõju.

Läbivaatamisega laiendatakse direktiivi kohaldamisala. Sellega kehtestatakse keskkonnasõbralike kergesõidukite määratlus, mis põhineb nii CO₂- kui ka õhusaasteainete heite piirmääradel. Lisaks on läbivaadatud direktiivi alusel võimalik vastu võtta delegeeritud õigusakte, et kohandada sama lähenemisviisi ka raskesõidukite suhtes pärast seda, kui tulevikus on ELi tasandil vastu võetud selliste sõidukite CO₂-heite normid. Läbivaatamise järel kehtestatakse liikmesriigi tasandil minimaalsed hanke-eesmärgid, mis põhinevad keskkonnasõbralike kergesõidukite määratlusel, ja raskesõidukite puhul alternatiivkütustel,

⁷ COM(2017) 675 final.

⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

⁹ Aastatel 2009–2015 oli keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi alusel riigihangete raames ostetud kõikidest uutest sõiduautodest keskmiselt 4,7 % (umbes 2 700 sõidukit), kõikidest uutest kaubikutest 0,4 % (umbes 200 sõidukit), kõikidest jäiga kerega veoautodest 0,07 % (6 sõidukit) ja kõikidest uutest bussidest 1,7 % (130 sõidukit) akuga elektrisõidukid, kütuseelemendiga sõidukid, pistikühendusega hübriidsõidukid või maagaasil töötavad sõidukid.

kuni delegeeritud õigusakti vastuvõtmiseni. Peale selle kehtestatakse ka aruandlus- ja järelevalveraamistik ning jäetakse kõrvale välismõjude rahalise väärtuse hindamine.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Liidu õigusega ehk direktiividega 2014/24/EL ja 2014/25/EL sätestatakse minimaalsed ühtlustatud riigihanke-eeskirjad. Need miinimumeesmärgid on eelduseks keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi sätete kohaldamisele. Läbivaatamise eesmärgid on kooskõlas põhiõiguste hartaga¹⁰, eelkõige kuna avaliku sektori hankijaid, võrgustiku sektori hankijaid ja asjaomaseid ettevõtjaid ei diskrimineerita. Need on täielikus kooskõlas selliste seadusandlike ja muude algatuste põhieesmärkidega, millega püütakse vähendada kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heidet ning toetada keskkonnasõbralike, vähese heitega ja heitevabade sõidukite kasutamist. Käesoleva algatuse eesmärgid ja kavandatud meetmed on kooskõlas kavandatud määrusega, milles käsitletakse CO₂-heite norme 2020. aasta järgsel perioodil¹¹. Läbivaatamisega täiendatakse ELi tasandi poliitiliste hoobadega seotud turupõhiste meetmete soodustavatel ja takistavatel teguritel põhinevat lähenemisviisi, luues keskkonnasõbralike sõidukite nõudluse tarvis lisastiimuleid. See aitab rakendada sõiduautode ja kaubikute suhtes pärast 2020. aastat kohaldatavaid CO₂-heite norme ning praegu ELis kehtivaid õhukvaliteeti käsitlevaid õigusakte.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Direktiiv põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 192. Direktiivi 2009/33/EÜ vastuvõtmisega rõhutasid Euroopa kaasseadusandjad riigihangete olulisust ELi pikaajaliste keskkonna-, kliima- ja energiaeesmärkide ning kasvu- ja konkurentsivõime-eesmärkide saavutamisel. Õiguslik alus on sama, mida kasutati direktiivide 2014/24/EL ja 2014/25/EL vastuvõtmiseks.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Liikmesriigid ja EL jagavad pädevust transpordi-, keskkonna- ja hankeõiguse valdkonnas. Hanke-eeskirjade sektoritevaheline ühtlustamine siseturul kuulub ELi pädevusse. Praegu kehtiva direktiiviga seotud probleeme ei suuda liikmesriigid üksi lahendada, kuna liikmesriikide pädevus lõpeb nende piiridel.

Mõjuhinna näitab, et käesoleva algatusega seoses võetud ELi meetmed piirduvad sellega, et tagatakse ühine poliitikaraamistik ja kehtestatakse keskkonnasõbralike sõidukitega seotud minimaalsed riigihanke-eeskirjad, andes samas liikmesriikidele rakendamisel paindlikkuse, sealhulgas seoses tehnoloogia valikuga. Kavandatud meetmed ei riiva liikmesriigi pädevust korraldada (ühis)transporti ega piira võimalust valida kõige sobivam tehnoloogia.

Kliimamuutuste võimalik laiaulatuslik mõju õigustab meetmete võtmist kõikidel juhtimistasanditel; see on tunnustatud alus ELi tasandi poliitiliste otsuste tegemiseks. Samuti tunnustatakse seda, et õhusaastega, mis on enamalt jaolt linnade probleem, saab tulemuslikumalt võidelda siis, kui ametiasutused saavad tugineda parimale kättesaadavale keskkonnahoidlikule tehnoloogiale, mille muudab lihtsamaks siseturu olemasolu. Õhusaastest tulenevad kulud on aluseks koostööle ja kõikidel juhtimistasanditel võetavatele meetmele.

- **Proportsionaalsus**

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

¹¹ COM(2017) 676 final.

Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev ettepanek seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale. Kõik meetmed on proportsionaalsed nende mõjuga. Nendega täiendatakse muid poliitilisi hoobasid, nagu sõiduautode ja kaubikute suhtes kohaldatavaid CO₂-heite norme ning praegu ELis kehtivaid õhukvaliteeti käsitlevaid õigusakte. Algatusega aidatakse tagada selgem ja kooskõlastatum lähenemisviis. Meetmed ei piira võimalust valida välja kõige asjakohasem tehnoloogia. Määratlusi arvestavate hangete minimaalsel osakaalul põhineva lähenemisviisiga toetavad need nii vajalikku kiiremat üleminekut vähese heitega ja heitevabale liikuvusele.

