



Bruxelles, 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2009/33/UE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

(Text cu relevanță pentru SEE)

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

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Temeiurile și obiectivele propunerii

UE s-a angajat să asigure un sistem energetic durabil, competitiv, sigur și decarbonizat. Realizarea unor modalități de transport durabile este un obiectiv esențial al politicii comune în domeniul transporturilor. Aceasta ocupă un loc important și în prioritățile politice ale Comisiei pentru perioada 2015-2019 și, în special, în cadrul uniunii energetice¹ și în domeniul creării de locuri de muncă, al creșterii economice și al investițiilor. Discursul privind Starea Uniunii din 2017 conturează o nouă strategie de politică industrială angajată să transforme UE într-un lider mondial în materie de decarbonizare².

Aceste priorități politice sunt susținute de Strategia europeană a Comisiei privind mobilitatea cu emisii scăzute de dioxid de carbon, adoptată în iulie 2016³. Aceasta confirmă faptul că, în vederea îndeplinirii angajamentelor asumate de UE la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), care a avut loc la Paris în 2015, reducerea emisiilor de carbon în sectorul transporturilor trebuie să fie accelerată, iar emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de poluanți ar trebui, de asemenea, să se înscrie în mod ferm pe calea către emisii zero până la jumătatea secolului.

Comunicarea Comisiei intitulată „Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”⁴ constată că creșterea producției și a răspândirii vehiculelor nepoluante, a infrastructurii pentru combustibili alternativi și a unui sistem modern de servicii utilizând economia datelor în UE oferă beneficii multiple: cetățenii europeni vor beneficia de soluții de transport sigure, atrăgătoare, inteligente, adecvate și tot mai automatizate, ceea ce va oferi industriilor noi surse de creștere economică și de competitivitate.

Aproximativ 95 % dintre vehiculele care circulă pe drumurile Europei încă utilizează combustibili fosili. Strategia europeană pentru mobilitatea cu emisii scăzute clarifică faptul că utilizarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero va trebui să crească în mod semnificativ în viitor, în vederea îndeplinirii angajamentelor UE cu privire la reducerea emisiilor. Strategia arată importanța achizițiilor publice în acest context. Comisia observă că „*pentru a sprijini cererea, Comisia lucrează [...] la stimulentele legate de normele privind achizițiile publice, în contextul revizuirii Directivei privind vehiculele nepoluante.*”⁵

Așa cum s-a anunțat în Comunicarea Comisiei „Europa în mișcare: o agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social în ceea ce privește mobilitatea curată, competitivă și conectată pentru toți”⁶, prezenta propunere face parte dintr-un al doilea pachet de propuneri, care va contribui la orientarea Uniunii către mobilitatea cu emisii scăzute. Acest pachet este prezentat în Comunicarea Comisiei intitulată „Punerea în practică a unei mobilități cu emisii scăzute - O Uniune Europeană care protejează planeta, sprijină consumatorii și își apără industria și lucrătorii”. Acest pachet include o combinație de măsuri favorabile cererii și

¹ COM (2015) 80 final.

² https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_ro.

³ COM (2016) 501 final.

⁴ COM (2017) 283 final.

⁵ COM (2016) 501 final.

⁶ COM (2017) 283 final.

ofertei menite să orienteze UE către o mobilitate cu emisii scăzute și, în același timp, să consolideze competitivitatea ecosistemului de mobilitate al UE.⁷

Directiva 2009/33/CE privind promovarea unor vehicule rutiere nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic, cunoscută ca Directiva privind vehiculele nepoluante (sau „directiva”) completează legislația orizontală a UE în domeniul achizițiilor publice.⁸ Prin impunerea obligației de a ține cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață operațională în achizițiile publice de vehicule de transport rutier, aceasta încearcă să stimuleze piața vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, să contribuie la reducerea emisiilor de poluanți atmosferici, a emisiilor de CO₂ și să crească eficiența energetică.

O evaluare *ex post* efectuată în 2015 a arătat că directiva are deficiențe grave. În medie, organismele publice nu utilizează suficient de bine achizițiile publice în vederea accelerării introducerii pe piață a vehiculelor nepoluante⁹. Evaluarea a identificat deficiențe în conceperea directivei, inclusiv un domeniu de aplicare insuficient și lipsa unei definiții. Dispozițiile privind achiziționarea de vehicule sunt fie vagi (specificații tehnice), fie prea complexe (monetizarea efectelor externe).

Obiectivul general al acestei inițiative este de a spori gradul de răspândire pe piață a vehiculelor nepoluante, adică vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero, în cadrul procedurilor de achiziții publice și, prin urmare, de a contribui la reducerea emisiilor globale de transport și la competitivitatea și creșterea economică în sectorul transporturilor. Achizițiile publice sunt în continuare relevante ca măsuri de stimulare a cererii, inclusiv în domeniul vehiculelor utilitare grele, pentru care nu există încă cerințe legislative pentru reducerea emisiilor de CO₂, deși o astfel de legislație este în curs de pregătire. Aceasta contribuie la sprijinirea în continuare a dinamicii pieței de autoturisme și camionete din statele membre cu un nivel foarte scăzut de răspândire a vehiculelor nepoluante - în 2017, în 16 state membre, procentul de vehicule electrice cu baterie din înmatriculările de automobile noi a fost mai mic de 1 %, iar în 10 state membre acesta a fost mai mic de 0,5 %. În plus, se stimulează răspândirea vehiculelor nepoluante în cadrul segmentului de piață pentru vehicule grele.

Revizuirea asigură faptul că directiva vizează toate practicile relevante în domeniul achizițiilor publice și oferă semnale de piață clare și pe termen lung, precum și că dispozițiile sunt simplificate și mai eficiente. Scopul este de a spori contribuția sectorului transporturilor la reducerea emisiilor de CO₂ și a emisiilor de poluanți atmosferici și la competitivitate și creștere economică. De asemenea, revizuirea sprijină o mai bună aliniere și, așadar, un impact de piață mai mare al politicilor de achiziții publice ale statelor membre.

