

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2019/1161,****annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019,****puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Kuten 23–24 päivänä lokakuuta 2014 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä korostettiin, unioni on sitoutunut kestäväan, kilpailukykyiseen, toimintavarmaan ja vähähiiliseen energiajärjestelmään. Tammikuun 22 päivänä 2014 annetussa komission tiedonannossa ”Ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet vuosille 2020–2030” vahvistetaan unionin sitoutuminen määrätietoisiin toimiin, joiden tarkoituksena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2030 mennessä ainakin 40 prosenttia vuoden 1990 tasosta, nostaa kulutetun uusiutuvan energian osuus vähintään 27 prosenttiin, saada aikaan vähintään 27 prosentin energiasäästöt ja parantaa unionin energiavarmuutta, kilpailukykyä ja kestävyyttä. Sitten Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2001 <sup>(4)</sup> asetettiin tavoitteeksi uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian osuuden nostaminen vähintään 32 prosenttiin energian kokonaisloppukulutuksesta unionissa vuoteen 2030 mennessä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2018/2002 <sup>(5)</sup> on asetettu unionille uusi vähintään 32,5 prosentin energiatehokkuustavoite vuodeksi 2030.
- (2) Komissio totesi 20 päivänä heinäkuuta 2016 antamassaan tiedonannossa ”Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia”, että ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimuksen osapuolten 21. konferenssissa Pariisissa 2015 annettujen unionin sitoumusten täyttäminen edellyttää liikennealan hiilestä irtautumisen nopeuttamista ja että siksi myös liikenteen aiheuttamissa kasvihuonekaasupäästöissä ja ilman epäpuhtauksia aiheuttavissa päästöissä on tarpeen pyrkiä määrätietoisesti nollatasoon vuosivälillä mennessä. Lisäksi on viipymättä vähennettävä merkittävästi liikenteen aiheuttamia ihmisten terveyttä ja ympäristöä vahingoittavia ilman epäpuhtauksien päästöjä. Tähän voidaan päästä erilaisten poliittisten aloitteiden yhdistelmällä, johon kuuluvat myös toimet, joilla tuetaan siirtymistä julkiseen liikenteeseen, ja julkisten hankintojen käyttö puhtaiden ajoneuvojen edistämiseksi.
- (3) Toukokuun 31 päivänä 2017 antamassaan tiedonannossa ”Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla” komissio korostaa, että puhtaiden ajoneuvojen tuotannon lisääminen ja osuuden kasvattaminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin ja digitalisaatiota ja automaatiota hyödyntävien modernien liikkuvuuspalvelujen käyttöönotto unionissa tuottavat monenlaista hyötyä unionin kansalaisille, jäsenvaltioille ja eri toimialoille. Näihin hyötyihin kuuluvat turvallisemmat ja saumattomat liikkumisratkaisut ja vähäisempi altistuminen haitallisille epäpuhtauksia aiheuttaville päästöille. Kuten unionin tilaa koskevassa puheessa 13 päivänä syyskuuta 2017 lisäksi todettiin, unionin yhtenä päätavoitteena on ottaa maailmanlaajuinen johtoasema hiilestä irtautumisessa.

<sup>(1)</sup> EUVL C 262, 25.7.2018, s. 58.

<sup>(2)</sup> EUVL C 387, 25.10.2018, s. 70.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 18. huhtikuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 13. kesäkuuta 2019.

<sup>(4)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>(5)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2002, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, energiatehokkuudesta annetun direktiivin 2012/27/EU muuttamisesta (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 210).

- (4) Kuten mainitussa komission tiedonannossa "Eurooppa liikkeellä" ilmoitettiin, tämä ehdotus on osa toista ehdotuspakettia, jolla edistetään unionin siirtymistä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen. Kyseinen paketti esiteltiin 8 päivänä marraskuuta 2017 annetussa komission tiedonannossa "Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä", ja siihen kuuluu tarjontaan ja kysyntään kohdistuvia toimenpiteitä, joilla on tarkoitus ohjata unioni vähäpäästöisen liikkuvuuden tielle ja samalla vahvistaa sen liikkuvuusjärjestelmän kilpailukykyä. Puhtaiden ajoneuvojen edistämisen ohella olisi kehitettävä edelleen julkista liikennettä, sillä se on keino vähentää liikenneuuhkia ja vähentää näin päästöjä ja parantaa ilmanlaatua.
- (5) Uuteen teknologiaan liittyvä innovointi auttaa vähentämään ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä, ilman epäpuhtauksia ja melusaastetta ja tukee liikennealan irtautumista hiilestä. Kun vähäpäästöisten ja päästöttömien tieliikenteen ajoneuvojen osuus kasvaa, hiilidioksidin ja tiettyjen epäpuhtauksien (hiukkaset, typen oksidit ja muut hiilivedyt kuin metaani) päästöt vähenevät ja ilmanlaatu kaupungeissa ja muilla saastuneilla alueilla paranee, samalla kun tällainen kehitys osaltaan edistää unionin teollisuuden kilpailukykyä ja kasvua vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen kasvavilla maailmanmarkkinoilla. Komission olisi pyrittävä politiikkatoimenpiteisiin, joilla edistetään tällaisten uusien teknologioiden laajamittaista käyttöönottoa ja valmistuskapasiteettia teollisuudessa kaikissa jäsenvaltioissa, jotta voidaan luoda tasapuoliset toimintaedellytykset ja turvata tasapainoinen kehitys kaikissa jäsenvaltioissa.
- (6) Markkinaennusteiden mukaan puhtaiden ajoneuvojen ostohinnat laskevat jatkossa edelleen. Alempien käyttö- ja huoltokustannusten ansiosta ajoneuvon omistamisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat jo nykyään kilpailukykyisellä tasolla. Hankintahintojen odotettavissa oleva aleneminen vähentää entisestään puhtaiden ajoneuvojen saatavuuden ja markkinaosuuden kasvun esteitä seuraavalla vuosikymmenellä.
- (7) Unioni on johtavia alueita tutkimuksen ja paljon lisäarvoa tuottavan ekoinnovoinnin alalla, kun taas suurimmat akkukäyttöisten sähkölinja-autojen ja akkujen valmistajat toimivat Aasian ja Tyynenmeren alueella. Vastaavasti akkukäyttöisten sähköajoneuvojen globaalia markkinakehitystä ohjaavat Kiinan ja Yhdysvaltojen markkinat. Kunnianhimoisella puhtaita ajoneuvoja koskevalla unionin hankintapolitiikalla voidaan kannustaa innovointiin ja tukea edelleen unionin teollisuuden kilpailukykyä ja kasvua puhtaiden ajoneuvojen ja niihin liittyvän teknisen infrastruktuurin kasvavilla maailmanmarkkinoilla. Kuten 3 päivänä lokakuuta 2017 annetussa komission tiedonannossa "Julkiset hankinnat toimiviksi Euroopassa ja Euroopan hyväksi" todettiin, komissio aikoo jatkossakin näyttää suuntaa toimille, joilla varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja helpotetaan pääsyä kolmansien maiden julkisten hankintojen markkinoille, jotka koskevat muun muassa tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostoa, leasingvuokrausta, vuokrausta tai osamaksukauppaa.
- (8) Kun otetaan huomioon, että tavaroihin, urakoihin ja palveluihin liittyvien julkisten menojen osuus oli vuonna 2018 noin 16 prosenttia bruttokansantuotteesta, viranomaiset voivat julkisella hankintapolitiikallaan edistää ja tukea innovatiivisten tavaroiden ja palvelujen markkinoita. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/33/EY<sup>(6)</sup> olisi vahvistettava selkeät ja avoimet vaatimukset, mukaan lukien selkeät pitkän aikavälin hankintatavoitteet ja yksinkertainen laskentamenetelmä niitä varten. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2014/24/EU<sup>(7)</sup> ja 2014/25/EU<sup>(8)</sup> asetetaan julkisille hankinnoille vähimmäissäännöt, joilla sovitetaan yhteen urakoiden ja palvelujen ostoa, vuokrausta, leasingvuokrausta ja osamaksukauppaa koskevia hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden käytäntöjä. Näissä direktiiveissä vahvistetaan erityisesti yleiset rahamääräiset kynnysarvot, joiden avulla määritetään, mihin sopimuksiin on sovellettava unionin julkisia hankintoja koskevaa lainsäädäntöä. Näitä kynnysarvoja joita sovelletaan myös direktiiviin 2009/33/EY.
- (9) Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen käyttöönotto edellyttää, että käytettävissä on riittävä lataus- ja tankkausinfrastruktuuri. Komissio hyväksyi 8 päivänä marraskuuta 2017 toimintasuunnitelman, jolla tuetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin nopeutettua käyttöönottoa unionissa, myös lisäämällä unionin rahoitustukea yleisesti saatavilla olevan infrastruktuurin käyttöönotolle, ja jolla autetaan luomaan suotuisimmat olosuhteet siirtymiselle puhtaisiin ajoneuvoihin, myös julkisessa liikenteessä. Komissio tarkastelee Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU<sup>(9)</sup> täytäntöönpanoa uudelleen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2020, ja tekee lainsäädäntöehdotuksen sen muuttamisesta, jos se katsoo tämän tarpeelliseksi kyseisen uudelleentarkastelun perusteella.

