

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2019/1161,**20. juuni 2019,****millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 192 lõiget 1,

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 ⁽³⁾

ning arvestades järgmist:

- (1) Kooskõlas Euroopa Ülemkogu 23.–24. oktoobri 2014. aasta järeldustega, on liit võtnud kohustuse luua säästev, konkurentsivõimeline, turvaline ja vähese CO₂-heitega energiasüsteem. Komisjoni 22. jaanuari 2014. aasta teatisega „Kliima- ja energiapoliitika raamistik ajavahemikuks 2020–2030“ on liit võtnud ambitsioonikad kohustused vähendada kasvuhooenergia heitkoguseid 2030. aastaks täiendavalt vähemalt 40 % võrreldes 1990. aasta tasemega, suurendada tarbitava taastuvenergia osakaalu vähemalt 27 %, saavutada vähemalt 27 % suurune energiasääst ning suurendada liidu energiatõhusust, konkurentsivõimet ja säästlikkust. Järgnevalt määrati Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2018/2001 ⁽⁴⁾ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia osakaaluks 2030. aastal vähemalt 32 % liidu summaarsest energia lõpptarbimisest ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2018/2002 ⁽⁵⁾ on määratud 2030. aastaks uus liidu energiatõhususe eesmärk vähemalt 32,5 %.
- (2) Oma 20. juuli 2016. aasta teatises „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia“ 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 on vaja transpordist pärinev kasvuhooenergia ja õhusaasteainete heide viia sajandi keskpaigaks nulltasemele. Lisaks on viivitamata vaja märkimisväärselt vähendada transpordist tulenevat, inimeste tervist ja keskkonda kahjustavat õhusaasteainete heidet. Seda on võimalik saavutada mitme poliitilise algatuse, sealhulgas ühistranspordile üleminekut toetavate meetmete, ja riigihangete kasutamise kaudu keskkonnasõbralike sõidukite kasutuselevõtu soodustamiseks.
- (3) Oma 31. mai 2017. aasta teatises „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“ rõhutas komisjon, et kui liidus suurendatakse keskkonnasõbralike sõidukite tootmist ja kasutuselevõttu, rajatakse alternatiivkütuste taristuid ning luuakse digiteerimist ja automatiseerimist kasutavaid uusi liikuvusteenuseid, saavad sellest kasu liidu kodanikud, liikmesriigid ja tööstus. Nimetatud kasude hulka kuuluvad ka ohutumad ja sujuvamad liikuvuslahendused ning kokkupuute vähenemine kahjulike saasteainetega. Lisaks sellele, nagu on märgitud 13. septembri 2017. aasta dokumendis olukorrast Euroopa Liidus, on liidu üks peamisi eesmärke saavutada CO₂-heite vähendamisel ülemaailmne juhtroll.

⁽¹⁾ ELT C 262, 25.7.2018, lk 58.

⁽²⁾ ELT C 387, 25.10.2018, lk 70.

⁽³⁾ Euroopa Parlamendi 18. aprilli 2019. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 13. juuni 2019. aasta otsus.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2002, millega muudetakse direktiivi 2012/27/EL, milles käsitletakse energiatõhusust (ELT L 328, 21.12.2018, lk 210).

- (4) Nagu osutati komisjoni teatises „Säästva liikuvuse suunas“, on käesolev direktiiv osa teisest ettepanekute paketest, mis aitab kaasa liidu püüdlusele saavutada vähese heitega liikuvus. Kõnealust paketti esitleti komisjoni 8. novembri 2017. aasta teatises „Euroopa vähese heitega liikuvuse strateegia elluviimine – Euroopa Liit, mis kaitses planeeti, avardab oma kodanike võimalusi ning kaitses oma tööstust ja töötajaid“ ning see sisaldab pakkumisele ja nõudlusele suunatud meetmeid, mille eesmärk on aidata liidul saavutada vähese heitega liikuvus ja samal ajal tugevdada liidu liikuvuskeskkonna konkurentsivõimet. Keskkonnasõbralike sõidukite edendamine peaks toimuma paralleelselt ühistranspordi edasise arendamisega, et vähendada liiklusummikuid ning seeläbi vähendada heidet ja parandada õhukvaliteeti.
- (5) Uute tehnoloogiatega seotud innovatsioon aitab vähendada sõidukite tekitatavaid CO₂-heitkoguseid ning vähendada õhu- ja mürareostust, toetades samas transpordisektori CO₂-heite vähendamist. Vähesese heitega ja heiteta maanteesõidukite suurem kasutuselevõtt vähendab CO₂-heidet ja teatavate saasteainete (tahked osakesed, lämmastikoksiidid ja mittemetaansed süsivesinikud) heidet ning parandab seega õhukvaliteeti linnades ja teistes saastunud piirkondades, aidates samal ajal edendada liidu tööstuse konkurentsivõimet ja kasvu vähese heitega ja heiteta sõidukite laienevatel maailmaturgudel. Komisjon peaks rakendama poliitikameetmeid, millega edendada selliste uute tehnoloogiate laialdast tööstuslikku kasutuselevõttu ja tootmisvõimsuse tõstmist kõikides liikmesriikides, et aidata kaasa võrdsete võimaluste loomisele ja tasakaalustatud arengule kõigis liikmesriikides.
- (6) Turuprognoside kohaselt jätkub keskkonnasõbralike sõidukite ostuhinna langus. Väiksemad käitamis- ja hoolduskulud muudavad nende omamise kogukulu juba praegu konkurentsivõimeliseks. Eeldatav ostukulude langus vähendab eelseisval aastakümnel keskkonnasõbralike sõidukite turul kättesaadavuse ja kasutuselevõtu tõkkeid veelgi.
- (7) Liit on üks juhtivaid teadusuuringute ja kõrge väärtusega ökoinnovatsiooni piirkondi, samas kui Aasia ja Vaikse ookeani piirkonnas asuvad suurimad akutoitel elektribusside ja akude tootjad. Sarnaselt ajendavad akutoitel elektrisõidukite maailmaturul arengut Hiina ja Ameerika Ühendriikide turud. Liidu ambitsioonikas keskkonnasõbralike sõidukite riigihangete poliitika aitab stimuleerida innovatsiooni ja veelgi rohkem edendada liidu tööstuse konkurentsivõimet ja kasvu ajal, mil keskkonnasõbralike sõidukite ja nendega seotud tehnoloogiaristu maailmaturg kasvab. Nagu on märgitud komisjoni 3. oktoobri 2017. aasta teatises „Kuidas rakendada Euroopa riigihanked kogu Euroopa teenistusse“, jätkab komisjon pingutusi, et tagada võrdsed tingimused ja edendada paremat juurdepääsu kolmandate riikide riigihanketurgudele, sealhulgas maanteesõidukite ostmiseks, liisimiseks, rentimiseks või väljaostuvõimalusega liisimiseks.
- (8) Võttes arvesse, et avaliku sektori kulutused kaupadele, töödele ja teenustele moodustasid 2018. aastal ligikaudu 16 % SKPst, saavad ametiasutused oma riigihankepoliitika abil soodustada ja toetada innovaatiliste kaupade ja teenuste turgusid. Nimetatud eesmärgi saavutamiseks tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2009/33/EÜ⁽⁶⁾ kehtestada selged ja läbipaistvad nõuded, sealhulgas selged ja pikaajalised hankeeesmärgid ning lihtne meetod nende arvutamiseks. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2014/24/EL⁽⁷⁾ ja 2014/25/EL⁽⁸⁾ sätestatakse minimaalsed riigihankeeskirjad, millega koordineeritakse seda, kuidas avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad hangivad töid, varustust ja teenuseid. Eelkõige sätestatakse nimetatud direktiivides üldised rahalised piirmäärad selle kindlakstegemiseks, milliste avalike lepingute suhtes kohaldatakse liidu riigihankealaseid õigusakte. Kõnealused piirmäärad on kohaldatavad ka direktiivi 2009/33/EÜ puhul.
- (9) Alternatiivkütustel töötavate sõidukite kasutuselevõtmiseks on vajalik piisava laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavus. Komisjon võttis 8. novembril 2017 vastu tegevuskava alternatiivkütuste taristu kiirendatud kasutuselevõtu toetamiseks liidus, sealhulgas toetuse suurendamiseks avalikult kättesaadava taristu kasutuselevõtuks liidu fondide abil, mis aitaks luua soodsamad tingimused üleminekuks keskkonnasõbralikele sõidukitele, sealhulgas ühistranspordis. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2020 läbi Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL⁽⁹⁾ rakendamise ning esitab seadusandliku ettepaneku käesoleva direktiivi muutmiseks, kui ta peab seda kõnealuse läbivaatamise põhjal vajalikuks.