See võimaldab ametiasutustel võtta täpsustatud ajakava jooksul vastu kõik meetmed, mida on vaja keskkonnasõbralike sõidukite kasutamise hõlbustamiseks, et saavutada Euroopa, riikide ja kohalikul tasandil seatud eesmärgid. Samuti võimaldab see riiklikel, kohalikel ja piirkondlikel ametiasutustel teha paindlikult koostööd, mis on seotud riikide tasandil seatud üldiste ulatuslike minimaalsete hanke-eesmärkidega. Ettepaneku territoriaalse mõju hindamine näitas, et mõju on valdavalt positiivne ja see jaguneb kogu ELi ulatuses suhteliselt ühtlaselt.

- **Vahendi valik**

Kuna käesoleva ettepanekuga muudetakse kehtivat direktiivi, siis muutmisdirektiiv on kõige sobivam vahend. Vaatamata praegustes õigusaktides esinevatele puudustele toetas suurem osa avalikus konsultatsioonis osalenud sidusrühmadest seda seisukohta ning lükkas tagasi variandid, mille kohaselt direktiiv kas tunnistatakse kehtetuks või asendatakse määrusega. Sellega seoses märgiti, et määrus ei taga pindlikkust, mis on vajalik piirkondlike ja kohalike erinevustega toimetulekuks.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine**

Järelhindamise käigus jõuti järeldusele, et direktiiv ei ole toetanud keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite riigihanked. Riigihanked on keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist ELis väga vähe mõjutanud ning seepärast on ka nende mõju kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heitele väga piiratud. Neil ei ole olnud ka silmanähtavat mõju sektori konkurentsivõimele või kasvule.

Hindamises toodi esile järgmised peamised põhjused, mis on direktiivi mõju piiranud.

- Direktiiv hõlmab üksnes piiratud hulka lepinguid: kohaldamisala piiratuse tõttu ei hõlma direktiiv muid võimalusi kui ametiasutuste tehtavad otseostud. Näiteks ei käsitleta selles sõidukite rentimist, liisimist või väljaostuvõimalusega liisimist. Lisaks ei hõlma see muid transporditeenuste lepinguid kui avalik reisijatevedu.
- Puuduvad selged sätted sõidukite ostmise kohta: direktiivis puudub keskkonnasõbralike sõidukite selge määratlus ja sätted nende ostmise kohta.
- Rahalise väärtuse hindamise metoodika kasutamist käsitlev säte on keeruline: hindamises märgiti, et ametiasutused kasutavad seda metoodikat harva, kuna see liiga keeruline.
- Liikmesriikide riigihankepoliitika ei ole ühtlustatud: keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi põhjenduses 15 märgitakse, et „ühistransporditeenuse osutajate korraldatavad sõidukite hanked võivad turgu oluliselt mõjutada, kui ühenduse tasandil rakendada ühtlustatud kriteeriume“. Selliseid ühtlustatud kriteeriume ei ole veel kehtestatud.

Järelhindamises jõuti järeldusele, et direktiiv peab jääma kehtima. Riigihangetega võib aidata suurendada keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist ja luua mastaabisäästu, mis vähendab tootmiskulusid ja hindasid. See omakorda peaks suurendama keskkonnasõbralike sõidukite erasektori nõudlust, kuna suurem nähtavus võib suurendada ka tarbijate usaldust. Direktiivi kehtetuks tunnistamine annaks vale poliitilise signaali, mis ei sobi kokku ELi püüdlustega minna üle vähese heitega transpordile. Avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate jaoks oleks keerulisem ostusid põhjendada, kuna riigihanked käsitlevates horisontaalsetes õigusaktides ei ole selliseid erinõudeid sätestatud. Praegu ei ole ka alternatiivseid poliitikameetmeid, millega edendada keskkonnasõbralikumate raskesõidukite turgu.

Järelhindamises soovitati mitmesuguseid direktiivi muudatusi, sealhulgas selle kohaldamisala laiendamist ja sõidukite ostmist käsitlevate sätete muutmist, et lisada määratlus ja seonduvad nõuded. Samuti märgiti, et on vaja parandada sellise teabe ja selliste andmete hulka ja kvaliteeti, mis on kättesaadavad direktiivi tulemuslikkuse ja tõhususe jälgimiseks tulevikus.

- **Konsulterimine sidusrühmadega**

Mõju hindamise osana konsulteeriti sidusrühmadega järgmiselt:

- 19. detsembrist 2016 kuni 24. märtsini 2017 toimus avalik konsultatsioon, mis kinnitas läbivaatamise vajadust. Enamus toetas kohaldamisala laiendamist ning määratluse ja seonduvate miinimumnõuete kehtestamist;
- 2016. aasta detsembrist kuni 2017. aasta märtsini toimusid intervjuud sidusrühmadega, kes rõhutasid eelkõige vajadust paindlikkuse järele direktiivi rakendamisel;
- 28. aprillil 2017 toimus avalikku konsultatsiooni käsitlev sidusrühmade avalik kohtumine, kus arutati vajadusi ja kasu, mida saadakse direktiivi kohaldamisala laiendamisest ning määratluse ja seonduvate hankenõuete kehtestamisest;
- 8. veebruaril, 5. aprillil ja 28. aprillil 2017 toimusid liikmesriikide esindajate kohtumised, kus rõhutati poliitika sidususe olulisust ja keskkonnasõbralike sõidukite määratlemisega seotud heitepõhisest lähenemisviisist saadavat kasu.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Mõju hindamise aruande koostamine algas direktiivi järelhindamisega¹². Suurem osa kasutatud teabest saadi sidusrühmadelt nendega konsulteerimise käigus. Täiendavalt kasutati teavet, mille sidusrühmad esitasid komisjonile juhtumipõhiselt.