<sup>(6)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämiseksi (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

<sup>(7)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

<sup>(8)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

<sup>(9)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (10) Direktiivillä 2009/33/EY täydennetään julkisia hankintoja koskevaa unionin horisontaalista lainsäädäntöä ja lisätään siihen kestävyyttä koskevia perusteita tarkoituksena piristää puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen markkinoita. Komissio toteutti vuonna 2015 direktiivin 2009/33/EY jälkiarvioinnin ja totesi, ettei direktiivi lisännyt puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuutta kautta unionin, mikä johtui lähinnä puutteista sen soveltamisalassa ja sen ajoneuvojen hankintaa koskevissa säännöksissä. Kyseisessä arvioinnissa pääteltiin, että kyseisen direktiivin vaikutus kasvihuonekaasupäästöjen ja ilman epäpuhtauksia aiheuttavien päästöjen vähentämiseen ja teollisuuden kilpailukyvyyn edistämiseen oli hyvin vähäinen.
- (11) Komission direktiivin 2009/33/EY tarkistamisesta suorittamassa vaikutustenenarvioinnissa korostetaan hyötyjä, joita on saatavissa muuttamalla puhtaiden ajoneuvojen hankintaa koskevaa yleistä hallintotapaa unionin tasolla. Asettamalla hankinnoille vähimmäistavoitteet voidaan edistää ja kannustaa päämääränä olevaa puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuuden kasvattamista tehokkaammin kuin sisällyttämällä ulkoiset kustannukset yleisiin hankintapäätöksiin. Kaikissa hankintapäätöksissä on myös syytä huomioida ympäristönäkökohdat. Unionin kansalaisille ja yrityksille keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä koituvat hyödyt riittävät täysin perustelemaan tämän toimintatavan, sikäli kuin siinä jätetään hankintaviranomaisille ja hankintayksiköille riittävästi joustovaraa käytettävien teknologioiden valinnassa.
- (12) Laajentamalla direktiivin 2009/33/EY soveltamisalaa sisällyttämällä siihen sellaiset käytännöt kuin ajoneuvon leasingvuokraus, vuokraus ja osamaksukauppa sekä tietyt palveluhankintasopimukset varmistetaan, että se kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt. Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien palvelujen, kuten joukkoliikennepalvelut maanteitse, matkustajien erikoismaantiekuljetukset, tilausmatkustajaliikenteen palvelut sekä tietyt posti- ja pakettipalvelut ja jätteiden keruupalvelut, olisi oltava niitä, joissa kyseisten palvelujen tarjoamiseen käytettävät ajoneuvot kuuluvat ajoneuvoluokkiin, joihin tätä direktiiviä sovelletaan, ja muodostavat merkittävän osan sopimusta. Kyseiset palvelut olisi yksilöitävä yhteisen hankintasanaston mukaisilla koodeilla, jotka on lueteltu liitteessä. Tämä direktiivi ei saisi vaikuttaa olemassa oleviin sopimuksiin taannehtivasti.
- (13) Keskeiset sidosryhmät kannattavat laajasti sellaista puhtaiden ajoneuvojen määritelmää, jossa otetaan huomioon kevyiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjen vähentämisvaatimukset. Sen varmistamiseksi, että vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuuden kasvattamiseen edistämiseen unionissa on riittäviä kannustimia, tällaisten ajoneuvojen julkisia hankintoja koskevat tämän direktiivin säännökset olisi saatettava vastaamaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa EU) 2019/631<sup>(10)</sup> säädettyä päästöttömän ja vähäpäästöisen ajoneuvon määritelmää. Tämän direktiivin mukaisesti toteutettavat toimet edistävät asetuksessa (EU) 2019/631 säädettyjen normien mukaisten vaatimusten noudattamista. Jotta voidaan parantaa ilman laatua, puhtaiden ajoneuvojen olisi typen oksidien (NO<sub>x</sub>) ja ultrapienien hiukkasten hiukkasmäärien (PN) osalta suoriuduttava niitä vähimmäisvaatimuksia paremmin, jotka asetetaan todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvien päästöjen (RDE) voimassa olevissa raja-arvoissa. Päästöttömien ajoneuvojen lisäksi nykyään on vain vähän kevyitä hyötyajoneuvoja, joiden ilman epäpuhtauksia aiheuttavat päästöt ovat enintään 80 prosenttia nykyisistä päästörajoista. Tällaisten ajoneuvojen, erityisesti ladattavien hybridiajoneuvojen, lukumäärän odotetaan kuitenkin kasvavan lähivuosina. Kunnianhimoisempi lähestymistapa julkisiin hankintoihin voi merkittävästi piristää markkinoita.
- (14) Puhtaat raskaat hyötyajoneuvot olisi määriteltävä vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön perusteella direktiivin 2014/94/EU mukaisesti. Jos hankinnan kohteena olevissa ajoneuvoissa pitää käyttää nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden on varmistettava pakollisilla sopimuslausekkeilla tai muilla yhtä tehokkailla tavoilla julkisessa hankintamenettelyssä, että kyseisissä ajoneuvoissa käytetään vain tällaisia polttoaineita. Vaikka nämä polttoaineet voivat sisältää polttoaineiden lisäaineita, niin kuin esimerkiksi dieselmoottoreille mukautettu etanolipohjainen polttoaine ED95, niihin ei saisi sekoittaa fossiilisia polttoaineita.
- (15) Ilmanlaadun parantamiseksi kunnissa ajoneuvokantaa on ratkaisevan tärkeää uudistaa puhtailla ajoneuvoilla. Kiertotalouden periaatteet edellyttävät lisäksi tuotteiden käyttöiän pidentämistä. Siksi ajoneuvot, jotka jälkiasentamisen tuloksena täyttävät puhtaille ajoneuvoille tai päästöttömille ajoneuvoille asetetut vaatimukset, olisi myös otettava huomioon näiden ajoneuvojen hankintojen vähimmäistavoitteiden saavuttamisessa.