Revizuirea extinde domeniul de aplicare al directivei. Aceasta stabilește o definiție pentru vehicule ușoare nepoluante pe baza unui prag combinat pentru emisiile de CO₂ și de poluanți atmosferici. Aceasta permite, de asemenea, să se adopte un act delegat în temeiul prezentei

⁷ COM(2017) 675 final

⁸ Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (EE L120, 15.5.2009, p.5) .

⁹ În perioada 2009-2015, în medie aproximativ 4,7 % din totalul achizițiilor de vehicule publice pentru transportul de pasageri (sau aproximativ 2,7k de vehicule), 0,4 % din totalul camionetelor noi achiziționate (sau 0,02k vehicule), 0,07 % din totalul achizițiilor de camioane (sau 0,006k vehicule) și 1,7 % din toate modelele noi de autobuze (sau 0,13k vehicule) achiziționate în temeiul Directivei privind vehiculele nepoluante au fost vehicule electrice cu baterie, vehicule electrice cu pilă de combustibil, vehicule hibride reîncărcabile sau vehicule cu gaz natural.

directive pentru a adapta aceeași abordare pentru vehiculele grele odată cu adoptarea în UE, în viitor, a standardelor privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele respective. Aceasta stabilește obiective minime în materie de achiziții la nivel de stat membru în conformitate cu definiția și, în cazul vehiculelor grele, pe bază de combustibili alternativi până la adoptarea actului delegat. În fine, ea introduce un cadru de monitorizare și de raportare și renunță la metodologia pentru monetizarea efectelor externe.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Legislația UE stabilește norme minime armonizate în materie de achiziții publice prin Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE. Aceste praguri minime reprezintă condițiile de aplicare a dispozițiilor prevăzute de Directiva privind vehiculele nepoluante. Obiectivele prezentei revizuirii sunt conforme cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene¹⁰, în special dat fiind că se aplică o abordare nediscriminatorie autorităților și entităților contractante unice și operatorilor relevanți. Acestea sunt în deplină concordanță cu obiectivele principale ale altor inițiative legislative și nelegislative menite să reducă emisiile de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici și să sprijine utilizarea vehiculelor nepoluante, cu emisii scăzute și cu emisii zero. Obiectivele acestei inițiative și măsurile propuse sunt în concordanță cu propunerea de regulament privind standardele de performanță legate de emisiile de CO₂ pentru perioada de după 2020¹¹. Revizuirea completează o abordare a pieței de tip *push and pull* (instrumente de disuasiune și de stimulare a pieței) a pârghiilor politice la nivelul UE, prin crearea unui stimulent suplimentar al cererii pentru vehiculele nepoluante. În acest mod, ea contribuie la implementarea standardelor de performanță pentru emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete după 2020, precum și a legislației privind calitatea aerului în vigoare în prezent în UE.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Directiva se bazează pe articolul 192 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Colegislatorii europeni au subliniat importanța achizițiilor publice pentru realizarea obiectivelor UE pe termen lung în domeniul mediului, climei și energiei, precum și creșterea economică și competitivitatea UE odată cu adoptarea Directivei 2009/33/CE. Acesta este, de asemenea, același temei juridic ca și cele utilizate pentru adoptarea Directivei 2014/24/UE și 2014/25/UE.

- **Subsidiaritate (pentru competență neexclusivă)**

Statele membre și UE partajează competențe în materie de transport, mediu și în dreptul contractelor de achiziții publice. Cu toate acestea, armonizarea sectorială a normelor privind achizițiile de pe piața internă este o competență a UE. Problemele legate de directivă în forma sa actuală nu pot fi abordate de statele membre acționând în mod unilateral, întrucât jurisdicția statului membru se oprește la frontierele naționale.

Evaluarea impactului arată că acțiunile întreprinse în cadrul acestei inițiative limitează intervenția UE la oferirea unui cadru comun de politică cu cerințe minime pentru achizițiile de vehicule nepoluante, oferind, în același timp, statelor membre flexibilitate în ceea ce privește punerea în aplicare, inclusiv alegerea tehnologiei. Măsurile propuse nu aduc atingere competenței statelor membre de a organiza furnizarea de transport (public) și nu constrâng posibilitatea acestora de a alege cele mai adecvate tehnologii.

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

¹¹ COM(2017) 676 final

Efectele potențiale ale schimbărilor climatice la scară largă justifică luarea de măsuri la toate nivelurile de guvernare; aceasta este o bază acceptată pentru elaborarea de politici la nivelul UE. De asemenea, este recunoscut faptul că poluarea atmosferică, deși, în mare parte, o problemă de urbanism local, poate fi mai bine abordată dacă autoritățile pot să se bazeze pe cele mai bune tehnologii nepoluante disponibile, ceea ce este facilitat de existența unei piețe comune. Costul poluării atmosferice justifică colaborarea și acțiunea la toate nivelurile de guvernare.

- **Proportionalitate**

În conformitate cu principiul proporționalității, prezenta propunere nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor stabilite. Toate măsurile sunt considerate a fi proporționale din punctul de vedere al impactului lor. Ele completează alte pârghii politice, cum ar fi standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete și sprijinirea punerii în aplicare a legislației UE în domeniul calității aerului. Această inițiativă contribuie la asigurarea unei abordări mai bine coordonate și mai clare. De asemenea, măsurile nu limitează capacitatea de a alege tehnologia cea mai relevantă. Mai degrabă, acestea sprijină, cu o abordare a cotei minime, accelerarea necesară către mobilitatea cu emisii scăzute și cu emisii zero.

Inițiativa permite autorităților să adopte, în anumite intervale de timp, toate măsurile necesare pentru a facilita utilizarea de vehicule nepoluante în vederea abordării obiectivelor de politică europene, naționale și locale. Aceasta permite, de asemenea, o interacțiune flexibilă între organismele publice naționale, locale și regionale, în contextul obiectivelor generale minime în materie de achiziții stabilite la nivel național. Evaluarea impactului teritorial al propunerii a arătat că efectele sunt predominant pozitive și sunt repartizate în mod relativ egal în întreaga UE.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât prezenta propunere modifică o directivă existentă, o directivă de modificare reprezintă instrumentul cel mai adecvat. Majoritatea părților interesate care au participat la consultarea publică au susținut această poziție și au respins opțiunea privind abrogarea și opțiunea pentru transformarea directivei într-un regulament, în ciuda unor deficiențe ale legislației actuale. S-a luat act de faptul că un regulament nu permite flexibilitatea necesară pentru a aborda diferențele regionale și locale.