⁽⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 120, 15.5.2009, lk 5).

⁽⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

⁽⁸⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihanked ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

⁽⁹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

- (10) Direktiiviga 2009/33/EÜ täiendatakse riigihankeid käsitlevaid liidu horisontaalseid õigusakte ja lisatakse jätkusuutlikkuse kriteerium, püüdes seeläbi ergutada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantee sõidukite turgu. Komisjon tegi 2015. aastal direktiivi 2009/33/EÜ järelhindamise ja jõudis järeldusele, et direktiiv ei toeta keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimist liidus, mis tuleneb eelkõige direktiivi kohaldamisala ja sõidukite ostmist käsitlevate sätete puudustest. Järelhindamises tehti järeldus, et direktiivi mõju kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heite vähendamisele ning tööstuse konkurentsivõime edendamisele on olnud väga piiratud.
- (11) Komisjoni läbi viidud mõjuhindangus direktiivi 2009/33/EÜ läbivaatamise kohta tõsteti esile kasu, mida saadakse siis, kui muudetakse keskkonnasõbralike sõidukite hangete üldist käsitlust liidu tasandil. Minimaalsete hankeeesmärkide kehtestamisega saab keskkonnasõbralike sõidukite turuleviimise soodustamise ja ergutamise eesmärgi saavutamisele aidata kaasa tulemuslikumalt kui väliskulude lisamisega üldistesse hankeotsustesse, võttes samal ajal arvesse, et kõikide hankeotsuste puhul on oluline arvestada keskkonnaaspekte. Keskmes või pikas perspektiivis liidu kodanike ja ettevõtete saadav kasu õigustab seda lähenemisviisi täielikult niivõrd, kui sellega jäetakse avaliku sektori hankijatele ja võrgustiku sektori hankijatele piisav paindlikkus kasutatavate tehnoloogiate valikul.
- (12) Laiendades direktiivi 2009/33/EÜ kohaldamisala nii, et see hõlmaks sellist tegevust nagu sõidukite liisimine, rentimine ja väljaostuvõimalusega liisimine, ning lepinguid, mis käsitlevad teatavaid teenuseid, tagatakse, et hõlmatud on kõik asjakohased hanketegevused. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad teenused, näiteks maantee ühistransporditeenused, eriotstarbelised sõitjate autoveo teenused, sõitjate sõiduplaaniväliline vedu, samuti spetsiifilised posti- ja pakiveoteenused ning jäätmekogumisteenused peaksid olema need, mille puhul teenuste osutamiseks kasutatavad sõidukid kuuluvad käesoleva direktiiviga hõlmatud sõidukikategooriasse ja need kujutavad endast lepingu olulist elementi. Kõnealused teenused tuleks identifitseerida vastavate ühtse riigihangete klassifikaatori koodide kaudu, mis on loetletud lisas. Käesolev direktiiv ei tohiks kehtivaid lepinguid tagasiulatuvalt mõjutada.
- (13) Peamised sidusrühmad avaldavad tugevat toetust keskkonnasõbralike sõidukite määratlusele, milles võetakse arvesse kergsõidukite tekitatud kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heite vähendamise nõudeid. Et tagada piisavad stiimulid, millega soodustatakse vähese heitega ja heiteta maantee sõidukite turuleviimist liidus, tuleks käesoleva direktiivi kohaseid riigihankeid käsitlevad sätted viia kooskõlla heiteta ja vähese heitega sõidukite mõistega, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/631⁽¹⁰⁾. Käesoleva direktiivi alusel elluviidavad meetmed aitavad kaasa nende normidega seotud nõuete täitmisele, mis on sätestatud määruses (EL) 2019/631. Õhukvaliteedi parandamiseks peaksid keskkonnasõbralike sõidukite näitajad olema paremad kehtivatest tegelikult liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) piirväärtustel põhinevatest lämmastikoksiidide (NOx) ja ülipaenevate osakeste - osakeste arv (PN) - minimaalnõuetest. Lisaks heiteta sõidukitele on praegu vähe kergsõidukeid, mille õhusaasteainete heited on praegustest heite piirväärtustest 80 % või alla selle. Eeldatavasti suureneb selliste sõidukite ja eriti pistikühendusega hübriidsõidukite arv järgmistel aastatel. Riigihangete kaugeleulatuvama lähenemisviisiga saab turgu täiendavalt ergutada.
- (14) Keskkonnasõbralikud raskesõidukid tuleks määratleda alternatiivkütuste kasutamise kaudu kooskõlas direktiiviga 2014/94/EL. Kui hangitud sõidukid peavad kasutama vedelaid biokütuseid, sünteetilisi kütuseid või parafiinkütuseid, peavad avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad tagama kohustuslike lepingutingimuste või sarnaselt mõjusate vahendite abil riigihankemenetluste raames, et nende sõidukite puhul kasutatakse üksnes selliseid kütuseid. Kuigi nimetatud kütused võivad sisaldada kütuselisandeid, nagu näiteks diiselmootorite jaoks kohandatud etanoolipõhine kütus ED95, ei tohiks neid segada fossiilkütustega.
- (15) Õhukvaliteedi parandamiseks linnades on äärmiselt oluline uuendada sõidukiparki keskkonnasõbralike sõidukitega. Lisaks tuleb ringmajanduse põhimõtete kohaselt toodete kasutamisega pikendada. Seepärast tuleks vastavate minimaalsete hanke-eesmärkide täitmisel võtta arvesse ka keskkonnasõbralike sõidukite või heiteta sõidukite nõuetele vastavaks moderniseeritud sõidukeid.