<sup>(10)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/631, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille ja asetusten (EY) N:o 443/2009 ja (EU) N:o 510/2011 kumoamisesta (EUVL L 111, 25.4.2019, s. 13).

- (16) Kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja käytetään eri tarkoituksiin, ja niiden markkinoiden kehittyneisyys on eri tasolla, ja nämä erot olisi hyvä ottaa huomioon julkisia hankintoja koskevissa säännöksissä. Vaikutustenarvioinnissa todettiin, että vähäpäästöisten ja päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinat ovat kehittyneet jo varsin kypsiksi, kun taas vähäpäästöisten ja päästöttömien kuorma-autojen markkinoiden kehitys ei vielä ole yhtä pitkällä. Koska vähäpäästöisten ja päästöttömien linja-autojen, joissa on hyvin vähän tai ei lainkaan tilaa seisoville matkustajille, markkinat eivät ole kovin kehittyneet ja julkisilla hankinnoilla on tässä markkinasegmentissä suhteellisen vähäinen merkitys ja ottaen huomioon näiden linja-autojen käyttöä koskevat erityisvaatimukset, näitä linja-autoja ei olisi sisällytettävä tämän direktiivin soveltamisalaan. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 661/2009<sup>(1)</sup> ja Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomission (UN/ECE) säännössä nro 107 noudatettavan lähestymistavan mukaisesti linja-autoina pidetään M<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoja, joissa on alueet seisoville matkustajille siten, että matkustajien usein toistuva sisään- ja uloskäynti on mahdollista, ("bus") sekä M<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoja, joissa on hyvin vähän tai ei lainkaan tilaa seisoville matkustajille, ("coach"). Koska kaksikerroksisten linja-autojen markkinat ovat hyvin pienet ja näiden ajoneuvojen suunnitteluun liittyy erityisrajoituksia, tämän direktiivin kattamalla ensimmäisellä viiteajanjaksolla on aiheellista soveltaa alhaisempia hankintojen vähimmäistavoitteita kyseisen raskaiden hyötyajoneuvojen luokkaan kuuluviin päästöttömiin ajoneuvoihin jäsenvaltioissa, joissa kaksikerroksiset linja-autot muodostavat merkittävän osuuden julkisista hankinnoista.
- (17) Jotta viranomaisille ja toimijoille ei aiheutettaisi kohtuutonta taakkaa, jäsenvaltioiden olisi voitava vapauttaa sellaista tiettyjen ajoneuvojen julkiset hankinnat tässä direktiivissä säädetyistä vaatimuksista, joilla on niiden käyttöä koskeviin vaatimuksiin liittyviä erityisominaisuuksia. Näihin ajoneuvoihin kuuluvat panssaroidut ajoneuvot, ambulanssit, ruumisautot, pyörätuolin käyttäjille tarkoitettut M<sub>1</sub>-luokan ajoneuvot, ajoneuvonosturit, ajoneuvot, jotka on suunniteltu ja rakennettu käytettäväksi pääasiassa rakennustyömailla, louhimoissa, satamissa tai lentokentillä, sekä ajoneuvot, jotka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu tai muunneltu asevoimien, väestönsuojelun, palolaitosten ja yleisestä järjestyksestä vastaavien voimien käyttöön. Tällainen muuntaminen voi liittyä erikoiskäyttöön tarkoitettujen viestintälaitteiden tai hätävalojen asentamiseen. Tässä direktiivissä säädetyjä vaatimuksia ei olisi sovellettava ajoneuvoihin, jotka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu työkoneiksi ja jotka eivät sovellu matkustajien tai tavaroiden kuljettamiseen. Näihin ajoneuvoihin kuuluvat teiden kunnossapitoon tarkoitettut ajoneuvot, kuten lumiaurat.
- (18) Asettamalla puhtaiden ajoneuvojen hankintojen jäsenvaltiokohtaiset vähimmäistavoitteet, jotka on saavutettava jäsenvaltioiden tasolla kahdella viiteajanjaksolla, jotka päättyvät 2025 ja 2030, pystyttäen parantamaan politiikan vakautta markkinoilla, joilla investoinnit vähäpäästöiseen ja päästöttömään liikkuvuuteen ovat perusteltuja. Vähimmäistavoitteet tukevat puhtaiden ajoneuvojen markkinoiden kehittämistä koko unionissa. Niissä annetaan aikaa julkisten hankintamenettelyjen mukauttamiseen, ja ne ovat selkeä viesti markkinoille. Kun lisäksi vaaditaan, että kyseisten viiteajanjaksojen kuluessa hankittavia linja-autoja koskevista vähimmäistavoitteista puolet on täytettävä hankkimalla päästöttömiä linja-autoja, vahvistetaan sitoutumista liikennealan irtautumiseen hiilestä. On syytä täsmentää, että johdinautoja pidetään päästöttöminä linja-autoina edellyttäen, että niiden käyttövoimana on vain sähkö tai että ne käyttävät vain päästöttömää käyttövoimajärjestelmää, kun ne eivät ole liitettyinä verkkoon, ja että ne katsotaan joka tapauksessa puhtaiksi ajoneuvoiksi. Vaikutustenarvioinnissa pannaan merkille, että jäsenvaltiot yhä enemmän asettavat kansallisia tavoitteita taloudellisten valmiuksiensa ja ongelman vakavuuden mukaan. Eri jäsenvaltioille olisi asetettava erilaiset tavoitteet niiden taloudellisten valmiuksien (bruttokansantuote asukasta kohti) ja saastealtisuuden (kaupunkien asukastiheys) mukaan. Tätä direktiiviä varten tehtyjen alueellisten vaikutusten arvioinnissa kävi ilmi, että vaikutukset jakautuvat tasaisesti unionin eri alueiden välillä.
- (19) Jäsenvaltioiden olisi voitava jakaa vastuu vähimmäistavoitteiden saavuttamisesta joustavasti alueidensa kesken noudattaen valtiosääntönsä vaatimuksia ja liikennepolitiikkansa tavoitteita. Kun vastuuta jaetaan jäsenvaltion alueiden kesken, olisi otettava huomioon eri tekijöitä, kuten erot taloudellisissa valmiuksissa, ilmanlaatu, väestötiheys, liikennejärjestelmien erityispiirteet sekä toimet liikennealan hiilestä irtautumiseksi ja ilman epäpuhtauksien vähentämiseksi, tai mitä tahansa muita asiaankuuluvia perusteita.
- (20) Myös ajoneuvoilla, joilla ei ole pakokaasupäästöjä, on ympäristöjalanjälki, joka koostuu päästöistä, joita aiheutuu polttoaineketjun eri vaiheissa tuotannosta tankkiin, sekä komponenttien valmistusprosessista ja niiden kierrätettävyyden tasosta. Kestävyystavoitteiden noudattamiseksi akut olisi unionissa ja sen ulkopuolella valmistettava niin, että ympäristövaikutukset jäävät mahdollisimman pieniksi, erityisesti akkujen kokoonpanossa käytettävien raaka-aineiden talteenotto-prosessissa. Tähän haasteeseen vastaavien teknologioiden, kuten kestävien ja kierrätettävien akkujen, edistämällä voidaan lisätä sähköajoneuvojen kokonaiskestävyyttä EU:n akkualan yhteenliittymän ja