Teavet saadi ka liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi säästva transpordi foorumi allrühmana tegutsevalt eksperdirühmalt, kes tegeles alternatiivkütustega linnades. Lisaks kasutati teavet, mida koguti komisjoni keskkonnahoidliku riigihanke kriteeriumide läbivaatamiseks. Mõjuhinna puhul tugineti suurel määral Ricardo AEA tehtud kaasnevale uuringule¹³. Mõju hindamise aruande koostamisel kasutatud allikaid oli arvukalt ning need olid suures osas põhjalikud ja esindasid piisavalt eri sidusrühmade rühmi.

Peale selle korraldas komisjon 11. mail 2017 eri linnadest ja piirkondadest pärit ekspertide kohtumise, kus käsitleti käesoleva seadusandliku algatuse territoriaalse mõju hindamist.

- **Mõjuhinna**

¹² Vt <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.

Mõjuhindang esitati komisjoni õiguskontrollikomiteele 26. juulil 2017. Komitee esitas 13. septembril 2017 reservatsioonidega positiivse arvamuse. Komitee leidis, et lõpparuandes tuleks täielikult selgitada, millist lisaväärtust algatus annab võrreldes muude algatustega, mis mõjutavad maanteetranspordi heiteid, ja pidades silmas sõidukite suurenevat kasutuselevõttu. Komitee märkis, et aruandes tuleks paremini selgitada kaalutlusi, millega põhjendatakse direktiivi haldamisel toimuvat muutust, mis on seotud tehnoloogilise neutraalsuse põhimõttega, ja kirjeldada põhjalikumalt poliitikavariantide ülesehitust. Arvamuses märgiti ka seda, et poliitikavariantidest saadav lühi- ja pikaajaline kasu peaks olema selgemalt välja toodud ning et lähenemisviisi rakendamise ja selle mõju õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse seisukohast tuleks täpsemalt selgitada.

Mõju hindamise lõpparuande punktides 1.2, 3.3, 3.4 ja 4.3 esitatakse põhjalik kirjeldus ja hinnang algatusest saadava lisaväärtuse ja selle seoste kohta teiste poliitiliste algatustega. Erasektori tehtud ostuotsustega seotud järelmõjude kohta on esitatud kvalitatiivne kirjeldus punktis 2.1. Punktis 5 on esitatud poliitikavariandi üksikasjalik kirjeldus, mis põhineb punktis 4 kirjeldatud kõikide võimalike meetmete eelkontrolli protsessil. See sisaldab põhjendust, miks väliskulude arvessevõtmise lähenemisviis kõrvale jäeti; see toimus peamiselt seetõttu, et praktikas kasutatakse seda vähe. Punktis 6 esitatakse kõikide variantide mõju põhjalik analüüs ja kompromisside analüüs võimalikus ulatuses. Mõjuhindang sisaldab ka teavet lähtetsenaariumi tundlikkuse kohta võrreldes teiste poliitiliste algatustega. Mõjuhindangu kommenteeritud kokkuvõtte ja õiguskontrollikomitee positiivne arvamus on kättesaadavad komisjoni veebisaidil¹⁴:

Poliitikavariandid

Variant 1. Direktiiv tunnistatakse kehtetuks

Selle poliitikavariandiga tunnistatakse direktiiv kehtetuks. Direktiivi erieesmäärke käsitletakse erinevate mitteseadusandlike vahenditega, nagu teadlikkuse suurendamine ja Euroopa Komisjoni kehtestatud vabatahtlike keskkonnahoidlike riigihangete kriteeriumide kasutamise edendamine. Sellega seoses võidakse läbi vaadata kehtivad ELi finantssuunised, mis käsitlevad üleminekut vähese heitega ja heitevabadele sõidukitele¹⁵. Turul tegutsejaid kannustatakse võtma vabatahtlikke meetmeid.

Variant 2. Esitatakse keskkonnasõbralike sõidukite määratlus ja nõutakse liikmesriikidelt riiklike poliitikakavade kehtestamist või rahalise väärtuse hindamise metoodika kasutamist

Selles poliitikavariandis pakutakse välja mitu mõõdukat muudatust. Sellega ei muudeta direktiivi kohaldamisala, kuid nõutakse, et liikmesriigid valiksid ühe kahest peamisest lähenemisviisist:

- kasutatakse keskkonnasõbralike sõidukite ühtset määratlust, mis põhineb heitgaasidel, nagu on määratletud muudetud direktiivis, ja selle põhjal koostatakse riiklik poliitikaraamistik, millega püütakse saavutada pikaajaline eesmärk, või
- nõutakse, et kõik ametiasutused kasutaksid sõidukite hankimisel rahaliselt väljendatud sise- ja väliskulusid, mille määratlemisel oleks kohustuslik

¹⁴ [Lisada veebilink, kui see on kättesaadav].

¹⁵ SWD(2013) 27.

kasutada direktiivi kohast läbivaadatud rahalise väärtuse hindamise metoodikat.