⁽¹⁰⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrus (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011 (ELT L 111, 25.4.2019, lk 13).

- (16) Kerg- ja raskesõidukeid kasutatakse eri otstarbel ja nende turuleviimise valmisoleku tase on erinev ning kasulik oleks, et riigihankeid käsitlevates sätetes võetaks neid erinevusi arvesse. Mõjuhinnangus tunnistati, et valmisolek vähese heitega ja heiteta linnabusside turuleviimiseks on suur, samas kui vähese heitega ja heiteta veokite turgude areng on veel varases staadiumis. Kuna vähese heitega ja heiteta kaugsõidubussid ei ole veel valmis turulelaskmiseks ning tulenevalt riigihangete suhteliselt piiratud rollist selles turusegmendis ja nende käitamisega seotud erinõuetest, ei peaks kaugsõidubussid käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluma. Kooskõlas lähenemisviisiga, mida järgiti Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 661/2009 ⁽¹⁾ ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjas nr 107, käsitletakse bussidena M₃-kategooria sõidukeid, kus on seisukohad, et võimaldada reisijate sagedast liikumist, samal ajal kui M₃-kategooria sõidukeid, millel seisvate reisijate jaoks ettenähtud ala on väga piiratud või puudub, käsitletakse kaugsõidubussidena. Võttes arvesse kahekorruseliste busside väga piiratud turgu ja nende konkreetseid konstruktsioonist tulenevaid piiranguid, on käesoleva direktiiviga hõlmatud esimese võrdlusperioodi jooksul asjakohane kohaldada kõnealuse kategooria raskesõidukite suhtes madalamaid heiteta sõidukite minimaalseid hanke-eesmärke liikmesriikides, kus kahekorruselised bussid moodustavad olulise osa riigihangetest.
- (17) Et vältida ametiasutustele ja ettevõtjatele ebaproportsionaalse koormuse panemist, peaks liikmesriikidel olema võimalik vabastada käesoleva direktiivi nõuetest teatavate selliste sõidukite riigihanked, mille eriomadused on seotud nende käitamisenõuetega. Kõnealuste sõidukite hulka kuuluvad soomussõidukid, kiirabiautod, matuseautod, ratastooliga juurdepääsetavad M₁-kategooria sõidukid, liikurkraanad, peamiselt ehitusplatsidel või karjäärades, sadamates või lennujaamades kasutamiseks projekteeritud ja ehitatud sõidukid ning sõidukid, mis on spetsiaalselt kavandatud ja konstrueeritud või kohandatud kasutamiseks relvajõududes, tsiviilkaitses, tuletõrjes ja korrakaitsejõududes. Sellised kohandused võivad olla seotud spetsiaalsete sideseadmete või valgusseadmete paigaldamisega. Käesoleva direktiivi nõudeid ei tuleks kohaldada sõidukite suhtes, mis on konstrueeritud ja valmistatud spetsiaalselt töö tegemiseks ning mis ei sobi reisijate vedamiseks ega kaupade veoks. Nende sõidukite hulka kuuluvad teehooldussõidukid, näiteks lumesahad.
- (18) Keskkonnasõbralike sõidukite minimaalsete hanke-eesmärkide kehtestamine, mis tuleb saavutada kahel võrdlusperioodil, mis lõppevad 2025. ja 2030. aastal, peaks liikmesriigi tasandil parandama poliitilist kindlust turgudel, kus on vaja investeringuid vähese heitega ja heiteta liikuvusse. Miinimumeesmärgid aitavad kaasa nimetatud sõidukite turu arendamise toetamisele liidus tervikuna. Nendega antakse aega riigihankemenetlustega kohanemiseks ja turgudele antakse selge signaal. Nõude kehtestamine, et pool nimetatud võrdlusperioodidel hangitavate busside miinimumeesmärgist tuleb täita heiteta busside hangete abil, tugevdab lisaks ka kohustust transpordisektori CO₂-heite vähendamiseks. Tuleb märkida, et trollibusse loetakse heiteta bussideks, tingimusel et nad sõidavad üksnes elektri jõul või kasutavad üksnes heiteta jõuseadet, kui nad ei ole võrku ühendatud; vastasel korral loetakse neid endiselt keskkonnasõbralikeks sõidukiteks. Mõjuhinnangus märgiti, et liikmesriigid seavad üha enam riiklike eesmärke vastavalt oma 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). Territoriaalse mõju hindamine käesoleva direktiivi kohta näitas, et mõju jaguneb liidu eri piirkondade vahel võrdselt.
- (19) Liikmesriikidel peaks olema paindlikkus oma territooriumil miinimumeesmärkide saavutamise jõupingutuste jagamiseks kooskõlas oma põhiseadusliku raamistiku ja oma transpordipoliitika eesmärkidega. Jõupingutuste jaotamisel ühe liikmesriigi piires võib arvesse võtta erinevaid tegureid, nagu erinev majanduslik suutlikkus, õhukvaliteet, rahvastikutihedus, transpordisüsteemide omadused, transpordi CO₂-heite ja õhusaaste vähendamise poliitika või muud asjakohased kriteeriumid.
- (20) Sõidukid, mille summutist väljuv heide on null, jätavad samuti keskkonnajalajälje kütuse ammutamisetapist kuni paagini ulatuvast tarneahelast tulenevate heitkoguste ning sõidukiosade tootmisprotsessi ja nende ringlussevõetavuse määra tõttu. Selleks et olla kooskõlas säästvuse eesmärkidega, peaks akude tootmisega kaasneva liidus ja liidust väljaspool minimaalne keskkonnamõju, eriti akude tootmiseks kasutatavate toormaterjalide kaevandamisprotsessi puhul. Selle probleemiga tegelemiseks vajalike tehnoloogiate edendamine, näiteks säästvad ja