3. REZULTATELE EVALUĂRII *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluarea *ex post* a legislației în vigoare**

Evaluarea *ex post* a concluzionat că directiva nu a stimulat achizițiile publice de vehicule nepoluante, eficiente din punct de vedere energetic. Achizițiile publice au avut un efect limitat asupra răspândirii pe piața din întreaga UE a vehiculelor nepoluante și, prin urmare, un impact foarte limitat asupra reducerii gazelor cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici. De asemenea, nu au avut niciun impact asupra competitivității sectorului sau creșterii economice.

Evaluarea a identificat ca principale cauze ale impactului limitat al directivei:

- Gama limitată de contracte reglementate de prezenta directivă: date fiind dispozițiile limitate ale domeniului de aplicare al acesteia, directiva nu cuprinde alte practici decât achiziționarea directă de către organismele publice. De exemplu, nu se abordează închirierea, leasingul sau închirierea de vehicule cu opțiune de cumpărare.

În plus, aceasta nu se referă la contractele de servicii altele decât cele pentru transportul public de călători.

- Lipsa unor dispoziții clare privind achiziționarea de vehicule: Directiva nu definește în mod clar vehiculele nepoluante, nici nu include dispoziții clare privind achiziționarea acestora.
- Dispoziții complicate privind utilizarea metodologiei de monetizare: în evaluare s-a remarcat faptul că organismele publice utilizează rareori această metodă, deoarece ea este complexă.
- Lipsa de aliniere a politicilor de achiziții publice ale statelor membre: în considerentul 15, Directiva privind vehiculele nepoluante menționează că „în cazul în care se aplică criteriile armonizate la nivel comunitar, achizițiile de vehicule pentru serviciile de transport public pot avea un impact semnificativ asupra pieței.” Astfel de criterii armonizate nu sunt încă instituite.

Evaluarea *ex post* a concluzionat că directiva ar trebui să rămână în vigoare. Achizițiile publice au potențialul de a ajuta la ameliorarea intrării pe piață a vehiculelor nepoluante și contribuie la economiile de scală care vor duce la reducerea costurilor de producție și la prețuri mai mici. La rândul său, acest lucru ar trebui să contribuie la stimularea cererii private pentru vehicule nepoluante: o mai mare vizibilitate poate spori încrederea consumatorilor. Abrogarea ar transmite un semnal politic greșit în contextul tranziției UE către transportul cu emisii scăzute. Autorităților și entităților contractante le-ar fi mai dificil să justifice achizițiile - legislația orizontală în domeniul achizițiilor publice nu prevede aceste cerințe specifice. În prezent, nu există măsuri de politică alternative disponibile pentru stimularea pieței pentru vehicule grele mai ecologice.

Evaluarea *ex post* a recomandat o serie de modificări ale directivei, inclusiv extinderea domeniului de aplicare și modificarea dispozițiilor actuale privind achiziționarea de vehicule pentru a include o definiție și cerințele de acțiune conexe. S-a subliniat, de asemenea, necesitatea de a îmbunătăți nivelul și calitatea informațiilor și datelor disponibile pentru a sprijini monitorizarea viitoare a eficacității și eficienței directivei.

- **Consultări cu părțile interesate**

În cadrul evaluării impactului, părțile interesate au fost consultate:

- printr-o consultare publică deschisă de la 19 decembrie 2016 până la 24 martie 2017: aceasta a confirmat nevoia de revizuire; extinderea domeniului de aplicare și introducerea unei definiții și a unor cerințe minime legate de acțiune au primit sprijinul majorității;
 - prin interviuri cu părțile interesate realizate între decembrie 2016 și martie 2017; acestea au subliniat în special necesitatea flexibilității în punerea în aplicare a directivei;
 - o reuniune a părților interesate din 28 aprilie 2017 cu privire la consultarea publică, unde s-a discutat despre nevoile și beneficiile relative ale abordărilor extinderii domeniului de aplicare a directivei, elaborându-se o definiție și cerințele aferente privind achizițiile publice;
 - reuniuni cu reprezentanții statelor membre desfășurate la 8 februarie, 5 aprilie și 28 aprilie 2017, unde s-a subliniat importanța coerenței politice și beneficiile unei abordări bazate pe emisii a definirii vehiculelor nepoluante.
- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Elaborarea raportului de evaluare a impactului a început cu evaluarea *ex post* a directivei¹². Cea mai mare parte a informațiilor utilizate au fost furnizate de părțile implicate în cadrul activităților de consultare a părților interesate. Aceasta a fost completată cu informațiile furnizate Comisie de părțile interesate pe o bază ad hoc.

Surse suplimentare de informații au inclus activitatea unui grup de experți creat în cadrul subgrupului Forumul pentru transporturi durabile privind combustibilii alternativi în orașe al DG MOVE. Au fost utilizate și informațiile generate pentru revizuirea criteriilor Comisiei privind achizițiile publice ecologice. Evaluarea impactului se bazează în mare măsură pe un studiu efectuat de către Ricardo AEA¹³. În general, sursele utilizate pentru întocmirea raportului de evaluare a impactului sunt numeroase, în mare parte exhaustive și reprezentative pentru diferitele grupuri de părți interesate.

Comisia a organizat, de asemenea, la 11 mai 2017, o reuniune cu experți din diferite orașe și regiuni privind evaluarea impactului teritorial al prezentei propunerii legislative.