<sup>(1)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppilyykyntävaatimuksista (EUVL L 200, 31.7.2009, s. 1).

akkuja koskevan EU:n toimintasuunnitelman kaltaisilla aloitteilla sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/66/EY<sup>(12)</sup> uudelleentarkastelun yhteydessä. Ajoneuvojen elinkaarenaikaisten hiilidioksidipäästöjen ja koko polttoaineketjun hiilidioksidipäästöjen huomioon ottamista olisi harkittava vuoden 2030 jälkeistä ajanjaksoa varten, ja ne olisi tuolloin laskettava asiaankuuluvia unionin oikeuden säännöksiä soveltaen.

- (21) Euroopan parlamentti kehotti autoalan päästömittauksia käsittelevän tutkimuksen johdosta neuvostolle ja komissiolle 4 päivänä huhtikuuta 2017 antamassaan suosituksessa<sup>(13)</sup> jäsenvaltioita edistämään ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja koskevaa politiikkaa siten, että viranomaiset hankkivat päästöttömiä tai erittäin vähäpäästöisiä ajoneuvoja omaan käyttöön tai käytettäväksi julkisissa tai osittain julkisissa ajoneuvojen yhteiskäyttöohjelmissa ja että uusista hiilidioksidipäästöjä aiheuttavista autoista luovutaan vaiheittain vuoteen 2035 mennessä.
- (22) Suurin vaikutus voidaan saada aikaan kohdistamalla puhtaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja alueille, joilla ilma on suhteellisen pahoin saastunutta ja melusaastetta on suhteellisen paljon. Jäsenvaltioiden viranomaisia kehoitetaan kiinnittämään erityistä huomiota juuri näihin alueisiin, kun ne päättävät kansallisten hankintojen vähimmäistavoitteiden toteuttamisesta. Viranomaisia rohkaistaan myös toteuttamaan toimenpiteitä esimerkiksi riittävien taloudellisten resurssien asettamiseksi hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden käyttöön, jotta vältetään se, että tässä direktiivissä vahvistettujen hankintojen vähimmäistavoitteiden noudattamisen kustannukset johtavat lippujen hinnankorotuksiin kuluttajille tai julkisten liikennepalvelujen vähentämiseen tai haittaavat muun puhtaan liikenteen, kuten raitiovaunu- ja metrojunaliikenteen, kehittämistä. Viranomaisten olisi selostettava tähän liittyviä toimia tämän direktiivin mukaisesti antamissaan kertomuksissa. Viranomaisille olisi annettava asianmukaista teknistä tukea, jotta vältetään kohtuuton taakka ja optimoidaan tämän direktiivin mahdolliset tulokset.
- (23) Julkisen liikenteen osuus liikennealan päästöistä on vähäinen. Jotta voidaan edistää liikennealan hiilestä irtautumista, parantaa ilmanlaatua ja säilyttää eri toimijoiden tasapuoliset toimintaedellytykset, jäsenvaltiot voivat unionin oikeutta noudattaen päättää asettaa samankaltaisia vaatimuksia myös yksityisille toimijoille ja palveluille, jotka eivät kuulu tämän direktiivin soveltamisalaan, kuten taksi-, autonvuokraus- ja yhteiskäyttöyrityksille.
- (24) Elinkaarikustannusten laskeminen on hankintaviranomaisille ja hankintayksiköille tärkeä väline, jolla ne voivat selvittää energia- ja ympäristökustannukset ajoneuvon koko elinkaaren ajalta, mukaan lukien kasvihuonekaasupäästöjen ja muiden ilman epäpuhtauksia aiheuttavien päästöjen kustannukset, määrittämällä niiden rahallisen arvon asianmukaisilla menetelmillä. Koska direktiivin 2009/33/EY mukaisia ajoneuvon käytöstä johtuvien elinkaarikustannusten laskentamenetelmiä käytetään vain vähän ja koska hankintaviranomaiset ja hankintayksiköt ilmoituksensa mukaan käyttävät olosuhteisiinsa ja tarpeisiinsa räätälöityjä omia menetelmiään, ei olisi edellytettävä minkään tietyn menetelmän käyttöä, vaan hankintaviranomaisten ja hankintayksiköiden olisi voitava valita hankintamenettelyjensä tueksi mikä tahansa elinkaarikustannusten laskentamenetelmä ja käyttää perusteena direktiivin 2014/24/EU 67 artiklassa ja direktiivin 2014/25/EU 82 artiklassa kuvattua kokonaistaloudellisesti edullisinta tarjousta ottaen huomioon ajoneuvon elinkaaren aikaisen kustannustehokkuuden sekä ympäristöön liittyvät ja sosiaaliset näkökohdat.
- (25) Tämän direktiivin mukaisten julkisista hankinnoista annettavien kertomusten olisi annettava selkeä yleiskuva markkinoista, jotta sen täytäntöönpanoa voidaan seurata tehokkaasti. Tällaisten kertomusten antaminen olisi alettava siitä, että jäsenvaltiot antavat alustavat tiedot komissiolle viimeistään 2 päivänä elokuuta 2022, sitten vuonna 2026 ensimmäinen kattava kertomus hankintoja koskevien vähimmäistavoitteiden toteuttamisesta ja sen jälkeen kertomus kolmen vuoden välein. Määräajat olisi sovitettava yhteen direktiivien 2014/24/EU ja 2014/25/EU mukaisten nykyisten raportointivelvoitteiden kanssa. Jotta julkisen sektorin elimille aiheutuva hallinnollinen taakka olisi mahdollisimman pieni ja jotta markkinoiden tilanteesta saataisiin hyvä yleiskuva, olisi helpotettava yksinkertaista raportointia. Komissio tarjoaa ratkaisuja Tenders Electronic Daily -tietokantaan (TED) rekisteröitymistä ja tietokannan seuraamista varten ja huolehtii vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja ja muita vaihtoehtoisista polttoainetta käyttäviä ajoneuvoja koskevasta kattavasta raportoinnista unionin yhteisen hankintasanaston puitteissa. Yhteisen hankintasanaston erityisillä koodeilla helpotetaan TED:iin rekisteröitymistä ja tietokannan seuraamista.