⁽¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).

ringlussevõetavad akud, võib aidata muuta elektrisõidukid üldiselt säästvamaks selliste algatuste kaudu nagu ELi akuliit ja ELi akusid käsitlev tegevuskava ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2006/66/EÜ⁽¹²⁾ läbivaatamise kontekstis. Kaaluda tuleks sõidukite olulusringi CO₂-heite ja allikast ratasteni CO₂-heite võimalikku kajastamist 2030. aasta järgsel perioodil, võttes arvesse liidu õiguse asjakohaseid sätteid nende arvutamiseks sel ajahetkel.

- (21) Oma 4. aprilli 2017. aasta soovitusel nõukogule ja komisjonile autotööstuses heitkoguste mõõtmise uurimise põhjal⁽¹³⁾ kutsus Euroopa Parlament liikmesriike üles soodustama keskkonnahoidlike riigihangete poliitikat heiteta ja väga vähese heitega sõidukite ostmise teel avaliku sektori asutuste poolt oma sõidukipargi tarbeks või avaliku sektori või pooleldi avaliku sektori autode ühiskasutuse programmide tarbeks ning järk-järgult kaotama 2035. aastaks uued autod, mis tekitavad CO₂-heidet.
- (22) Maksimaalset mõju on võimalik saavutada siis, kui keskkonnasõbralike sõidukite riigihanked on suunatud piirkondadele, kus õhu- ja müraaaste on suhteliselt suured. Liikmesriikide ametiasutustel soovitatakse riiklike minimaalsete hanke-eesmärkide rakendamisel keskenduda eelkõige nendele piirkondadele. Ametiasutusi julgustatakse võtma meetmeid, näiteks tegema avaliku sektori hankijatele ja võrgustiku sektori hankijatele kättesaadavaks piisavad rahalised vahendid, et vältida olukorda, kus käesolevas direktiivis sätestatud minimaalsete hanke-eesmärkide järgimise kulud toovad tarbijatele kaasa kõrgemad piletihinnad või ühistransporditeenuste mahu vähendamise või heidutavad keskkonnasõbraliku muu kui maanteetranspordi, näiteks trammide ja metroorongide arendamist. Ametiasutused peaksid kajastama seonduvaid meetmeid käesoleva direktiivi kohaselt esitatavas aruandluses. Selleks et vältida ebaproportsionaalset koormust ja optimeerida käesoleva direktiivi võimalikud tulemused, tuleks ametiasutustele pakkuda asjakohast tehnilist abi.
- (23) Ühistransport moodustab vaid väikese osa transpordisektori heitkogustest. Selleks et veelgi edendada transpordi CO₂-heite vähendamist, parandada õhukvaliteeti ja säilitada võrdsed tingimused eri ettevõtjate jaoks, võivad liikmesriigid kooskõlas liidu õigusega otsustada kehtestada sarnased nõuded ka eraettevõtjatele ja teenustele, mis ei kuulu käesoleva direktiivi reguleerimisalasse, nagu taksonduse, autorendi ja koosõiduga tegelevad ettevõtjad.
- (24) Olulusringi kulude arvestamine on avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate jaoks oluline vahend energia- ja keskkonnakulude hõlmamiseks sõiduki kasutusea jooksul, kaasa arvatud kasvuhooenergia ja muude saasteainete heite kulud, hinnates nende rahalist väärtust asjakohase meetodika alusel. Võttes arvesse, et direktiivi 2009/33/EÜ kohast sõidukite kasutusega hõlmavate käitamiskulude arvutamise meetodikat kasutatakse harva ning et avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad kasutavad enda sõnul nende konkreetsetele oludele ja vajadustele kohandatud meetodikat, ei peaks ükski meetodika olema kohustuslik, vaid avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad peaksid saama võimaluse valida oma hankemenetluste toetamiseks iga kasutusega seotud meetodika, võttes aluseks majanduslikult soodsaima pakkumuse kriteeriumid, mida on kirjeldatud direktiivi 2014/24/EL artiklis 67 ja direktiivi 2014/25/EL artiklis 82, võttes arvesse kulutõhusust sõiduki kasutusea jooksul, samuti keskkonna- ja sotsiaalseid aspekte.
- (25) Käesoleva direktiivi kohaste riigihankeid käsitlevate aruannetega tuleks anda selge turuülevaade, mis võimaldab selle rakendamist tõhusalt jälgida. Selline aruandmine peaks algama sellega, et liikmesriigid esitavad komisjonile hiljemalt 2. augustiks 2022 esialgse teabe, ning jätkuma sellega, et 2026. aastal esitatakse esimene kõikehõlmav aruanne minimaalsete hanke-eesmärkide saavutamise kohta ja seejärel esitatakse aruanne iga kolme aasta järel. Ajakava tuleks viia kooskõlla direktiivide 2014/24/EL ja 2014/25/EL kohaste kehtivate aruandluskohustustega. Selleks et ametiasutuste halduskoormus oleks võimalikult väike ja et turu olukorrast saaks õige ülevaate, tuleks soodustada lihtsustatud aruandlust. Komisjon pakub välja lahendused hangete andmebaasil Tender Electronic Daily põhineva registreerimise ja järelevalve jaoks ning tagab vähese heitega ja heiteta ning muid alternatiivkütuseid kasutavaid sõidukeid käsitleva kõikehõlmava aruandluse liidu ühtse riigihangete klassifikaatori raames. Ühtse riigihangete klassifikaatori konkreetsete koodidega hõlbustatakse hangete andmebaasil Tenders Electronic Daily põhinevat registreerimist ja järelevalvet.