- **Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului a fost prezentată Comitetului de analiză a reglementării din cadrul Comisiei, la 26 iulie 2017. Comitetul a emis un aviz pozitiv cu rezerve la 13 septembrie 2017; acesta a considerat că raportul final ar trebui să explice pe deplin valoarea adăugată a inițiativei în comparație cu alte inițiative care afectează emisiile provenite din transportul rutier, precum și în vederea creșterii gradului de utilizare a vehiculului. A luat act de faptul că raportul trebuia să explice mai clar motivele care stau la baza tranziției în guvernanta directivei în raport cu principiul neutralității tehnologice și să descrie detaliile opțiunilor de politică. Avizul constată, de asemenea, că beneficiile nete pe termen scurt și pe termen lung ale opțiunilor de politică ar trebui să fie clarificate și că punerea în aplicare a abordării și implicațiile sale REFIT ar trebui să fie explicate în detaliu.

Raportul final de evaluare a impactului include o descriere completă și evaluarea valorii adăugate a inițiativei și legăturile acesteia cu alte inițiative politice în secțiunile 1.2, 3.3, 3.4 și 4.3. Efecte de domino asupra deciziilor de achiziționare private au fost descrise din punct de vedere calitativ în secțiunea 2.1. O descriere detaliată a opțiunilor de politică a fost inclusă în secțiunea 5, pornind de la descrierea procesului de examinare prealabilă a tuturor măsurile posibile în secțiunea 4. Aceasta include justificarea eliminării abordării legate de internalizarea costurilor externe, în principal datorită utilizării limitate a acesteia în practică. O analiză cuprinzătoare a impactului tuturor opțiunilor este prezentată în secțiunea 6 și include o analiză a compromisurilor, în măsura în care este posibil. Evaluarea impactului include, de asemenea, informații privind sensibilitatea liniei de bază în raport cu alte inițiative politice. Rezumatul evaluării impactului și avizul Comitetului de analiză a reglementării sunt disponibile pe site-ul web al Comisiei¹⁴.

Opțiuni de politică

Opțiunea 1: Abrogarea directivei

¹² A se vedea <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>.

¹³ SWD(2017) 366 final.

¹⁴ [Introduceți linkul web atunci când este disponibil].

Această opțiune de politică abrogă directiva. Obiectivele specifice ale directivei ar fi abordate prin diferite instrumente nelegislative, inclusiv acțiuni de sensibilizare și promovarea utilizării unor criterii voluntare privind achizițiile publice ecologice stabilite de Comisia Europeană. Orientările financiare existente ale UE pentru trecerea la vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero¹⁵ ar putea fi revizuite. Acțiunile voluntare ale actorilor de pe piață ar fi încurajate.

Opțiunea 2: Furnizarea unei definiții pentru vehiculele nepoluante și impunerea obligației pentru statele membre de a elabora planuri naționale de politici sau de a utiliza metoda de calcul

Această opțiune de politică propune o serie de modificări moderate. nu modifică domeniul de aplicare al directivei, ci impune statelor membre să aleagă una dintre cele două abordări principale:

- să utilizeze o definiție comună a vehiculelor nepoluante pe baza emisiilor de la țeava de evacuare, astfel cum sunt definite în directiva modificată și, pe această bază, să elaboreze un cadru de politică național către un obiectiv pe termen lung; sau
- să solicite tuturor organismelor publice să achiziționeze vehicule pe baza propriilor costuri interne și externe monetizate, pentru care utilizarea metodei de calcul revizuite prevăzută de directivă ar fi obligatorie.

Opțiunea 3: Furnizarea unei definiții pentru vehiculele nepoluante pe baza pragurilor de emisii și stabilirea unor obiective minime de achiziții pentru vehiculele utilitare ușoare, extinzând în același timp domeniul de aplicare

Această opțiune de politică revizuieste în detaliu directiva, căreia îi conferă un caracter mai ambițios și îi modifică principala abordare în domeniul guvernantei. În special, această opțiune:

- introduce o definiție comună a vehiculelor nepoluante pe baza unui prag al emisiilor (*tank-to-wheel* - „de la rezervor la roată”) pentru vehiculele utilitare ușoare, combinând emisiile de CO₂ și de poluanți atmosferici;
- adaugă un obiectiv minim de achiziții pentru organismele publice, definite la nivel de stat membru pentru vehiculele utilitare ușoare conform pragurilor prevăzute de legislația UE privind achizițiile publice pentru 2025 și 2030¹⁶;
- introduce măsuri de extindere a domeniului de aplicare a directivei; precum și
- elimină metoda de calcul.

Opțiunea 4: Furnizarea unei definiții pe baza combustibililor alternativi și stabilirea unor obiective minime de achiziții pentru toate vehiculele, extinzând în același timp domeniul de aplicare

Această opțiune de politică adoptă aceeași abordare generală utilizată în cazul revizuirii directivei ca și opțiunea 3, dar cu câteva diferențe. Aceasta:

¹⁵ SWD(2013) 27.

¹⁶ 2025 oferă suficient timp pentru pregătirea și adaptarea proceselor de achiziții publice, permițând, în același timp, funcționarea semnalelor pieței pe termen scurt. O abordare etapizată în direcția 2030 prevede, de asemenea, posibilitatea de a crește nivelul de ambiție al directivei pentru a stimula inovarea în cadrul achizițiilor publice de vehicule.

- introduce o definiție comună a vehiculelor nepoluante bazate pe combustibili alternativi pentru vehiculele hibride reîncărcabile, vehiculele electrice cu baterie, vehiculele electrice cu pilă de combustibil și vehiculele cu gaz natural/biometan, vehiculele utilitare ușoare și vehiculele utilitare grele;
- adaugă un obiectiv minim de achiziții pentru organismele publice, definite la nivel de stat membru pentru vehiculele utilitare ușoare și grele conform definiției și pragurilor prevăzute de legislația UE privind achizițiile publice pentru 2025 și 2030;
- introduce măsuri de extindere a domeniului de aplicare a directivei; precum și
- elimină metoda de calcul.

