ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις στον τομέα των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών με στόχο τη στήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών στα κράτη μέλη

*Πίνακας 1: Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3*

|  |  |
| --- | --- |
| *Κωδικός CPV* | *Περιγραφή* |
| 60112000-6 | Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών |
| 60130000-8 | Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών |
| 60140000-1 | Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών |
| 60172000-3 | Ενοικίαση λεωφορείων και πούλμαν με οδηγό |
| 90511000-2 | Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων |
| 60160000-7 | Οδική μεταφορά αλληλογραφίας |
| 60161000-4 | Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων |

 *Πίνακας 2: Όρια εκπομπών από ελαφρά οχήματα*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Κατηγορίες οχημάτων**  | **2025** | **2030** |
|  | *CO2 g/km* | *RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων\* ως ποσοστό των ορίων εκπομπών\*\** | *CO2 g/km* | *RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων\* ως ποσοστό των ορίων εκπομπών* |
| Οχήματα κατηγορίας M1 | 25 | 80% | 0 | α.α. |
| Οχήματα κατηγορίας M2 | 25 | 80% | 0 | α.α. |
| Οχήματα κατηγορίας N1 | 40 | 80% | 0 | α.α. |

*\** Εκπομπές υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) υπερλεπτών σωματιδίων σε αριθμό σωματιδίων ανά χιλιόμετρο (PN), και οξειδίων του αζώτου σε mg/km (NOx) μετρούμενων σύμφωνα με την ισχύουσα έκδοση του παραρτήματος IIIΑ του κανονισμού 2017/1151.

\*\* Τα ισχύοντα όρια εκπομπών προβλέπονται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) 715/2007 ή στους κανονισμούς που τον διαδέχθηκαν.

 *Πίνακας 3: Απαιτήσεις για τα εναλλακτικά καύσιμα βαρέων οχημάτων*

|  |  |
| --- | --- |
| **Κατηγορίες οχημάτων**  | **Εναλλακτικά καύσιμα** |
| Οχήματα των κατηγοριών M3, N2, N3 | Η ηλεκτρική ενέργεια\*, το υδρογόνο, το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο — CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο — LNG) |

 \*Προς χρήση σε οχήματα όπως καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/94/EU, υπό την προϋπόθεση ότι η ηλεκτρική ενέργεια χρησιμοποιείται σε σχετικό τμήμα της λειτουργικής χρήσης του οχήματος.

*Πίνακας 4: Ελάχιστος στόχος όσον αφορά το ποσοστό ελαφρών οχημάτων σύμφωνα με τον πίνακα 2 ως προς τις συνολικές δημόσιες συμβάσεις ελαφρών οχημάτων σε επίπεδο κράτους μέλους\**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Κράτος μέλος** | **2025** | **2030** |
| Λουξεμβούργο | 35% | 35% |
| Σουηδία | 35% | 35% |
| Δανία | 34% | 34% |
| Φινλανδία | 35% | 35% |
| Γερμανία | 35% | 35% |
| Γαλλία | 34% | 34% |
| Ηνωμένο Βασίλειο | 35% | 35% |
| Κάτω Χώρες | 35% | 35% |
| Αυστρία | 35% | 35% |
| Βέλγιο | 35% | 35% |
| Ιταλία | 35% | 35% |
| Ιρλανδία | 35% | 35% |
| Ισπανία | 33% | 33% |
| Κύπρος | 29% | 29% |
| Μάλτα | 35% | 35% |
| Πορτογαλία | 27% | 27% |
| Ελλάδα | 23% | 23% |
| Σλοβενία | 20% | 20% |
| Τσεχική Δημοκρατία | 27% | 27% |
| Εσθονία | 21% | 21% |
| Σλοβακία | 20% | 20% |
| Λιθουανία | 19% | 19% |
| Πολωνία | 20% | 20% |
| Κροατία | 17% | 17% |
| Ουγγαρία | 21% | 21% |
| Λετονία | 20% | 20% |
| Ρουμανία | 17% | 17% |
| Βουλγαρία | 16% | 16% |

\*Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής υπολογίζονται ως 1 όχημα που συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου. Όλα τα λοιπά οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις του πίνακα 2 του παρόντος παραρτήματος υπολογίζονται ως 0,5 οχήματα.

*Πίνακας 5: Ελάχιστος στόχος όσον αφορά το ποσοστό βαρέων οχημάτων σύμφωνα με τον πίνακα 3 ως προς τις συνολικές δημόσιες συμβάσεις βαρέων οχημάτων σε επίπεδο κράτους μέλους\**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Κράτος μέλος** | **Φορτηγά** | **Λεωφορεία** |
|  | **2025** | **2030** | **2025** | **2030** |
| Λουξεμβούργο | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Σουηδία | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Δανία | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Φινλανδία | 9% | 15% | 46% | 69% |
| Γερμανία | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Γαλλία | 10% | 15% | 48% | 71% |
| Ηνωμένο Βασίλειο | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Κάτω Χώρες | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Αυστρία | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Βέλγιο | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Ιταλία | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Ιρλανδία | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Ισπανία | 10% | 14% | 50% | 75% |
| Κύπρος | 10% | 13% | 50% | 75% |
| Μάλτα | 10% | 15% | 50% | 75% |
| Πορτογαλία | 8% | 12% | 40% | 61% |
| Ελλάδα | 8% | 10% | 38% | 57% |
| Σλοβενία | 7% | 9% | 33% | 50% |
| Τσεχική Δημοκρατία | 9% | 11% | 46% | 70% |
| Εσθονία | 7% | 9% | 36% | 53% |
| Σλοβακία | 8% | 9% | 39% | 58% |
| Λιθουανία | 9% | 8% | 47% | 70% |
| Πολωνία | 7% | 9% | 37% | 56% |
| Κροατία | 6% | 7% | 32% | 48% |
| Ουγγαρία | 8% | 9% | 42% | 63% |
| Λετονία | 8% | 9% | 40% | 60% |
| Ρουμανία | 6% | 7% | 29% | 43% |
| Βουλγαρία | 8% | 7% | 39% | 58% |

\* Τα οχήματα μηδενικών εκπομπών από τον αγωγό εξαγωγής ή τα οχήματα που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο, υπό την προϋπόθεση ότι κινούνται αποκλειστικά με βιομεθάνιο και ότι αυτό αποδεικνύεται με σύμβαση για την παροχή βιομεθανίου ή άλλου μέσου πρόσβασης σε βιομεθάνιο, υπολογίζονται ως 1 όχημα που συμβάλλει στην επίτευξη του στόχου. Ο εν λόγω υπολογισμός δεν εφαρμόζεται σε όσα κράτη μέλη ο ελάχιστος στόχος για τις δημόσιες συμβάσεις υπερβαίνει το 50 % του συνολικού μεγέθους των δημοσίων συμβάσεων και η τιμή διαχωρισμού είναι το 50 %. Όλα τα λοιπά οχήματα που πληρούν τις απαιτήσεις του πίνακα 2 του παρόντος παραρτήματος υπολογίζονται ως 0,5 οχήματα.