Variant 3. Esitatakse keskkonnasõbralike sõidukite määratlus, mis põhineb heite piirmääradel, kehtestatakse kergsõidukite jaoks minimaalsed hanke-eesmärgid ja laiendatakse kohaldamisala

Selle poliitikavariandiga vaadatakse direktiiv põhjalikult läbi. See muudetakse ambitsioonikamaks ja selle peamist juhtimisviisi muudetakse. Selle variandiga

- kehtestatakse keskkonnasõbralike sõidukite ühtne määratlus, mis põhineb kergsõidukite CO₂- ja õhusaasteainete heite ühendatud piirmääradel (paagist ratasteni);
- lisatakse ametiasutuste jaoks minimaalsed hanke-eeskirjad, mille liikmesriigid määravad kindlaks kergsõidukite jaoks, lähtudes ELi hankeõiguse alusel 2025. ja 2030. aastaks kehtestatud piirmääradest¹⁶;
- kehtestatakse meetmed direktiivi kohaldamisala laiendamiseks ning
- kaotatakse rahalise väärtuse hindamise metoodika.

Variant 4. Esitatakse alternatiivkütustel põhinev määratlus, kehtestatakse kõikide sõidukite jaoks minimaalsed hanke-eesmärgid ja laiendatakse kohaldamisala

Selle poliitikavariandi puhul kasutatakse direktiivi läbivaatamise suhtes sama lähenemisviisi kui poliitikavariandi 3 puhul, kuid on ka mitu erinevust. Sellega

- kehtestatakse keskkonnasõbralike sõidukite ühtne määratlus, mis põhineb alternatiivkütustel ning käsitleb pistikühendusega hübriidsõidukeid, akuga elektrisõidukeid, kütuseelemendiga sõidukeid ning maagaasil/biometaanil töötavaid kerg- ja raskesõidukeid;
- lisatakse ametiasutuste jaoks minimaalsed hanke-eeskirjad, mille liikmesriigid määravad kindlaks kerg- ja raskesõidukite jaoks, lähtudes määratlusest ning ELi hankeõiguse alusel 2025. ja 2030. aastaks kehtestatud piirmääradest;
- kehtestatakse meetmed direktiivi kohaldamisala laiendamiseks ning
- kaotatakse rahalise väärtuse hindamise metoodika.

Variant 5. Võetakse vastu määrus, mille kohaselt kasutatakse rahalise väärtuse hindamise metoodikat sõidukite hangete puhul ainsa lähenemisviisina ja laiendatakse kohaldamisala

Selle poliitikavariandiga muudetakse täielikult keskkonnasõbralike sõidukite hankimise suhtes kohaldatavat juhtimisraamistikku. Selle variandi kohaselt asendatakse praegune direktiiv keskkonnasõbralike sõidukite edendamist käsitleva määrusega ja nähakse ette, et sõidukite hanked põhinevad nende energia- ja keskkonnamõjudel, mille rahalist väärtust hinnatakse vastavalt läbivaadatud metoodikale. Selle variandiga laiendatakse ka direktiivi kohaldamisala.

Variant 6. Esitatakse keskkonnasõbralike sõidukite määratlus, mis põhineb heite piirmääradel, ning kehtestatakse kergsõidukite jaoks minimaalsed hanke-eesmärgid,

¹⁶ Kui tähtjaks seatakse 2025. aasta, annab see piisavalt aega hankemenetlusi ette valmistada ja kohandada ning anda turule signaale lühema aja jooksul. 2030. aastani mõeldud lähenemisviisi korral on võimalik direktiiviga püstitada kaugemaleulatuvamaid eesmärke, et edendada innovatsiooni sõidukite hankimisel.

kombineerides seda alternatiivkütustel põhineva määratlusega, ja kehtestatakse raskesõidukite jaoks minimaalsed hanke-eesmärgid

Selle variandi puhul ühendatakse poliitikavariantide 3 ja 4 elemendid. Selles tunnistatakse keskkonnasõbraliku sõiduki määratluse jaoks kasutatud heitepõhisest lähenemisviisist saadavat kasu. Kergsõidukite jaoks kasutatakse variandis 3 kasutatud lähenemisviisi. Raskesõidukite jaoks kasutatakse variandis 4 nimetatud lähenemisviisi ja võimaldatakse komisjonil võtta vastu delegeeritud õigusakt, et muuta see lähenemisviis heite piirmääradel põhinevaks lähenemisviisiks, kui raskesõidukite CO₂-heite normid on ELi tasandil vastu võetud.

Varianti 6 peetakse direktiivi läbivaatamise jaoks kõige sobivamaks poliitikavariandiks. See parandab kooskõla sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normide kasutamisel ELi tasandil. Mõlemas algatuses käsitletakse sama sõidukitüüpi, kasutades nii turgu soodustavaid kui ka takistavaid tegureid. Variandi 6 puhul on võimalik direktiivi kohandada nii, et see vastaks tulevikus raskesõidukite suhtes kohaldatavale heitepõhisele lähenemisviisile. Samuti tagatakse sellega kohene mõju raskesõidukite turule. Variandiga pannakse paika selge suund, mis annab turul tegutsejatele pikaajalise kindlustunde, tagades samal ajal rakendamise paindlikkuse ja manööverdamisruumi.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Õigusloome kvaliteeti ja keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi lihtsustamist on võimalik saavutada selge määratluse ja minimaalsete hanke-eeskirjade kehtestamisega ning rahalise väärtuse hindamise keerulise metoodika kaotamisega. Kui jätkatakse direktiivi praeguse lähenemisviisiga, siis tuleks teha kompromisse keskkonnasõbralike sõidukite määratluse (ja nende ostmist käsitlevate sätete) parandamise ja rahalise väärtuse hindamise metoodika parandamise vahel, mistõttu oleks raske saavutada eesmärki anda turule tugevam signaal ja luua tulemuslikumad hankemenetlused. Eelistatud variandi elluviimine suurendab tõenäoliselt esialgu halduskoormust, kuna rakendamist ja aruandlust on vaja kohandada. Kuid selle halduskoormuse kaalub üles üldine sotsiaal-majanduslik kasu ja kavandatud selgetest sätetest pikema aja jooksul saadav lihtsustustest tulenev kasu. Liikmesriigid võivad rakendamisel paindlikult kombineerida kohalikke ja piirkondlikke hankealgatusi vastavalt turu suutlikkusele ja valmisolekule. Aruandlust ja järelevalvet toetatakse ja lihtsustatakse lõpuleviidud ühtse riigihangete klassifikaatori (CPV) koodidega ja hangete andmebaasi TED (Tender Electronic Daily) registreerimisega. Mõju hindamise aruanne näitab, et lihtsustamisest saadav kasu suureneb aja jooksul direktiivi rakendamise käigus.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Käesolevas ettepanekus käsitletakse aruandluskohustuste puudumist. Liikmesriigid peavad direktiivi rakendamisest aru andma iga kolme aasta järel: 2023. aastal esitatakse vahearuanne ja 2026. aastal täielik aruandlus 2025. aasta eesmärgi saavutamise kohta. ELi ühtsesse riigihangete klassifikaatorisse tuleks lisada vähese heitega ja heitevabade sõidukitega seotud ühtsed koodid, mille abil oleks lihtsam hangete andmebaasis TED (Tender Electronic Daily) teateid esitada. Lisaks toetab komisjon läbivaadatud direktiivi rakendamist Euroopa Komisjoni säästva transpordi foorumi jätkuva töö kaudu.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi muutva direktiivi ettepanek põhineb poliitikavariandil 6. Direktiivi muudetakse järgmiselt:

- direktiivi artiklis 3 esitatud direktiivi kohaldamisala laiendatakse, et see hõlmaks ka muid hankimise vorme kui ostmine ehk sõidukite liisimist, rentimist ja väljaostuvõimalusega liisimist, ning avaliku teenindamise lepinguid, mis käsitlevad maantee ühistransporditeenuseid, eriotstarbelisi sõitjate autoveo teenuseid, sõiduplaanivälist sõitjatevedu ja bussi rentimist koos juhiga, vastavalt lisas loetletud ühtse riigihangete klassifikaatori koodidele;
- direktiivi määratlusi muudetakse artikli 4 lõikes 4, lisades viite liikmesriikide jaoks kehtestatavatele minimaalsetele hanke-eeskirjadele, mis on loetletud lisas;
- artikli 5 sätted keskkonnasõbralike sõidukite ostmise kohta vaadatakse läbi, et kehtestada keskkonnasõbralike sõidukite jaoks minimaalsed hanke-eeskirjad, mis esitatakse liikmesriikide ja sõidukikategooriate kaupa vastavalt CO₂- ja õhusaasteainete heite ühendatud piirmääradele (kergsõidukid) ja alternatiivkütustele (raskesõidukid), nagu need on esitatud lisas ja alates lisas täpsustatud kuupäevadest;
- praegune artikkel 6 jäetakse välja;
- direktiivi lisatakse uus artikkel 7 delegeeritud volituste rakendamise kohta ja kohandatakse artiklit 9 rakendamisvolituste teostamise kohta;
- kohandatakse artiklit 10, et kehtestada liikmesriikidele aruandluskohustus ja viia komisjoni aruandluskohustused kooskõlla liikmesriikide aruandluskohustustega: 2023. aastal esitatakse vahearuanne ja 2026. aastal täielik aruanne 2025. aastaks seatud eesmärkide kohta ning seejärel aruanne iga kolme aasta järel.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite edendamise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 192,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,²
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Liit on võtnud kohustuse luua säästev, konkurentsivõimeline, turvaline ja vähese CO₂-heitega energiasüsteem³. Liit on võtnud energialiidu ning energia- ja kliimapoliitika raamistikuga (2020–2030)⁴ ambitsioonika kohustuse vähendada veelgi kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2030. aastaks vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega, suurendada tarbitava taastuvenergia osakaalu vähemalt 27 %, saavutada vähemalt 27 % suurune energiasääst ning suurendada liidu energiajulgeolekut, konkurentsivõimet ja säästlikkust.
- (2) Teatistes „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“⁵ teatas komisjon, et 2015. aastal Pariisis toimunud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärgul liidu võetud kohustuste täitmiseks tuleb transpordisektori CO₂-heite vähendamist kiirendada ning et seepärast tuleks transpordist pärinev kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heide viia sajandi keskpaigaks nulltasemele. Lisaks on viivitamata vaja märkimisväärselt vähendada transpordist tulenevat, inimeste tervist kahjustavat õhusaasteainete heidet. Seda on võimalik saavutada mitme poliitilise algatuse, sealhulgas keskkonnasõbralike sõidukite riigihangete kaudu.
- (3) Teatistes „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“⁶ rõhutas

¹ ELT C ..., ..., lk ...

² ELT C ..., ..., lk ...

³ Euroopa Ülemkogu järeldused, 24. oktoober 2014.

⁴ Komisjoni teatis kliima- ja energiapoliitika raamistiku kohta ajavahemikuks 2020–2030 (COM(2014) 15).

⁵ COM(2016) 501 final.

⁶ COM(2017) 283 final.

komisjon, et kui liidus suurendatakse keskkonnasõbralike sõidukite tootmist ja kasutuselevõttu, rajatakse alternatiivkütuste taristuid ning luuakse digiteerimisel ja automatiseerimisel põhinevaid uusi liikuvusteenuseid, siis saavad sellest kasu Euroopa kodanikud, liikmesriigid ja tööstus. Reisimine muutub ohutumaks ja sujuvamaks ning kokkupuude kahjulike saasteainete heitega väheneb. Lisaks sellele märgiti 2017. aasta kõnes Euroopa Liidu olukorra kohta, et ELi eesmärk on saavutada CO₂-heite vähendamisel ülemaailmne juhtroll.