Opțiunea 5: Adoptarea unui regulament pentru utilizarea metodei de monetizare ca abordare unică pe care s-ar baza achiziționarea de vehicule, și extinderea în același timp a domeniului de aplicare

Această opțiune de politică modifică integral cadrul de guvernare al achizițiilor de vehicule nepoluante. Ea înlocuiește actuala directivă cu un regulament privind promovarea vehiculelor nepoluante și prevede că vehiculele trebuie să fie achiziționate pe baza impactului energetic și de mediu, care ar trebui să fie evaluat în conformitate cu metoda de monetizare revizuită. De asemenea, această opțiune extinde domeniul de aplicare al directivei.

Opțiunea 6: Furnizarea unei definiții a vehiculelor nepoluante pe baza pragurilor de emisie și stabilirea unui obiectiv minim de achiziție pentru vehiculele utilitare ușoare și combinarea acestuia cu o definiție bazată pe combustibilii alternativi și stabilirea unor obiective minime în materie de achiziții pentru vehiculele grele

Această opțiune combină elemente ale opțiunilor de politică 3 și 4. Ea recunoaște avantajul unei abordări pe bază de emisii a definirii vehiculelor nepoluante. Abordarea de la opțiunea 3 este utilizată pentru vehiculele utilitare ușoare. Pentru vehiculele grele, aceasta utilizează abordarea din opțiunea 4 și îi permite Comisiei să adopte un act delegat pentru a schimba această abordare cu una bazată pe pragul de emisii, odată ce standardele de performanță pentru emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele au fost adoptate la nivelul UE.

Opțiunea 6 a fost aleasă drept opțiunea de politică preferată pentru revizuirea directivei. Aceasta îmbunătățește coerența cu utilizarea standardelor de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camionete la nivelul UE. Ambele inițiative vizează același tip de vehicul prin intermediul unei combinații de instrumente de disuasiune și de stimulare a pieței. Opțiunea 6 asigură capacitatea de adaptare a directivei la o abordare bazată pe emisii aplicată vehiculelor utilitare grele în viitor. Acest lucru garantează, de asemenea, impactul imediat asupra răspândirii pe piață în domeniul transportului de mărfuri grele. În sfârșit, aceasta stabilește o cale clară de urmat, care asigură actorilor de pe piață certitudine pe termen lung, oferind, în același timp, flexibilitate și discreție în punerea în aplicare.

• **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Adecvarea și simplificarea reglementărilor din Directiva privind vehiculele nepoluante vor fi realizate dacă se stabilește o definiție clară, dacă sunt stabilite obiective minime legate de achizițiile publice și dacă se renunță la metoda de calcul complexă. În cazul în care abordarea actuală a directivei se menține, compromisurile între o mai bună definire a vehiculelor nepoluante (și dispozițiile aferente legate de achiziții) și îmbunătățirea metodei de monetizare ar prevala și ar împiedica realizarea obiectivului de a crea semnale de piață mai puternice și proceduri de achiziții mai eficiente. Punerea în aplicare a opțiunii preferate este susceptibilă să genereze o creștere inițială a sarcinii administrative din cauza necesității punerii în aplicare

și a raportării obiectivelor. Însă aceste aspecte sunt compensate de beneficii socio-economice generale și de avantajele pe termen lung generate de simplificare, în conformitate cu abordarea propusă referitoare la clarificarea dispozițiilor. Punerea în aplicare în statele membre oferă posibilitatea de a combina în mod flexibil inițiativele locale și regionale în funcție de capacitatea și de gradul de maturitate al pieței. Utilizarea eficace a codurilor vocabularului comun finalizat privind achizițiile publice (CPV) și a înregistrărilor în baza de date TED (*Tenders Electronic Daily*) vor sprijini și simplifica raportarea și monitorizarea. Raportul de evaluare a impactului demonstrează că beneficiile simplificării vor crește de-a lungul timpului, concomitent cu punerea în aplicare a directivei.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are nicio implicație pentru bugetul UE.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Prezenta propunere abordează lipsa actuală a obligațiilor de raportare. Statele membre vor trebui să prezinte rapoarte privind punerea în aplicare a directivei o dată la trei ani, începând cu un raport intermediar în 2023 și cu o raportare completă în 2026 privind punerea în aplicare a obiectivului comun pentru 2025. Codurile comune pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero ar trebui introduse în vocabularul comun privind achizițiile publice al UE, pentru a facilita notificarea în baza de date TED.. În plus, Comisia va sprijini punerea în aplicare a directivei revizuite prin activități continue ale Forumului de transport durabil al Comisiei Europene.

- **Explicații detaliate referitoare la prevederile specifice ale propunerii**

Propunerea de directivă de modificare a Directivei privind vehiculele nepoluante se bazează pe opțiunea de politică 6. Directiva se modifică după cum urmează:

- domeniul de aplicare al directivei, astfel cum este prevăzut la articolul 3, se extinde la forme de achiziții publice altele decât achiziționarea, și anume concesionarea, închirierea sau închirierea de vehicule cu opțiune de cumpărare, și la contracte de servicii publice pentru serviciile de transport rutier public, serviciile de transport rutier cu destinație specială, serviciile de transport neregulat de pasageri și servicii de închiriere de autobuze și autocare cu șofer în funcție de codurile din Vocabularul comun privind achizițiile publice enumerate în anexă;
- definițiile din directivă se modifică în articolul 4 alineatul (4), prin adăugarea unei trimiteri la obiectivele în materie de achiziții minime pentru statele membre enumerate în anexă;
- dispozițiile privind achiziționarea de vehicule nepoluante în temeiul articolului 5 sunt revizuite pentru a stabili obiective minime privind achizițiile de vehicule nepoluante, diferențiate pentru fiecare stat membru și pentru fiecare categorie de segment de vehicule, în conformitate cu pragurile combinate de emisii de CO₂ și de poluanți atmosferici (vehicule ușoare) și combustibili alternativi (vehicule grele), astfel cum figurează în anexă și în vigoare începând cu datele indicate acolo;
- actualul articol 6 se elimină;