<sup>(12)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/66/EY, annettu 6 päivänä syyskuuta 2006, paristoista ja akuista sekä käytetyistä paristoista ja akuista ja direktiivin 91/157/ETY kumoamisesta (EUVL L 266, 26.9.2006, s. 1).

<sup>(13)</sup> EUVL C 298, 23.8.2018, s. 140.

- (26) Puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuuden kasvattamista ja niiden infrastruktuurin käyttöönottoa voidaan tukea myös kansallisen ja unionin tason kohdennetuilla julkisilla tukitoimenpiteillä. Tällaisiin toimenpiteisiin kuuluu unionin varojen entistä merkittävämpi käyttö julkisen liikenteen ajoneuvokannan uudistamiseen, tietojenvaihdon parantaminen ja hankintojen yhtenäistäminen, jotta voidaan toteuttaa toimia, jotka ovat riittävän laajoja vähentämään kustannuksia ja vaikuttamaan markkinoihin. Mahdollisuus julkiseen tukeen, jolla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun edellyttämän infrastruktuurin kehittämistä, tunnustetaan suuntaviivoissa valtiontuesta ympäristönsuojelulle ja energia-alalle vuosina 2014–2020 <sup>(14)</sup>. Tällaisen julkisen tuen myöntämiseen sovelletaan kuitenkin edelleen Euroopan unionin toiminnasta tehtyä sopimusta ja erityisesti sen 107 ja 108 artiklaa.
- (27) Puhtaiden ajoneuvojen hankintoja koskevilla kohdennetuilla tukitoimenpiteillä voidaan auttaa hankintaviranomaisia ja hankintayksiköitä. Unionilla on nykyisessä monivuotisessa rahoituskehityksessä 2014–2020 käytössään joukko erilaisia rahastoja, joista se voi tukea jäsenvaltioita, paikallisviranomaisia ja asianomaisia toimijoita niiden siirtyessä kestäväan liikkuvuuteen. Erityisesti Euroopan rakenne- ja investointirahastot ovat keskeinen kaupunkiliikennehankkeiden rahoituksen lähde. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1291/2013 <sup>(15)</sup> perustetusta unionin Horisontti 2020 -tutkimusohjelmasta rahoitetaan tutkimus- ja innovointihankkeita, jotka liittyvät liikkuvuuteen kaupunkialueilla sekä älykkäisiin kaupunkeihin ja yhteisöihin, kun taas Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1316/2013 <sup>(16)</sup> perustetusta Verkkojen Eurooppa -välineestä tuetaan asiaankuuluvan infrastruktuurin käyttöönottoa kaupunkisilmukoidissa. Ottamalla käyttöön puhtaan ajoneuvon määritelmä ja asettamalla tällaisten ajoneuvojen hankinnoille vähimmäistavoitteet tässä direktiivissä voidaan auttaa varmistamaan unionin rahoitusvälineiden entistä paremmin kohdennettu käyttö, myös vuodet 2021–2027 kattavassa seuraavassa monivuotisessa rahoituskehityksessä. Näillä tukitoimenpiteillä autetaan pienentämään alkuvaiheen suuria investointeja infrastruktuurimuutoksiin ja tuetaan liikennealan hiilestä irtautumista.
- (28) Auttaakseen varmistamaan, että mahdolliset hyödyt saadaan täysin hyödynnettyä, komission olisi annettava jäsenvaltioille neuvontaa käytettävissä olevista unionin eri rahastoista sekä helpotettava ja organisoitava jäsenvaltioiden välistä tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtamista sen edistämiseksi, että hankintaviranomaiset ja hankintayksiköt ostavat, vuokraavat, leasingvuokraavat tai ostavat osamaksukaupalla puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen moottoriajoneuvoja. Komission olisi tarjottava myös jatkossa paikallisviranomaisille ja toimijoille teknisiä ja rahoitusneuvontapalveluja, jollaisia ovat esimerkiksi Euroopan investointineuvontakeskus, JASPERS ja JESSICA. Tällaisella avulla olisi kannustettava hankintaviranomaisia ja hankintayksiköitä yhdistämään voimavaransa ja tekemään vähäpäästöisten ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen yhteishankintoja, jotta saavutetaan mittakaavaetuja ja helpotetaan tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamista.
- (29) Investointien vaikutuksen maksimoimiseksi liikkuvuutta ja kaupunkisuunnittelua on tarpeen koordinoita entistä paremmin esimerkiksi kestäväan kaupunkiliikenteen suunnitelmien avulla. Näitä suunnitelmia kehitetään yksittäisillä politiikanaloilla ja yhteistyössä hallinnon eri tasojen kanssa, ja niissä yhdistetään eri liikennemuodot, liikenneturvallisuus, tavarantoimitukset, liikkuvuuden hallinta sekä älykkäät liikennejärjestelmät. Näillä suunnitelmilla voidaan merkittävästi edistää unionin tavoitteiden saavuttamista hiilidioksidipäästöjen, melun ja ilman epäpuhtauksien vähentämisen alalla.
- (30) Jotta voidaan varmistaa direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, joka koskee yhtenäisen muodon vahvistamista jäsenvaltioiden kertomuksille ja niiden toimittamista koskevat järjestelyjä. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 <sup>(17)</sup> mukaisesti.
- (31) Komission olisi tarkasteltava direktiivin 2009/33/EY täytäntöönpanoa uudelleen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027. Tähän uudelleentarkasteluun olisi liitettävä tarvittaessa lainsäädäntöehdotus kyseisen direktiivin muuttamisesta vuoden 2030 jälkeistä ajanjaksoa varten, jotta voidaan esimerkiksi asettaa uusia kunnianhimoisia tavoitteita ja laajentaa soveltamisalaa muihin ajoneuvoluokkiin, kuten L-luokan ajoneuvoihin ja maanrakennuskoneisiin. Komission olisi uudelleentarkastelussaan arvioitava muun muassa mahdollisuutta yhdenmukaistaa

<sup>(14)</sup> EUVL C 200, 28.6.2014, s. 1.

<sup>(15)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1291/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmasta "Horisontti 2020" (2014–2020) ja päätöksen N:o 1982/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 104).