⁽¹²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. septembri 2006. aasta direktiiv 2006/66/EÜ, mis käsitleb patareisid ja akusid ning patarei- ja akujäätmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 91/157/EMÜ (ELT L 266, 26.9.2006, lk 1).

⁽¹³⁾ ELT C 298, 23.8.2018, lk 140.

- (26) Keskkonnasõbralike sõidukite ja nende taristu turuleviimist saab toetada ka liikmesriikide ja liidu tasandil võetavate sihtotstarbeliste toetusmeetmetega. Sellised meetmed hõlmavad liidu vahendite suuremat kasutamist ühistranspordipargi uuendamise toetamiseks ja paremat teadmiste vahetust ja hangete kooskõlastamist, et meetmed oleksid kulude vähendamiseks ja turu mõjutamiseks piisavalt laiaulatuslikud. Keskkonna- ja energiaalase riigiabi suunistes aastateks 2014–2020⁽¹⁴⁾ on sätestatud riigi toetuse saamise võimalus alternatiivkütuste müügivõrguks vajaliku taristu arendamiseks. Riigi toetuse suhtes kohaldatakse siiski jätkuvalt ka Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artikleid 107 ja 108.
- (27) Sihtotstarbelised meetmed keskkonnasõbralike sõidukite hangete toetamiseks võivad olla abiks avaliku sektori hankijatele ja võrgustiku sektori hankijatele. Praeguses mitmeaastases finantsraamistikus (2014–2020) on liidul juba mitmesugused erinevad vahendid, et toetada liikmesriikide, kohalike omavalitsuste ja asjaomaste ettevõtjate üleminekut säästvale liikuvusele. Eelkõige Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid on oluliseks linnalise liikumiskeskonna projektide rahastamise allikaks. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1291/2013⁽¹⁵⁾ loodud liidu teadusuuringute programmist „Horisont 2020“ rahastatakse teadus- ja innovatsiooniprojekte linnalise liikumiskeskonna ning arukate linnade ja kogukondade valdkonnas, samas kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 1316/2013⁽¹⁶⁾ loodud Euroopa ühendamise rahastust toetatakse asjaomase taristu kasutuselevõttu linnatranspordisõlmedes. Keskkonnasõbraliku sõiduki määratluse kehtestamine ja miinimumeesmärkide seadmine nende hangete jaoks käesolevas direktiivis võib aidata tagada liidu rahastamisvahendite veelgi sihipärasema kasutamise, sealhulgas järgmises mitmeaastases finantsraamistikus aastateks 2021–2027. Kõnealused toetusmeetmed aitavad vähendada esialgseid suuri investeringuid taristu muutmiseks ja toetavad transpordi CO₂-heite vähendamist.
- (28) Selleks et aidata tagada võimaliku kasu täielik ärakasutamine, peaks komisjon esitama liikmesriikidele suunised seoses liidu erinevate rahaliste vahenditega, mida võidakse kasutada, ning peaks hõlbustama ja struktureerima teadmiste ja parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel selleks, et edendada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate poolt. Samuti peaks komisjon jätkama tehnilise ja finantsnõustamise teenuste pakkumist kohalikele omavalitsustele ja ettevõtjatele selliste vahendite kaudu nagu Euroopa investeerimisnõustamise keskus, JASPERS ja JESSICA. Selline abi peaks hõlmama avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate ergutamist ühendada oma vahendid vähese heitega ja energiatõhusate maanteeõidukite ühishangeteks, et saavutada mastaabisääst ja hõlbustada käesoleva direktiivi eesmärkide saavutamist.
- (29) Selleks et maksimeerida investeringute mõju, on vaja liikuvust ja linnaplaneerimist paremini koordineerida, näiteks säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutamise abil. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavad on kavad, mis töötatakse välja eri poliitikavaldkondade vahel ja erinevate valitsemistasandite koostöös ning mis ühendavad eri transpordiliike, liiklusohutust, kaubavedu, liikuvuse haldamist ja intelligentseid transpordisüsteeme. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavadel võib olla tähtis roll liidu CO₂-heite, müra- ja õhusaaste vähendamise eesmärkide saavutamisel.
- (30) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisevolitused seoses liikmesriikide aruannete ühtse vormi kehtestamise ja nende aruannete edastamise korraga. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (31) 31. detsembriks 2027 peaks komisjon direktiivi 2009/33/EÜ rakendamise läbi vaatama. Vajaduse korral lisatakse läbivaatamisele seadusandlik ettepanek kõnealuse direktiivi muutmiseks 2030. aasta järgseks ajavahemikuks, sealhulgas uute ambitsioonikate eesmärkide seadmiseks ja kohaldamisala laiendamiseks teistele sõidukikategooriatele, nagu L-kategooria sõidukid ja ehitusmasinad. Läbivaatamise käigus peaks komisjon muu hulgas

⁽¹⁴⁾ ELT C 200, 28.6.2014, lk 1.