- Se introduce un nou articol 7 privind exercitarea delegării de competențe, iar articolul 9 privind exercitarea competențelor de executare se adaptează;
- Articolul 10 se adaptează pentru a introduce obligații de raportare pentru statele membre și pentru a alinia obligațiile de raportare ale Comisiei la rapoartele statelor membre, la rapoartele intermediare din 2023 și la raportarea completă din 2026 cu privire la punerea în aplicare a obiectivelor pentru anul 2025 și, ulterior, la fiecare trei ani.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**de modificare a Directivei 2009/33/UE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
 având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192,
 având în vedere propunerea Comisiei Europene,
 după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
 având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,
 având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,
 hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
 întrucât:

- (1) Uniunea este dedicată asigurării unui sistem energetic durabil, competitiv, sigur și decarbonizat³. Uniunea energetică și cadrul de politici privind clima și energia pentru 2020 - 2030⁴ stabilesc angajamente ambițioase ale Uniunii pentru a reduce și mai mult emisiile de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030, în comparație cu 1990, pentru a crește proporția energiei din surse regenerabile consumate de cel puțin 27 %, pentru a realiza economii de energie de cel puțin 27 %, precum și pentru a îmbunătăți securitatea energetică, competitivitatea și sustenabilitatea din Uniune.
- (2) În Strategia europeană privind mobilitatea cu emisii scăzute⁵, Comisia a anunțat că, în vederea îndeplinirii angajamentelor asumate de Uniune la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC), care a avut loc la Paris în 2015, reducerea emisiilor de carbon în sectorul transporturilor trebuie să fie accelerată și că, astfel, emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de poluanți generate de transporturi ar trebui, de asemenea, să se înscrie în mod ferm pe calea către emisii zero până la jumătatea secolului. Mai mult, emisiile de poluanți atmosferici generate de transporturi care dăunează sănătății umane trebuie reduse drastic și fără întârziere. Acest lucru poate fi realizat printr-o multitudine de inițiative politice, inclusiv prin utilizarea achizițiilor publice de vehicule nepoluante.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Concluziile Consiliului European din 24 octombrie 2014.

⁴ Comunicarea Comisiei privind un cadru pentru politica privind clima și energia în perioada 2020-2030 [COM(2014)0013].

⁵ COM(2016) 501 final.

- (3) În Comunicarea sa intitulată „Europa în mișcare: O agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social către o mobilitate curată, competitivă și conectată pentru toți”⁶, Comisia constată că creșterea producției și utilizarea de vehicule nepoluante, a infrastructurilor pentru combustibili alternativi și a unor servicii noi de mobilitate profitând de digitalizarea și automatizarea din Uniune oferă beneficii multiple cetățenilor Europei, statelor membre și industriilor. Printre acestea se numără călătoriile mai sigure și fără întreruperi și reducerea expunerii la emisiile poluante nocive. De asemenea, discursul privind starea Uniunii din 2017 afirmă că obiectivul este ca UE să devină lider mondial în materie de decarbonizare.
- (4) Așa cum s-a anunțat în Comunicarea Comisiei „Europa în mișcare: o agendă pentru o tranziție echitabilă din punct de vedere social în ceea ce privește mobilitatea curată, competitivă și conectată pentru toți”,⁷ prezenta propunere face parte dintr-un al doilea pachet de propuneri, care va contribui la orientarea Uniunii către mobilitatea cu emisii scăzute. Acest pachet, care este prezentat în Comunicarea Comisiei intitulată „Punerea în practică a unei mobilități cu emisii scăzute – O Uniune Europeană care protejează planeta, sprijină consumatorii și își apără industria și lucrătorii”, include o combinație de măsuri favorabile cererii și ofertei pentru a orienta UE către o mobilitate cu emisii scăzute și, în același timp, pentru a consolida competitivitatea ecosistemului de mobilitate al UE.
- (5) Inovarea de noi tehnologii contribuie la reducerea emisiilor vehiculelor, sprijinind decarbonizarea sectorului transporturilor. O răspândire mai mare a vehiculelor rutiere cu emisii scăzute și cu emisii zero ar putea reduce emisiile de CO₂ și anumite emisii de poluanți (particule în suspensie, oxizi de azot și hidrocarburi nemetanice) și ar putea promova competitivitatea și creșterea industriei europene pe piețele globale pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero aflate în creștere.
- (6) Autoritățile publice, prin politica lor privind achizițiile publice, pot stabili și sprijini piețele de bunuri și servicii inovatoare. Directivele 2014/24/UE⁸ și 2014/25/UE⁹ stabilesc norme minime armonizate în materie de achiziții publice, armonizând modul în care autoritățile publice și anumiți operatori de servicii de utilități publice achiziționează bunuri, servicii și lucrări. În special, acestea stabilesc praguri pentru volumul total de contracte care urmează să fie supuse legislației Uniunii, care se aplică, de asemenea, Directivei privind vehiculele nepoluante.
- (7) Directiva 2009/33/CE completează legislația orizontală în materie de achiziții publice a Uniunii și adaugă criteriile de durabilitate, și, prin urmare, are rolul de a stimula piața pentru vehicule de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. Comisia a realizat o evaluare *ex post* a Directivei privind vehiculele nepoluante în 2015, care a concluzionat că directiva nu determină introducerea pe piață a vehiculelor nepoluante pe teritoriul Uniunii, în special din cauza deficiențelor dispozițiilor sale privind domeniul de aplicare și achiziționarea de vehicule. S-a constatat că impactul asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și emisiilor de poluanți atmosferici și impactul asupra promovării competitivității industriei au fost foarte limitate.

⁶ COM(2017) 283 final.

⁷ COM (2017) 283 final.

⁸ JO L 94, 28.3.2014, p. 65 - 242.

⁹ JO L 94, 28.3.2014, p. 243 – 374.