<sup>(16)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1316/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta ja asetusten (EY) N:o 680/2007 ja (EY) N:o 67/2010 kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 129).

<sup>(17)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

tämän direktiivin säännökset sellaisten mahdollisten elinkaarenaikaisten hiilidioksidipäästöjen ja koko polttoaineketjun hiilidioksidipäästöjen laskentamenetelmien kanssa, jotka on kehitetty ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä koskevien unionin normien yhteydessä, sekä mahdollisuutta edistää kestävien ja kierrätettävien akkujen käyttöönottoa ja parhaan luokituksen saaneiden ja pinnoitettujen renkaiden käyttöä.

- (32) Vaikka tässä direktiivissä asetettuja hankintojen vähimmäistavoitetta ei sovelleta unionin toimielimiin, unionin toimielinten on suotavaa näyttää esimerkkiä.
- (33) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita eli edistää puhtaiden ajoneuvojen kysyntää vähäpäästöiseen liikkuvuuteen siirtymisen tueksi, vaan ne voidaan yhteisen pitkän aikavälin toiminta-kehityksen ja toiminnan laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (34) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman<sup>(18)</sup> mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (35) Direktiivi 2009/33/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

### Direktiivin 2009/33/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/33/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan otsikko seuraavasti:

”Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi”.

- 2) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

#### Kohde ja tavoitteet

Tässä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot varmistavat, että hankintaviranomaiset ja hankintayksiköt ottavat tiettyjen tieliikenteen moottoriajoneuvojen hankintoja tehdessään huomioon ajoneuvon elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset, mukaan lukien energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöt ja tietyt epäpuhtauksia aiheuttavat päästöt, jotta voidaan edistää ja piristää puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita ja parantaa liikennealan myönteistä vaikutusta unionin ympäristö-, ilmasto- ja energiapolitiikkaan.”

- 3) Korvataan 2 artikla seuraavasti:

”2 artikla

#### Poikkeukset

Jäsenvaltiot voivat vapauttaa tässä direktiivissä säädetyistä vaatimuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 (\*) 2 artiklan 2 kohdan d alakohdassa, 2 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdassa sekä kyseisen asetuksen liitteessä I olevan A osan 5.2–5.5 kohdassa ja 5.7 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvot.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).”

<sup>(18)</sup> EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

4) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

#### Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan hankintoihin, jotka tehdään seuraavanlaisilla sopimuksilla:

- a) tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostoa, vuokrausta, leasingvuokrausta ja osamaksukauppaa koskevat sopimukset, jotka hankintaviranomaiset tai hankintayksiköt tekevät siltä osin kuin niillä on velvollisuus soveltaa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiveissä 2014/24/EU (\*) ja 2014/25/EU (\*\*) säädetyjä hankintamenettelyjä;
- b) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 (\*\*\*) tarkoitetut julkisia palveluhankintoja koskevat sopimukset, joiden kohteena on maanteiden henkilöliikennepalvelujen tarjoaminen ja jotka ylittävät jäsenvaltioiden vahvistaman kynnyksarvon, joka ei saa olla suurempi kuin mainitun asetuksen 5 artiklan 4 kohdassa vahvistettu sovellettava kynnyksarvo;
- c) tämän direktiivin liitteessä olevassa taulukossa 1 täsmennetyt palveluhankintasopimukset siltä osin kuin hankintaviranomaisilla tai hankintayksiköillä on velvollisuus soveltaa direktiiveissä 2014/24/EU ja 2014/25/EU säädetyjä hankintamenettelyjä.

Tätä direktiiviä sovelletaan vain sopimuksiin, joista on lähetetty tarjouskilpailukutsu 2 päivän elokuuta 2021 jälkeen tai, jos tällaista kutsua ei aiota lähettää, joiden osalta hankintaviranomainen tai hankintayksikkö on aloittanut hankintamenettelyn kyseisen päivän jälkeen.

2. Tätä direktiiviä ei sovelleta seuraaviin:

- a) asetuksen (EU) 2018/858 2 artiklan 2 kohdan a, b ja c alakohdassa ja 2 artiklan 3 kohdan c alakohdassa tarkoitetut ajoneuvot;
- b) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 (\*\*\*\*) 3 artiklan 2 ja 3 alakohdassa määritellyt muut kuin alaluokkaan I ja alaluokkaan A kuuluvat M<sub>3</sub>-luokan ajoneuvot.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/24/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, julkisista hankinnoista ja direktiivin 2004/18/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65).

(\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

(\*\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

(\*\*\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (EUVL L 200, 31.7.2009, s. 1).”

5) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

#### Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 1) ’hankintaviranomaisilla’ direktiivin 2014/24/EU 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa ja direktiivin 2014/25/EU 3 artiklassa määriteltyjä hankintaviranomaisia;
- 2) ’hankintayksiköillä’ direktiivin 2014/25/EU 4 artiklassa määriteltyjä hankintayksiköitä;
- 3) ’tieliikenteen moottoriajoneuvolla’ asetuksen (EU) 2018/858 4 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa määriteltyä M- tai N-luokan ajoneuvoa;



## 4) 'puhtaalla ajoneuvolla':

- a) M<sub>1</sub>-, M<sub>2</sub>- tai N<sub>1</sub>-luokan ajoneuvoa, jonka suurimmat pakokaasupäästöt ilmaistuna grammoina hiilidioksidia kilometriä kohti (CO<sub>2</sub> g/km) ovat liitteessä olevassa taulukossa 2 säädettyjen raja-arvojen mukaiset ja todellisissa ajo-olosuhteissa syntyvät epäpuhtauksia aiheuttavat päästöt ovat pienemmät kuin mainitussa taulukossa esitetyt prosenttiosuudet sovellettavista päästörajoista, tai;
- b) M<sub>3</sub>-, N<sub>2</sub>- tai N<sub>3</sub>-luokan ajoneuvoa, joka käyttää Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU (\*) 2 artiklan 1 ja 2 alakohdassa määriteltyä vaihtoehtoista polttoainetta, lukuun ottamatta polttoaineita, joihin liittyy suuria epäsuoran maankäytön muutoksen riskejä ja jotka on tuotettu sellaisista raaka-aineista, joiden tuotantoalue on laajentunut merkittävästi maalle, johon on sitoutunut paljon hiiltä, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001 (\*\*) 26 artiklan mukaisesti. Kun kyseessä ovat ajoneuvot, jotka käyttävät nestemäisiä biopolttoaineita taikka synteettisiä tai parafiinisiä polttoaineita, kyseisiin polttoaineisiin ei saa sekoittaa tavanomaisia fossiilisia polttoaineita;

5) 'päästöttömällä raskaalla hyötyajoneuvolla' tämän artiklan 4 alakohdan b alakohdassa määriteltyä puhdasta ajoneuvoa, jossa ei ole polttomoottoria tai jossa on polttomoottori, jonka päästöt ovat alle 1 g CO<sub>2</sub>/kWh mitattuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 (\*\*\*) ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti tai jonka päästöt ovat alle 1 g CO<sub>2</sub>/km mitattuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 (\*\*\*\*) ja sen täytäntöönpanotoimenpiteiden mukaisesti.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

(\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018, s. 82).