⁽¹⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1291/2013, millega luuakse teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogramm „Horisont 2020“ aastateks 2014–2020 ning tunnistatakse kehtetuks otsus nr 1982/2006/EÜ (ELT L 347, 20.12.2013, lk 104).

⁽¹⁶⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L 348, 20.12.2013, lk 129).

⁽¹⁷⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

hindama, kas käesolev direktiiv on võimalik viia kooskõlla mõne ELi sõidukite CO₂-heite normide kontekstis välja töötatud olelusringi CO₂-heite ja allikast ratasteni CO₂-heite arvutamise meetodikaga, samuti võimalust edendada säästvaid ja ringlussevõetavaid akusid ning parima kvaliteediga ja protekteeritud rehvide kasutamist.

- (32) Kuigi käesolevas direktiivis sätestatud minimaalsed hanke-eesmärgid ei kehti liidu institutsioonide suhtes, on soovitatav, et liidu institutsioonid näitaksid eeskujuna.
- (33) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt pakkuda stiimuleid nõudluse suurendamiseks keskkonnasõbralike sõidukite järele, et toetada üleminekut vähese heitega liikuvusele, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid ühise ja pikaajalise poliitikaraamistiku ning mastaabi tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta 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.
- (34) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta ⁽¹⁸⁾ 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.
- (35) Direktiivi 2009/33/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2009/33/EÜ muutmine

Direktiivi 2009/33/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/33/EÜ, 23. aprill 2009, keskkonnasõbralike maanteesõidukite edendamise kohta vähese heitega liikuvuse toetamiseks“.

- 2) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimise eesmärgid

Käesolevas direktiivis nõutakse, et liikmesriigid tagaksid, et avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad võtaksid teatavate maanteesõidukite hangete puhul arvesse sõiduki kogu kasutusiga hõlmavat energia- ja keskkonnamõju, sealhulgas energiatarbimist ning CO₂ ja teatavate saasteainete heidet, eesmärgiga edendada ja stimuleerida keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu ning suurendada transpordisektori panust liidu keskkonna-, kliima- ja energiapoliitikatesse.“

- 3) Artikkel 2 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 2

Vabastused

Liikmesriigid võivad vabastada käesoleva direktiivi nõuete täitmisest Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 (*) artikli 2 lõike 2 punktis d ning lõike 3 punktides a ja b ning kõnealuse määruse I lisa A osa punktides 5.2–5.5 ja punktis 5.7 osutatud sõidukid.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnustatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).“

⁽¹⁸⁾ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

4) Artikkel 3 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 3

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse:

- a) hankelepingute suhtes, mis käsitlevad maanteeõidukite ostmist, liisimist, rentimist või väljaostuvõimalusega liisimist, kui neid sõlmivad avaliku sektori hankijad või võrgustiku sektori hankijad, kellel on kohustus kohaldada Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivides 2014/24/EL (*) ja 2014/25/EL (**) sätestatud hankemenetlusi;
- b) avaliku teenindamise lepingute suhtes Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1370/2007 (***) tähenduses, kui nende reguleerimisesemeks on reisijate maanteeveoteenuste osutamine ulatuses, mis ületab liikmesriikide poolt kindlaks määratud piirmäära, mis ei tohi ületada nimetatud määruse artikli 5 lõikes 4 sätestatud kohaldatavat piirmäära;
- c) käesoleva direktiivi lisa tabelis 1 esitatud teenuste hankelepingute suhtes, kui neid sõlmivad avaliku sektori hankijad või võrgustiku sektori hankijad, kellel on kohustus kohaldada direktiivides 2014/24/EL ja 2014/25/EL sätestatud hankemenetlusi.

Käesolevat direktiivi kohaldatakse üksnes selliste lepingute suhtes, mille puhul hange on välja kuulutatud pärast 2. augustit 2021, või juhtudel kui hanke väljakuulutamise ei ole ette nähtud, pärast seda kuupäeva, mil avaliku sektori hankija või võrgustiku sektori hankija on alustanud hankemenetlust.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata:

- a) määruse (EL) 2018/858 artikli 2 lõike 2 punktides a, b ja c ning artikli 2 lõike 3 punktis c osutatud sõidukite suhtes;
- b) muude M₃-kategooria sõidukite suhtes kui Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 661/2009 (****) artikli 3 punktides 2 ja 3 määratletud I klassi ja A klassi sõidukid.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

(***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1).

(****) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).“

5) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 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 määratletud võrgustiku sektori hankijad;
- 3) „maanteeõiduk“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 4 lõike 1 punktides a ja b määratletud M- või N-kategooria sõiduk;

4) „keskkonnasõbralik sõiduk“:

- a) M_1 -, M_2 - või N_1 -kategooria sõiduk, mille maksimaalne summutist väljuv CO_2 -heide (väljendatud g/km) ja tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited protsendina heite piirnormidest on väiksemad lisa tabelis 2 sätestatutest, või
- b) M_3 -, N_2 - või N_3 -kategooria sõiduk, mis kasutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL (*) artikli 2 punktides 1 ja 2 määratletud alternatiivkütuseid, välja arvatud kütused, mis vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2018/2001 (**) artiklile 26 on toodetud maakasutuse kaudse muutuse suure riskiga lähtematerjalist, mille kasvatamise ala on märkimisväärselt laienenud suure süsinikuvaruga maale. Juhul kui sõidukid kasutavad vedelaid biokütuseid, sünteetilisi kütuseid või parafiinkütuseid, ei tohi kõnealuseid kütuseid segada traditsiooniliste fossiilkütustega;

5) „heiteta raskesõiduk“ – käesoleva artikli punkti 4 alapunktis b määratletud keskkonnasõbralik sõiduk, millel ei ole sisepõlemismootorit või mille sisepõlemismootor tekitab 1 kWh kohta heidet vähem kui 1 g CO_2 , mõõdetuna vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 595/2009 (***) ja selle rakendusmeetmetele, või tekitab 1 kWh kohta heidet vähem kui 1 g CO_2 , mõõdetuna vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 715/2007 (****) ja selle rakendusmeetmetele.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2018. aasta direktiiv (EL) 2018/2001 taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta (ELT L 328, 21.12.2018, lk 82).