- (4) Nagu teatistes „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“⁷ märgiti, on käesolev ettepanek osa teisest ettepanekute paketist, mis aitab kaasa liidu püüdlusele saavutada vähese heitega liikuvus. Paketti esitletakse komisjoni teatistes „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitseb planeeti, avar dab oma kodanike võimalusi ning kaitseb oma tööstust ja töötajaid“ ning see sisaldab pakkumisele ja nõudlusele suunatud meetmeid, mille eesmärk on aidata ELil saavutada vähese heitega liikuvus ja samal ajal tugevdada ELi liikuvuse ökosüsteemi konkurentsivõimet.
- (5) Uute tehnoloogiatega seotud innovatsioon aitab vähendada sõidukite tekitatavaid heitkoguseid, toetades transpordisektori CO₂-heite vähendamist. Vähese heitega ja heitevabade maantee sõidukite suurem kasutuselevõtt vähendab tõenäoliselt CO₂-heidet ja teatavate saasteainete (tahked osakesed, lämmastikoksiidid ja mittemetaansed süsivesinikud) heidet ning edendab ELi tööstuse konkurentsivõimet ja kasvu vähese heitega ja heitevabade sõidukite laienevatel maailmaturgudel.
- (6) Ametiasutused saavad oma hankepoliitika abil luua ja toetada innovaatiliste kaupade ja teenuste turgusid. Direktiivides 2014/24/EL⁸ ja 2014/25/EL⁹ sätestatakse minimaalsed ühtlustatud riigihanke-eeskirjad, ühtlustades seda, kuidas ametiasutused ja teatavad kommunaalteenuseid pakkuvad ettevõtted ostavad kaupu, tööd ja teenuseid. Eelkõige kehtestatakse nendega üldised künnised selliste lepingute mahu kohta, mille suhtes kohaldatakse liidu õigusakte; need künnised kehtivad ka keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi puhul.
- (7) Direktiiviga 2009/33/EÜ täiendatakse riigihankeid käsitlevaid liidu horisontaalseid õigusakte ja lisatakse nendesse jätkusuutlikkuse kriteeriume, püüdes seeläbi ergutada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu. Komisjon tegi 2015. aastal keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi järeelhindamise ja jõudis järeldusele, et direktiiv ei toeta keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist liidus, mis tuleneb eelkõige direktiivi kohaldamisala ja sõidukite ostmist käsitlevate sätete puudustest. Leiti, et direktiivi mõju kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heitele ning tööstuse konkurentsivõime edendamisele on väga piiratud.
- (8) Mõjuhindangus tõsteti esile kasu, mida saadakse siis, kui muudetakse keskkonnasõbralike sõidukite hankimist käsitlevat üldist lähenemisviisi liidu tasandil. Minimaalsete hanke-eesmärkide kehtestamisega saab keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimisele avaldatava mõju eesmärki saavutada tulemuslikumalt kui väliskulude lisamisega üldistesse hankeotsustesse, võttes samal ajal arvesse, et oluline on arvestada keskkonnaaspekte kõikide hankeotsuste puhul. Keskmises või pikas perspektiivis Euroopa kodanike ja ettevõtete saadav kasu õigustab seda lähenemisviisi

⁷ COM(2017) 283 final.

⁸ ELT L 94, 28.3.2014, lk 65–242.

⁹ ELT L 94, 28.3.2014, lk 243–374.

täielikult niivõrd, kui sellega ei nõuta, et avaliku sektori hankijad, võrgustiku sektori hankijad ja ettevõtjad peavad kasutama konkreetset tehnoloogiat.

- (9) Laiendades direktiivi kohaldamisala nii, et see hõlmaks sellist tegevust nagu sõidukite liisimine, rentimine ja väljaostuvõimalusega liisimine ning lepinguid, mis käsitlevad maantee ühistransporditeenuseid, eriotstarbelisi sõitjate autoveo teenuseid, sõiduplaanivälist sõitjatevedu, bussi rentimist koos juhiga, konkreetseid posti- või kulleriteenuseid ja jäätmekogumisteenuseid, tagatakse, et hõlmatud on kõik asjakohased hanketegevused.
- (10) Peamised sidusrühmad avaldavad tugevat toetust keskkonnasõbralike sõidukite määratlusele, milles võetakse arvesse kerg- ja raskesõidukite tekitatud kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heite vähendamise nõudeid. Et tagada piisavad stiimulid, millega toetatakse vähese heitega ja heitevabade maantesõidukite turuleviimist liidus, tuleks käesoleva muudatuse kohaseid riigihankeid käsitlevad sätted viia kooskõlla liidu õigusaktide sätetega, mis käsitlevad sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite norme 2020. aasta järgseks perioodiks¹⁰. Muudetud direktiivi alusel elluviidavad meetmed aitavad kaasa nende normidega seotud nõuete täitmisele. Riigihangete kaugeleulatuvama lähenemisviisiga saab turgu täiendavalt ergutada.
- (11) Kerg- ja raskesõidukeid kasutatakse eri otstarbel ja nende turuleviimise valmisoleku tase on erinev ning kasulik oleks, et riigihankeid käsitlevates sätetes võetaks neid erinevusi arvesse. Mõjuhinnang näitas lisaväärtust, mis saadakse alternatiivkütustel põhineva lähenemisviisi vastuvõtmisel seni, kuni liidu tasandil kehtestatakse raskesõidukite tekitatud CO₂-heitele tehnoloogiliselt neutraalsed nõuded, mille komisjon kavatseb tulevikus esitada. Samuti tunnistati mõjuhinnangus, et vähese heitega ja heitevabade linnabusside turuleviimise valmisolek on suur, samas kui vähese heitega ja heitevabade veokite turgude areng on veel varases staadiumis.
- (12) Liikmesriikide tasandil 2025. ja 2030. aastaks keskkonnasõbralike sõidukitega seotud minimaalsete hanke-eeskirjade kehtestamine peaks parandama poliitilist kindlust turgudel, kus vähese heitega ja heitevabasse liikuvusse tehtavad investeeringud on tagatud. Miinimumeesmärgid toetavad turu arendamist liidus tervikuna. Nende eesmärkidega kehtestatakse riigihankemenetlustega kohanemise aeg ja antakse turgudele selge signaal. Mõjuhinnangus märgiti, et liikmesriigid seavad üha enam eesmäärke vastavalt nende majanduslikule suutlikkusele ja probleemi keerukusele. Eri liikmesriikidele tuleks seada erinevad eesmärgid vastavalt nende majanduslikule suutlikkusele (sisemajanduse koguprodukt elaniku kohta) ja saastega kokkupuutele (rahvastiku tihedus linnades). Minimaalseid hanke-eeskirju tuleks täiendada avaliku sektori hankijate, võrgustiku sektori hankijate ja ettevõtjate kohustusega võtta kõikide hankemenetluste puhul arvesse asjakohaseid energia- ja keskkonnaaspekte. Käesoleva muudetud direktiivi territoriaalse mõju hindamine näitas, et mõju jaguneb liidu eri piirkondade vahel võrdselt.
- (13) Maksimaalset mõju on võimalik saavutada siis, kui keskkonnasõbralike sõidukite riigihanked on suunatud piirkondadele, kus õhusaaste on suhteliselt suur. Liikmesriikide ametiasutustel soovitatakse keskenduda eelkõige nendele piirkondadele, kui nad teevad otsuse oma miinimumeesmärkide rakendamise kohta, ja kajastada seonduvaid meetmeid käesoleva muudetud direktiivi kohaselt esitatavas aruandluses.