(\*\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppihyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 ja direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta sekä direktiivien 80/1269/ETY, 2005/55/EY ja 2005/78/EY kumoamisesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1).

(\*\*\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1)."

## 6) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

**Hankintojen vähimmäistavoitteet**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 3 artiklassa tarkoitetuissa ajoneuvojen ja palvelujen hankinnoissa noudatetaan liitteessä olevassa taulukossa 3 esitettyjä puhtaiden kevyiden hyötyajoneuvojen hankintojen vähimmäistavoitteita ja liitteessä olevassa taulukossa 4 esitettyjä puhtaiden raskaiden hyötyajoneuvojen hankintojen vähimmäistavoitteita. Kyseiset tavoitteet ilmaistaan puhtaiden ajoneuvojen vähimmäisprosenttiosuuksina tieliikenteen moottoriajoneuvojen kokonaismäärästä, joka saadaan laskemalla yhteen kaikki 3 artiklassa tarkoitettut sopimukset, jotka on tehty ensimmäisellä viiteajanjaksolla 2 päivän elokuuta 2021 ja 31 päivän joulukuuta 2025 välisenä aikana ja toisella viiteajanjaksolla 1 päivän tammikuuta 2026 ja 31 päivän joulukuuta 2030 välisenä aikana.

2. Hankintojen vähimmäistavoitteiden laskennassa huomioon otettava julkisen hankinnan päivämäärä on se päivä, jona julkinen hankintamenettely päätetään tekemällä sopimus.

3. Ajoneuvot, jotka jälkiasentamisen tuloksena vastaavat 4 artiklan 4 alakohdassa vahvistettua puhtaan ajoneuvon määritelmää tai 4 artiklan 5 alakohdassa vahvistettua päästöttömän raskaan hyötyajoneuvon määritelmää, voidaan katsoa puhtaiksi ajoneuvoksi tai päästöttömiksi raskaiksi hyötyajoneuvoiksi näiden ajoneuvojen hankintojen vähimmäistavoitteiden noudattamisessa.

4. Kun kyseessä ovat 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettut sopimukset, kunkin sopimuksen nojalla ostettavien, leasingvuokrattavien, vuokrattavien tai osamaksulla hankittavien tieliikenteen moottoriajoneuvojen lukumäärä otetaan huomioon arvioitaessa hankintojen vähimmäistavoitteiden noudattamista.

5. Kun kyseessä ovat 3 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdassa tarkoitettut sopimukset, kunkin sopimuksen kattamien palvelujen tarjoamiseen käytettävien tieliikenteen moottoriajoneuvojen lukumäärä otetaan huomioon arvioitaessa hankintojen vähimmäistavoitteiden noudattamista.

6. Jos 1 päivän tammikuuta 2030 jälkeistä viiteajanjaksoa varten ei hyväksytä uusia tavoitteita, seuraavilla viiden vuoden ajanjaksoilla sovelletaan edelleen toista viiteajanjaksoa varten asetettuja tavoitteita, jotka lasketaan 1–5 kohdan mukaisesti.

7. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tai ne voivat antaa hankintaviranomaisilleen tai hankintayksiköilleen luvan soveltaa korkeampia kansallisia tavoitteita tai tiukempia vaatimuksia kuin tämän direktiivin liitteessä tarkoitettut.”

7) Kumotaan 6 ja 7 artikla.

8) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

#### **Tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtaminen**

Komissio helpottaa ja organisoii sellaisten tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtamista jäsenvaltioiden välillä, jotka koskevat toimintatapoja, joilla edistetään sitä, että hankintaviranomaiset ja hankintayksiköt hankkivat puhtaita ja energiatehokkaita tieliikenteen moottoriajoneuvoja.”

9) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

#### **Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa direktiivin 2014/94/EU 9 artiklalla perustettu komitea.

Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (\*) tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

3. Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenen yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”

10) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

#### **Raportointi ja uudelleentarkastelu**

1. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 2 päivänä elokuuta 2022 tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi toteutetuista toimenpiteistä ja tulevia täytäntöönpanotoimia koskevista aikeistaan, mukaan lukien aikataulu ja mahdollinen vastuun jakaminen eri hallintotasojen kesken, ja kaikista muista tiedoista, joita kyseinen jäsenvaltio pitää merkityksellisinä.

2. Jäsenvaltioiden on viimeistään 18 päivänä huhtikuuta 2026 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein toimitettava komissiolle kertomus tämän direktiivin täytäntöönpanosta. Näihin kertomuksiin on liitettävä raportit, joista säädetään direktiivin 2014/24/EU 83 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa ja direktiivin 2014/25/EU 99 artiklan 3 kohdan toisessa alakohdassa, ja niissä on annettava tietoja tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi toteutetuista toimenpiteistä, tulevista täytäntöönpanotoimista sekä kaikista muista tiedoista, joita kyseinen jäsenvaltio pitää merkityksellisinä. Näissä kertomuksissa on myös ilmoitettava tämän direktiivin 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen sopimusten kattamien ajoneuvojen lukumäärä ja luokat komission tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti toimittamien tietojen perusteella. Tietojen rakenteessa on noudatettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 2195/2002 (\*) esitettyjä luokkia.

3. Avustaakseen jäsenvaltioita niiden raportointivelvoitteissa komissio kokoaa ja julkaisee tiedot tämän direktiivin 3 artiklan 1 kohdan a ja c alakohdassa tarkoitettujen sopimusten kattamien ajoneuvojen lukumäärästä ja luokista ottamalla asiaankuuluvat tiedot Tenders Electronic Daily -tietokannassa direktiivien 2014/24/EU ja 2014/25/EU mukaisesti julkaistuja jälki-ilmoituksista.

4. Komissio antaa viimeistään 18 päivänä huhtikuuta 2027 ja sen jälkeen kolmen vuoden välein Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja erittelee siinä jäsenvaltioiden tässä suhteessa toteuttamat toimenpiteet 2 kohdassa tarkoitettujen kertomusten perusteella.

5. Komissio tarkastelee tämän direktiivin täytäntöönpanoa uudelleen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2027 ja antaa tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen sen muuttamisesta vuoden 2030 jälkeistä ajanjaksoa varten, jotta voidaan esimerkiksi asettaa uudet tavoitteet ja sisällyttää soveltamisalaan muita ajoneuvoluokkia, kuten kaksi- ja kolmipyöräisiä ajoneuvoja.

6. Komissio hyväksyy 9 artiklan 2 kohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden kertomusten muoto ja niiden toimittamista koskevat järjestelyt.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 2195/2002, annettu 5 päivänä marraskuuta 2002, yhteisestä hankintasanastosta (CPV) (EYVL L 340, 16.12.2002, s. 1).”

11) Korvataan liite tämän direktiivin liitteellä.