(***) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses raskeveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 715/2007 ja direktiivi 2007/46/EÜ ning tunnistatakse kehtetuks direktiivid 80/1269/EMÜ, 2005/55/EÜ ja 2005/78/EÜ (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1).

(****) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1).“

6) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Minimaalsed hanke-eesmärgid

1. Liikmesriigid tagavad, et artiklis 3 sätestatud sõidukite ja teenuste hangete korral järgitakse lisa tabelis 3 sätestatud keskkonnasõbralike kergsõidukite ja lisa tabelis 4 esitatud keskkonnasõbralike raskesõidukite minimaalseid hanke-eesmärke. Need eesmärgid väljendatakse keskkonnasõbralike sõidukite miinimumprotsentidena selliste maanteesõidukite koguarvust, mis on hõlmatud kõigi artiklis 3 osutatud lepingutega, mis on sõlmitud esimese võrdlusperioodi puhul 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025 ja teise võrdlusperioodi puhul 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030.

2. Minimaalsete hanke-eesmärkide arvutamisel loetakse riigihanke kuupäevaks riigihankemenetluse lõpetamise kuupäev, mil leping sõlmitakse.

3. Sõidukid, mis pärast moderniseerimist vastavad artikli 4 punkti 4 kohasele keskkonnasõbraliku sõiduki määratlusele või artikli 4 punkti 5 kohasele heiteta raskesõiduki määratlusele, võib lugeda minimaalsete hanke-eesmärkide täitmise eesmärgil vastavalt keskkonnasõbralikeks sõidukiteks või heiteta raskesõidukiteks.

4. Artikli 3 lõike 1 punktis a osutatud lepingute puhul võetakse minimaalsete hanke-eesmärkide täitmise hindamisel arvesse iga lepingu alusel ostetud, liisitud, renditud või väljaostuvõimalusega liisitud maanteesõidukite arvu.

5. Artikli 3 lõike 1 punktides b ja c osutatud lepingute puhul võetakse minimaalsete hanke-eesmärkide täitmise hindamisel arvesse iga lepinguga hõlmatud teenuste osutamiseks kasutatavate maanteesõidukite arvu.

6. Juhul kui uusi eesmärke 1. jaanuari 2030. aasta järgseks ajavahemikuks vastu ei võeta, kohaldatakse jätkuvalt teiseks võrdlusperioodiks seatud eesmärke ning need arvutatakse lõigete 1–5 kohaselt järgnevate viieaastaste ajavahemike kohta.

7. Liikmesriigid võivad kohaldada või lubada oma avaliku sektori hankijatel või võrgustiku sektori hankijatel kohaldada lisas osutatutest kõrgemaid riiklikke eesmärges või rangemaid nõudeid.“

7) Artiklid 6 ja 7 jäetakse välja.

8) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Teadmiste ja parimate tavade vahetamine

Komisjon hõlbustab ja struktureerib teadmiste ja parimate tavade vahetamist liikmesriikide vahel keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite hanke edendamise vallas avaliku sektori hankijate ja võrgustiku sektori hankijate poolt.“

9) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee, mis on loodud direktiivi 2014/94/EL artikli 9 alusel.

Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 (*) tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

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

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).“

10) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Aruandlus ja läbivaatamine

1. Hiljemalt 2. augustiks 2022 esitavad liikmesriigid komisjonile teabe käesoleva direktiivi rakendamiseks võetud meetmete kohta ning liikmesriikide kavatsuste kohta seoses tulevaste rakendamistegevustega, sealhulgas ajastus ja võimalik jõupingutuste jagamine eri valitsemistasandite vahel, ning muu teabe, mida liikmesriik asjakohaseks peab.

2. Hiljemalt 18. aprillil 2026 ja seejärel iga kolme aasta järel esitavad liikmesriigid komisjonile aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta. Kõnealused aruanded esitatakse koos direktiivi 2014/24/EL artikli 83 lõike 3 teises lõigus ja direktiivi 2014/25/EL artikli 99 lõike 3 teises lõigus sätestatud aruannetega ning nendes esitatakse teave käesoleva direktiivi rakendamiseks võetud meetmete kohta, tulevaste rakendamistegevuste kohta ning muu teave, mida liikmesriik asjakohaseks peab. Need aruanded sisaldavad ka käesoleva direktiivi artikli 3 lõikes 1 osutatud lepingutega hõlmatud sõidukite arvu ja kategooriaid, tuginedes komisjoni poolt käesoleva artikli lõike 3 kohaselt esitatud andmetele. Teabe lisamisel tuleb lähtuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 2195/2002 (*) sätestatud kategooriatest.

3. Selleks et abistada liikmesriike nende aruandekohustuste täitmisel koondab ja avaldab komisjon käesoleva direktiivi artikli 3 lõike 1 punktides a ja c osutatud lepingutega hõlmatud sõidukite arvu ja kategooriate kohta asjakohased andmed, mis on saadud hangete andmebaasis Tender Electronic Daily (TED) vastavalt direktiividele 2014/24/EL ja 2014/25/EL avaldatud lepingu sõlmimise teadetest.

4. Komisjon esitab 18. aprilliks 2027 ja seejärel iga kolme aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule lõikes 2 osutatud aruannetel põhineva aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta, näidates ära iga liikmesriigi poolt selleks võetud meetmed.

5. Komisjon vaatab 31. detsembriks 2027 läbi käesoleva direktiivi rakendamise ja kui see on kohane, esitab seadusandliku ettepaneku selle muutmiseks 2030. aasta järgseks perioodiks, sealhulgas uute eesmärkide seadmiseks ja muude sõidukikategooriate, näiteks kahe- ja kolmerattaliste sõidukite, lisamiseks.