¹⁰

COM(2017) 676 final.

- (14) Olelusringi kulude arvestamine on avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate jaoks oluline vahend energia- ja keskkonnakulude hõlmamiseks sõiduki kasutusea jooksul, kaasa arvatud kasvuhoonegaaside ja muude saasteainete heite kulud, hinnates nende rahalist väärtust asjakohase metoodika alusel. Võttes arvesse, et direktiivi 2009/33/EÜ kohast sõidukite kasutusega hõlmavate käitamiskulude arvutamise metoodikat kasutatakse harva ning et avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad kasutavad enda sõnul nende konkreetsetele oludele ja vajadustele kohandatud metoodikat, ei peaks ükski metoodika olema kohustuslik, vaid avaliku sektori hankijad, võrgustiku sektori hankijad ja ettevõtjad peaksid saama võimaluse valida oma hankemenetluste toetamiseks mis tahes metoodika, mis on seotud kasutusega.
- (15) Käesoleva muudetud direktiivi kohaste riigihankeid käsitlevate aruannetega tuleks anda selge turuülevaade, mis võimaldab rakendamist tõhusalt jälgida. Kõigepealt tuleks 2023. aastal esitada vahearuanne, 2026. aastal esimene täielik aruanne miinimumeesmärkide saavutamise kohta ja seejärel aruanne iga kolme aasta järel. Aruandlus peaks olema lihtsustatud, et üksikute ametiasutuste halduskoormus oleks võimalikult väike ja et turu olukorrast saaks õige ülevaade. Komisjon tagab vähese heitega ja heitevabasid ning muid alternatiivkütuseid kasutavaid sõidukeid käsitleva täieliku aruandluse liidu ühtse riigihangete klassifikaatori raames. Ühtse riigihangete klassifikaatori konkreetsete koodidega hõlbustatakse hangete andmebaasil TED (*Tender Electronic Daily*) põhinevat registreerimist ja järelevalvet.
- (16) Keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist saab toetada ka liikmesriikide ja liidu tasandil võetavate sihtotstarbeliste toetusmeetmetega. See hõlmab paremat teadmiste vahetust ja hangete kooskõlastamist, et meetmed oleksid kulude vähendamiseks ja turu mõjutamiseks piisavalt laiaulatuslikud. Riigi toetuse saamise võimalus alternatiivkütuste müügivõrguks vajalike taristute arendamiseks on sätestatud keskkonna- ja energiaalase riigiabi suunistes aastateks 2014–2020¹¹. Kõnealusele riigi toetusele kohaldatakse siiski jätkuvalt ka aluslepingu sätteid, eelkõige selle artikleid 107 ja 108.
- (17) Selleks et saavutada direktiivi eesmärgid, tuleks komisjonile anda õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et ajakohastada raskesõidukite tekitatud CO₂-heite norme käsitlevaid sätteid; see õigus tuleks anda viieks aastaks alates [*Palun sisestada jõustumise kuupäev*]. Seda ajavahemikku tuleks vaiki misi pikendada veel sama pikkade ajavahemike võrra, kui Euroopa Parlament või nõukogu ei ole sellise pikendamise vastu. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (18) Liikmesriigid ei suuda piisavalt saavutada käesoleva direktiivi eesmäärke, nimelt edendada keskkonnasõbralike sõidukite nõudlust, et toetada vähese heitega liikuvusele üleminekut, küll aga on seda ühise ja pikaajalise poliitikaraamistiku ning ulatuse tõttu parem saavutada liidu tasandil; seepärast võib liit võtta vastu meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

¹¹ ELT C 200, 28.6.2014, lk 1.

- (19) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta¹² kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel esitama ülevõtmismeetmetest teatamisel ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seoseid direktiivi komponentide ja ülevõtvate siseriiklike õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et kõnealuste dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (20) Direktiivi 2009/33/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2009/33/EÜ muudetakse järgmiselt.