## 2 artikla

### Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 2 päivänä elokuuta 2021. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

## 3 artikla

### Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

## 4 artikla

### Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 20 päivänä kesäkuuta 2019.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

A. TAJANI

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

G. CIAMBA

LIITE

”LIITE

**TIETOJA PUHTAIDEN TIELIIKENTEEN MOOTTORIAJONEUVOJEN HANKINTOJEN VÄHIMMÄIS-TAVOITTEIDEN TOTEUTTAMISEN JA VÄHÄPÄÄSTÖISEN LIIKKUVUUDEN TUEKSI JÄSENVALTIOISSA**

Taulukko 1: Yhteisen hankintasanaston (CPV) koodit palveluille, joihin viitataan 3 artiklan 1 kohdan c alakohdassa

CPV-koodi	Kuvaus
60112000-6	Joukkoliikennepalvelut maanteitse
60130000-8	Matkustajien erikoismaantiekuljetukset
60140000-1	Tilausmatkustajaliikenteen palvelut
90511000-2	Jätteiden keruupalvelut
60160000-7	Tieliikenteen postikuljetukset
60161000-4	Pakettien kuljetuspalvelut
64121100-1	Postin jakelupalvelut
64121200-2	Pakettien jakelupalvelut

Taulukko 2: Puhtaiden kevyiden hyötyajoneuvojen päästörajat

Ajoneuvoluokat	31 päivään joulukuuta 2025		1 päivästä tammikuuta 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	Ilman epäpuhtauksia aiheuttavat RDE-päästöt <sup>(1)</sup> prosentteina päästörajoista <sup>(2)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	Ilman epäpuhtauksia aiheuttavat RDE-päästöt <sup>(1)</sup> prosentteina päästörajoista <sup>(2)</sup>
M <sub>1</sub>	50	80 %	0	—
M <sub>2</sub>	50	80 %	0	—
N <sub>1</sub>	50	80 %	0	—

<sup>(1)</sup> Ilmoitetut suurimmat todellisissa ajo-olosuhteissa (RDE) syntyvien hiukkasmäärien (PN) [# / km] ja typen oksidien (NO<sub>x</sub>) [mg / km] arvot, jotka ilmoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY <sup>(\*)</sup> liitteessä IX kuvatun EY-vaatimustenmukaisuustodistuksen 48.2 kohdassa sekä koko RDE-ajomatkan että RDE-ajomatkan kaupunkiosuuden osalta.

<sup>(2)</sup> Sovellettava päästöraja, joka säädetään asetuksen (EY) N:o 715/2007 tai sen seuraajasäädösten liitteessä I.

<sup>(\*)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puiteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

Taulukko 3: Hankintojen vähimmäistavoitteet, jotka koskevat taulukon 2 mukaisten puhtaiden kevyiden hyötyajoneuvojen osuutta 3 artiklassa tarkoitettujen sopimusten kattamien kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärästä jäsenvaltioissa

Jäsenvaltio	2 päivästä elokuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2025	1 päivästä tammikuuta 2026 31 päivään joulukuuta 2030
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Ruotsi	38,5 %	38,5 %
Tanska	37,4 %	37,4 %
Suomi	38,5 %	38,5 %
Saksa	38,5 %	38,5 %
Ranska	37,4 %	37,4 %
Yhdistynyt kuningaskunta	38,5 %	38,5 %
Alankomaat	38,5 %	38,5 %
Itävalta	38,5 %	38,5 %
Belgia	38,5 %	38,5 %
Italia	38,5 %	38,5 %
Irlanti	38,5 %	38,5 %
Espanja	36,3 %	36,3 %
Kypros	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugali	29,7 %	29,7 %
Kreikka	25,3 %	25,3 %
Slovenia	22 %	22 %
Tšekki	29,7 %	29,7 %
Viro	23,1 %	23,1 %
Slovakia	22 %	22 %
Liettua	20,9 %	20,9 %
Puola	22 %	22 %
Kroatia	18,7 %	18,7 %
Unkari	23,1 %	23,1 %
Latvia	22 %	22 %
Romania	18,7 %	18,7 %
Bulgaria	17,6 %	17,6 %

Taulukko 4: Hankintojen vähimmäistavoitteet, jotka koskevat puhtaiden raskaiden hyötyajoneuvojen osuutta 3 artiklassa tarkoitettujen sopimusten kattamien raskaiden hyötyajoneuvojen kokonaismäärästä jäsenvaltioissa (\*)

Jäsenvaltio	Kuorma-autot (N <sub>2</sub> - ja N <sub>3</sub> -ajoneuvoluokat)		Linja-autot (M <sub>3</sub> -ajoneuvoluokka) (*)	
	2 päivästä elokuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2025	1 päivästä tammikuuta 2026 31 päivään joulukuuta 2030	2 päivästä elokuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2025	1 päivästä tammikuuta 2026 31 päivään joulukuuta 2030
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Ruotsi	10 %	15 %	45 %	65 %
Tanska	10 %	15 %	45 %	65 %
Suomi	9 %	15 %	41 %	59 %
Saksa	10 %	15 %	45 %	65 %
Ranska	10 %	15 %	43 %	61 %
Yhdistynyt kuningaskunta	10 %	15 %	45 %	65 %
Alankomaat	10 %	15 %	45 %	65 %
Itävalta	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgia	10 %	15 %	45 %	65 %
Italia	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlanti	10 %	15 %	45 %	65 %
Espanja	10 %	14 %	45 %	65 %
Kypros	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugali	8 %	12 %	35 %	51 %
Kreikka	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Tšekki	9 %	11 %	41 %	60 %
Viro	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovakia	8 %	9 %	34 %	48 %
Liettua	8 %	9 %	42 %	60 %
Puola	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatia	6 %	7 %	27 %	38 %
Unkari	8 %	9 %	37 %	53 %
Latvia	8 %	9 %	35 %	50 %

Jäsenvaltio	Kuorma-autot (N <sub>2</sub> - ja N <sub>3</sub> -ajoneuvoluokat)		Linja-autot (M <sub>3</sub> -ajoneuvoluokka) (*)	
	2 päivästä elokuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2025	1 päivästä tammikuuta 2026 31 päivään joulukuuta 2030	2 päivästä elokuuta 2021 31 päivään joulukuuta 2025	1 päivästä tammikuuta 2026 31 päivään joulukuuta 2030
Romania	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgaria	7 %	8 %	34 %	48 %

(\*) Puolet puhtaiden linja-autojen osuutta koskevasta vähimmäistavoitteesta on täytettävä hankkimalla 4 artiklan 5 alakohdan määritelmän mukaisia päästöttömiä linja-autoja. Tämä vaatimus alennetaan yhteen neljäsosaan ensimmäisen viiteajanjakson vähimmäistavoitteesta, jos kaikkien kyseisellä ajanjaksolla jäsenvaltiossa tehtyjen 3 artiklassa tarkoitettujen sopimusten yhdessä kattamista linja-autoista yli 80 prosenttia on kaksikerroksisia.”