6. Komisjon võtab kooskõlas artikli 9 lõikega 2 vastu rakendusaktid, millega määratakse kindlaks käesoleva artikli lõikes 2 osutatud aruannete vorm ja nende edastamise kord.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 2195/2002 ühtse riigihangete klassifikaatori (CPV) kohta (EÜT L 340, 16.12.2002, lk 1).“

11) Lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisa tekstiga.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu hiljemalt 2. augustiks 2021. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 20. juuni 2019

Euroopa Parlamendi nimel
president
A. TAJANI

Nõukogu nimel
eesistuja
G. CIAMBA

LISA

„LISA

TEAVE KESKKONNASÕBRALIKE MAANTEESÕIDUKITE MINIMAALSETE HANKE-EESMÄRKIDE RAKENDAMISEKS, ET TOETADA VÄHESE HEITEGA LIKUVUST LIIKMESRIIKIDES

Tabel 1. Artikli 3 lõike 1 punktis c osutatud ühtse riigihangete klassifikaatori (CPV) teenuseid käsitlevad koodid

CPV kood	Kirjeldus
60112000-6	Maantee ühistransporditeenused
60130000-8	Eriotstarbelised maanteetranspordi reisijateveoteenused
60140000-1	Sõiduplaaniväline reisijatevedu
90511000-2	Jäätmekogumisteenused
60160000-7	Maismaa postivedu
60161000-4	Pakiveoteenused
64121100-1	Posti laialikandeteenused
64121200-2	Pakkide laialikandeteenused

Tabel 2. Keskkonناسõbralike kergsõidukite tekitatud heite piirmäärad

Sõidukikategooriad	Kuni 31. detsembrini 2025		Alates 1. jaanuarist 2026	
	CO ₂ g/km	Tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ⁽¹⁾ protsendina heite piirnormidest ⁽²⁾	CO ₂ g/km	Tegelikus liikluses tekkivad õhusaasteainete heited ⁽¹⁾ protsendina heite piirnormidest ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	ei kohaldata
M ₂	50	80 %	0	ei kohaldata
N ₁	50	80 %	0	ei kohaldata

⁽¹⁾ Deklareeritud suurimad tegelikus liikluses tekkivate heitkoguste (RDE) väärtused tahkete osakeste arv (PN) (#/km) ja lämmastikoksiidide (NOx) (mg/km) kohta, nagu on esitatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (*) IX lisas kirjeldatud vastavustunnistuse punktis 48.2 nii kogu RDE teekonna kui ka RDE linnasõidu teekonna puhul.

⁽²⁾ Kohaldatav heite piirnorm, mis on sätestatud määruse (EÜ) nr 715/2007 I lisas või sellele järgnevas õigusaktis.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

Tabel 3. Keskkonnasõbralike kergsõidukite osakaalu minimaalsed hanke-eesmärgid kooskõlas tabeliga 2 artiklis 3 osutatud lepingutega hõlmatud kergsõidukite koguarvust liikmesriigi tasandil

Liikmesriik	Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030
Luksemburg	38,5 %	38,5 %
Rootsi	38,5 %	38,5 %
Taani	37,4 %	37,4 %
Soome	38,5 %	38,5 %
Saksamaa	38,5 %	38,5 %
Prantsusmaa	37,4 %	37,4 %
Ühendkuningriik	38,5 %	38,5 %
Madalmaad	38,5 %	38,5 %
Austria	38,5 %	38,5 %
Belgia	38,5 %	38,5 %
Itaalia	38,5 %	38,5 %
Iirimaa	38,5 %	38,5 %
Hispaania	36,3 %	36,3 %
Küpros	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Kreeka	25,3 %	25,3 %
Sloveenia	22 %	22 %
Tšehhi	29,7 %	29,7 %
Eesti	23,1 %	23,1 %
Slovakkia	22 %	22 %
Leedu	20,9 %	20,9 %
Poola	22 %	22 %
Horvaatia	18,7 %	18,7 %
Ungari	23,1 %	23,1 %
Läti	22 %	22 %
Rumeenia	18,7 %	18,7 %
Bulgaaria	17,6 %	17,6 %

Tabel 4. Keskkonnasõbralike raskesõidukite osakaalu minimaalsed hanke-eesmärgid artiklis 3 osutatud lepingutega hõlmatud raskesõidukite koguarvust liikmesriigi tasandil (*)

Liikmesriik	Veokid (N ₂ - ja N ₃ -kategooria sõidukid)		Bussid (M ₃ -kategooria sõidukid) (*)	
	Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030	Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030
Luksemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Rootsi	10 %	15 %	45 %	65 %
Taani	10 %	15 %	45 %	65 %
Soome	9 %	15 %	41 %	59 %
Saksamaa	10 %	15 %	45 %	65 %
Prantsusmaa	10 %	15 %	43 %	61 %
Ühendkuningriik	10 %	15 %	45 %	65 %
Madalmaad	10 %	15 %	45 %	65 %
Austria	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgia	10 %	15 %	45 %	65 %
Itaalia	10 %	15 %	45 %	65 %
Iirimaa	10 %	15 %	45 %	65 %
Hispaania	10 %	14 %	45 %	65 %
Küpros	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Kreeka	8 %	10 %	33 %	47 %
Sloveenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Tšehhi	9 %	11 %	41 %	60 %
Eesti	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakkia	8 %	9 %	34 %	48 %
Leedu	8 %	9 %	42 %	60 %
Poola	7 %	9 %	32 %	46 %
Horvaatia	6 %	7 %	27 %	38 %
Ungari	8 %	9 %	37 %	53 %
Läti	8 %	9 %	35 %	50 %

Liikmesriik	Veokid (N ₂ - ja N ₃ -kategooria sõidukid)		Bussid (M ₃ -kategooria sõidukid) (*)	
	Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030	Alates 2. augustist 2021 kuni 31. detsembrini 2025	Alates 1. jaanuarist 2026 kuni 31. detsembrini 2030
Rumeenia	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgaaria	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) Pool keskkonnasõbralike busside miinimumsihtosakaalust tuleb täita artikli 4 punktis 5 määratletud heiteta busside hangete abil. See nõue langetatakse esimeseks võrdlusperioodiks veerandile miinimumsihtosakaalust, kui üle 80 % bussidest, mis on hõlmatud liikmesriigis sel ajavahemikul sõlmitud kõigi artiklis 3 osutatud lepingutega, on kahekorruselised bussid.“