- (1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike maanteeõidukite edendamise kohta vähese heitega liikuvuse toetamiseks“.

- 2) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kohaldamisala

Direktiivi kohaldatakse lepingute suhtes, mis käsitlevad maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist:

- a) kui neid koostavad avaliku sektori hankijad või võrgustiku sektori hankijad, kellel on kohustus kohaldada direktiivides 2014/24/EL ja 2014/25/EL sätestatud hankemenetlusi;
- b) kui neid koostavad avaliku teenindamise kohustust täitvad ettevõtjad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1370/2007¹³ tähenduses avaliku teenindamise lepingu alusel;
- c) ja lepingute suhtes, mis põhinevad avaliku teenindamise lepingutel, mis käsitlevad lisa tabelis 1 esitatud transporditeenuseid ja mis ületavad liikmesriikide poolt kindlaks määratud künnise, mis ei tohi ületada direktiivi 2014/24/EL artiklis 4 ja direktiivi 2014/25/EL artiklis 15 sätestatud künniseid.“

- 3) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

¹² ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

¹³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

1. „avaliku sektori hankijad“ – avaliku sektori hankijad direktiivi 2014/24/EL artikli 2 lõike 1 punkti 1 ja direktiivi 2014/25/EL artikli 3 tähenduses;
2. „võrgustiku sektori hankijad“ – direktiivi 2014/25/EL artiklis 4 osutatud võrgustiku sektori hankijad;
3. „maantee sõiduk“ – direktiivi 2007/46/EÜ¹⁴ II lisa A osa punktidega 1 ja 2 hõlmatud sõiduk;
4. „keskkonnasõbralik sõiduk“ –
 - a) M1- või M2-kategooria sõiduk, mille maksimaalne summutist väljuv CO₂-heide (väljendatud g/km) vastab lisa tabelis 2 esitatud piirmääradele ja tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited on väiksemad kui lisa tabelis 2 esitatud piirmäärad;
 - b) N1-kategooria sõiduk, mille maksimaalne summutist väljuv CO₂-heide (väljendatud g/km) vastab lisa tabelis 2 esitatud piirmääradele ja tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited on väiksemad kui lisa tabelis 2 esitatud piirmäärad;
 - c) lisa tabelis 3 määratletud M3-, N2- või N3-kategooria sõiduk.“

4) Lisatakse artikkel 4a:

„Artikkel 4a

Volituste delegeerimine

Komisjonile antakse volitused võtta vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklile 8a, et ajakohastada lisa tabelit 3, lisades sellesse piirmäärad raskesõidukite summutist väljuva CO₂-heite ja õhusaasteainete heite kohta, kui seonduvad raskesõidukite CO₂-heite normid on liidu tasandil jõustunud.“

5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Minimaalsed hanke-eesmärgid

1. Liikmesriigid tagavad, et maantee sõidukite ostmisel, liisimisel, rentimisel või väljaostuvõimalusega liisimisel ning avalikku reisijatevedu maanteel ja raudteel käsitlevate avaliku teenindamise lepingute ja käesoleva direktiivi artiklis 3 osutatud avaliku teenindamise lepingute koostamisel järgitakse lisa tabelis 4 esitatud kergsõidukite ja lisa tabelis 5 esitatud raskesõidukite minimaalseid hanke-eeskirju.
2. Liikmesriikide ametiasutused võivad kohaldada käesoleva direktiivi lisas osutatutest kõrgemaid miinimumeesmärke.“

6) Artiklid 6 ja 7 jäetakse välja.

7) Lisatakse artikkel 8a:

„Artikkel 8a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 4a osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates *[Palun sisestada jõustumise kuupäev]*. Komisjon esitab

¹⁴ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, tehes seda hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artiklis 4a osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud õiguste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtete kohaselt iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 4a alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavaks tegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“

8) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjoni abistab komitee.

Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

3. Kui komitee arvamus saadakse kirjaliku menetlusega, lõpetatakse nimetatud menetlus ilma tulemust saavutamata, kui arvamuse esitamiseks ettenähtud tähtaja jooksul komitee eesistuja nii otsustab või kui komitee liikmete lihtenamus seda taotleb.“

9) Artiklit 10 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule liikmesriikide aruannetel põhineva aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta ja iga liikmesriigi poolt käesoleva direktiivi tõhusaks rakendamiseks võetud meetmete kohta iga kolme aasta järel alates 1. jaanuarist 2027.“;

(b) lisatakse lõiked 4 ja 5:

„4. Liikmesriigid esitavad komisjonile aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta 1. jaanuariks 2026 ja seejärel iga kolme aasta järel. Liikmesriigid esitavad komisjonile vahearuande 1. jaanuariks 2023. Aruandes esitatakse teave käesoleva direktiivi rakendamiseks võetud meetmete kohta, sealhulgas teave avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate hangitud sõidukite kategooriate kohta, eri juhtimistasandite vahel peetud arutelude kohta, samuti liikmesriikide kavatsuste kohta seoses eespool kirjeldatud aruandlusega, ning muu kasulik teave. Teabe

lisamisel tuleks lähtuda määruses (EÜ) nr 2195/2002 (ühtse riigihangete klassifikaatori (CPV) kohta)¹⁵ sätestatud kategooriaid, mis on esitatud lisas.

5. Komisjonil on õigus võtta rakendusaktidega vastu suuniseid lõikes 4 osutatud liikmesriikide aruannete sisu kohta.“

- 10) Lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisa tekstiga.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt XXXX [*Palun lisada kuupäev: 24 kuud pärast jõustumise kuupäeva*]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud põhiliste õigus- ja haldusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

¹⁵ EÜT L 340, 16.12.2002, lk 1.