- (8) Evaluarea impactului efectuată subliniază avantajele de a modifica abordarea globală a guvernantei pentru achizițiile de vehicule nepoluante la nivelul Uniunii. Stabilirea unor obiective minime în materie de achiziții poate a îndeplini efectiv obiectivul de a avea un impact asupra intrării pe piață a vehiculelor nepoluante în comparație cu recurgerea la internalizarea costurilor externe în deciziile de achiziții, fără a omite totodată relevanța luării în considerare a aspectelor de mediu în cadrul tuturor deciziilor de achiziții. Beneficiile pe termen mediu și lung pentru cetățenii și întreprinderile europene justifică pe deplin această abordare în măsura în care ea nu prevede o tehnologie specifică care trebuie utilizată de autoritățile și entitățile contractante și de operatori.
- (9) Extinderea domeniului de aplicare al directivei prin includerea unor practici cum ar fi leasingul, închirierea și închirierea de vehicule cu opțiune de cumpărare, precum și contractele de servicii publice pentru serviciile de transport rutier public, serviciile de transport rutier cu destinație specială, serviciile de transport neregulat de pasageri și servicii de închiriere de autobuze și autocare cu șofer și serviciile poștale și de curierat și serviciile de colectare a deșeurilor garantează că toate practicile relevante în domeniul achizițiilor publice sunt acoperite.
- (10) Părțile-cheie interesate susțin puternic o definiție a vehiculelor nepoluante care să țină seama de cerințele de reducere a gazelor cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici provenite de la vehiculele utilitare ușoare și grele. Pentru a se asigura că există stimulente adecvate pentru a sprijini răspândirea pe piață a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero în Uniune, dispozițiile referitoare la procedurile de achiziții publice de aceste tipuri de vehicule în temeiul prezentului amendament ar trebui aliniate la dispozițiile legislației Uniunii privind performanța în materie de emisii de CO₂ a autoturismelor și camionetelor, pentru perioada de după 2020¹⁰. Acțiunile desfășurate în temeiul directivei modificate vor contribui la respectarea cerințelor prevăzute de aceste standarde. O abordare mai ambițioasă în ceea ce privește achizițiile publice poate oferi un stimul suplimentar important pe piață.
- (11) Vehiculele ușoare și vehiculele grele sunt utilizate în scopuri diferite și au diferite niveluri de maturitate a pieței și ar fi util ca dispozițiile referitoare la achizițiile publice să recunoască aceste diferențe. Evaluarea impactului ilustrează valoarea adăugată a adoptării unei abordări bazate pe combustibili alternativi până când cerințele neutre din punct de vedere tehnologic pentru emisiile de CO₂ generate de vehiculele grele sunt stabilite la nivelul Uniunii, ceea ce Comisia intenționează să propună în viitor. Evaluarea impactului admite, de asemenea, că piețele pentru autobuzele urbane cu emisii scăzute și cu emisii zero se caracterizează printr-o maturitate sporită a pieței, întrucât piețele pentru camioane cu emisii scăzute și cu emisii zero sunt într-un stadiu incipient de dezvoltare a pieței.
- (12) Stabilirea de obiective minime pentru achizițiile de vehicule nepoluante până în 2025 și până în 2030 la nivelul statelor membre ar trebui să contribuie la securitatea politică pentru piețele în care investițiile în mobilitatea cu emisii scăzute și cu emisii zero sunt justificate. Obiectivele minime sprijină crearea de piețe în întreaga Uniune. Acestea oferă timp pentru adaptarea proceselor de achiziții publice și transmit un semnal de piață clar. Evaluarea impactului arată că statele membre stabilesc din ce în ce mai mult obiective, în funcție de capacitatea lor economică și de gravitatea problemei. Ar trebui stabilite obiective diferite pentru diferite state membre în conformitate cu capacitatea

¹⁰ COM(2017) 676 final

economică a acestora (produsul intern brut pe cap de locuitor) și expunerea la poluare (densitatea populației din zonele urbane). Obiectivele minime în materie de achiziții ar trebui să fie completate de obligația autorităților și entităților contractante și a operatorilor de a lua în considerare aspectele legate de energie și de mediu relevante în toate procedurile de achiziții publice. Evaluarea impactului teritorial al prezentei directive modificate arată că impactul va fi distribuit uniform între regiunile Uniunii.

- (13) Impactul maxim poate fi obținut dacă achizițiile publice de vehicule nepoluante sunt vizate în zonele care au un grad relativ ridicat de poluare a aerului. Autoritățile publice din statele membre sunt încurajate să se axeze îndeosebi pe aceste domenii atunci când finalizează punerea în aplicare a obiectivelor minime și să reflecte acțiunile aferente în rapoartele pe care trebuie să le prezinte în temeiul prezentei directive modificate.
- (14) Calcularea costurilor pe ciclu de viață este un instrument important pentru autoritățile și entitățile contractante pentru a acoperi costurile energetice și de mediu pe parcursul ciclului de viață al unui vehicul, inclusiv costul emisiilor de gaze cu efect de seră și al altor emisii poluante pe baza unei metodologii relevante pentru a determina valoarea lor monetară. Având în vedere utilizarea redusă a metodologiei pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață în conformitate cu Directiva 2009/33/UE și cu informațiile furnizate de către autoritățile și entitățile contractante cu privire la utilizarea propriilor metodologii adaptate la circumstanțele și nevoile lor specifice, nu ar trebui să existe nicio metodologie de utilizare obligatorie, ci autoritățile contractante, părțile contractante și operatorii ar trebui să aibă posibilitatea de a alege orice metodologie pentru calcularea costurilor operaționale pe durata de viață pentru a sprijini procesele lor de achiziții.
- (15) Raportarea cu privire la achizițiile publice în temeiul prezentei directive modificate ar trebui să ofere o imagine de ansamblu clară a pieței, pentru a permite o monitorizare eficientă a punerii în aplicare. Ar trebui să se înceapă cu un raport intermediar în 2023 și să se continue cu un prim raport complet privind punerea în aplicare a obiectivelor minime în 2026 și, ulterior, la fiecare trei ani. Pentru a reduce la minimum sarcina administrativă asupra organismelor publice și pentru a stabili o piață eficientă, ar trebui facilitată o raportare simplă. Comisia va asigura raportarea completă pentru vehiculele cu emisii scăzute și cu emisii zero și pentru alte vehicule alimentate cu combustibili alternativi în contextul Vocabularului comun privind achizițiile publice al Uniunii. Anumite coduri din Vocabularul comun privind achizițiile publice vor contribui la înregistrarea și monitorizarea în baza de date Tenders Electronic Daily (TED).
- (16) Un sprijin mai mare al răspândirii pe piață a vehiculelor nepoluante poate fi realizat prin oferirea de măsuri de sprijin public la nivel național și la nivelul Uniunii. Printre acestea se numără îmbunătățirea schimbului de cunoștințe și alinierea procedurilor de achiziții pentru realizarea de acțiuni la o scară suficient de mare pentru a reduce costurile și pentru a avea un impact asupra pieței. Posibilitatea de a acorda sprijin public pentru promovarea dezvoltării infrastructurii necesare pentru distribuirea de combustibili alternativi este recunoscută în orientările privind ajutorul de stat pentru protecția mediului și energie pentru perioada 2014-2020¹¹. Cu toate acestea, normele din tratat, în special articolele 107 și 108, vor continua să se aplice acestui sprijin public.
- (17) În vederea realizării obiectivelor prezentei directive, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar

¹¹ JO C 200, 28.6.2014, p. 1.

trebui să fie delegată Comisiei în scopul de a actualiza dispozițiile în ceea ce privește emisiile de CO₂ ale vehiculelor grele, pentru o perioadă de cinci ani începând de la *[a se introduce data intrării în vigoare]*. Această perioadă ar trebui să se prelungească tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun unei astfel de prelungiri. Este deosebit de important ca, în cadrul activității sale pregătitoare, Comisia să realizeze consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, promptă și corespunzătoare a documentelor pertinente către Parlamentul European și Consiliu.

- (18) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume de a furniza o stimulare a cererii pentru vehicule nepoluante în susținerea tranziției către o mobilitate cu emisii scăzute, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre acționând în mod unilateral, ci, dimpotrivă, dată fiind existența unui cadru de politică pe termen lung și din rațiuni de scară, pot fi realizate cu mai mult succes la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru îndeplinirea acestor obiective.
- (19) Potrivit Declarației politice comune a statelor membre și a Comisiei cu privire la documentele explicative din 28 septembrie 2011¹², statele membre și-au luat angajamentul de a adăuga, în cazuri justificate, atunci când notifică măsurile de transpunere, unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele de transpunere naționale. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente.
- (20) Prin urmare, Directiva 2009/33/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2009/33/CE se modifică după cum urmează:

- (1) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Directiva 2009/33/UE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute”

- (2) Articolul 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 3

Domeniu de aplicare

Prezenta directivă se aplică contractelor de cumpărare, leasing, închiriere sau închirierea de vehicule cu opțiune de cumpărare de vehicule de transport rutier încheiate de:

¹² JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

(a) autorități contractante sau entități contractante în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de achiziție prevăzute în Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE;

(b) operatorii care îndeplinesc obligații de serviciu public în cadrul unui contract de servicii publice în sensul definiției din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului¹³;

(c) contractelor de serviciu public care acoperă serviciile de transport prevăzute în tabelul 1 din anexă, care depășesc un prag care va fi definit de către statele membre astfel încât să nu depășească pragurile prevăzute la articolul 4 din Directiva 2014/24/UE și la articolul 15 din Directiva 2014/25/UE.”

(3) Articolul 4 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 4

Definiții

În sensul prezentei directive:

1. „autorități contractante” înseamnă autoritățile contractante definite la articolul 2 alineatul (1) punctul (1) din Directiva 2014/24/UE și la articolul 3 din Directiva 2014/25/UE.

2. „entități contractante” înseamnă entitățile contractante definite la articolul 4 din Directiva 2014/25/UE.

3. „vehicul de transport rutier” înseamnă un vehicul reglementat în anexa II litera A punctele 1 și 2 la Directiva 2007/46/CE¹⁴.

4. „vehicul nepoluant” înseamnă

(a) un vehicul de categoria M1 sau M2 cu o greutate maximă de emisii la țeava de evacuare exprimate în CO₂g/km și cu emisiile de poluanți în condiții reale de condus sub un procent din limitele de emisii aplicabile, astfel cum se menționează în tabelul 2 din anexă, sau;

(b) un vehicul de categoria N1 cu o greutate maximă de emisii la țeava de evacuare exprimate în CO₂g/km și cu emisiile de poluanți în condiții reale de condus sub un procent din limitele de emisii aplicabile, astfel cum se menționează în tabelul 2 din anexă, sau;

(c) un vehicul de categoria M3, N2 sau N3, astfel cum sunt definite în tabelul 3 din anexă”.

(4) Se introduce următorul articol 4a:

„Articolul 4a

Delegarea de competențe

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 8a pentru a actualiza tabelul 3 din anexă cu pragurile pentru emisiile de CO₂ la țeava de

¹³ Regulamentul (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport rutier și feroviar de călători (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

¹⁴ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

evacuare și de poluanți atmosferici pentru vehiculele grele după ce standardele de performanță aferente privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele grele intră în vigoare la nivelul Uniunii”.

- (5) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Obiectivele minime privind achizițiile publice

1. Statele membre se asigură că achiziționarea, leasingul, închirierea sau închirierea cu opțiune de cumpărare de vehicule de transport rutier și contractele de servicii publice privind transportul public de călători pe cale rutieră și feroviară și contractele de achiziții publice de servicii, astfel cum se menționează la articolul 3 din prezenta directivă, respectă obiectivele minime în materie de achiziții pentru vehicule ușoare menționate în tabelul 4 din anexă și cele pentru vehiculele grele prevăzute în tabelul 5 din anexă.

2. Autoritățile statelor membre pot aplica mandate minime mai mari decât cele menționate în anexa la prezenta directivă.

- (6) Articolele 6 și 7 se elimină.

- (7) Se introduce următorul articol 8a:

„Articolul 8a

Exercitarea competențelor delegate

1. Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

2. Competența de a adopta actele delegate menționate la articolul 4a se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani începând de la *[vă rugăm să introduceți data intrării în vigoare]*. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe, cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4a poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.

4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.

5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4a intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia Parlamentului European și Consiliului sau în cazul în care, înainte de expirarea termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia cu privire la faptul că nu vor formula obiecții.

Termenul în cauză se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

(8) Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„1. Comisia este asistată de un comitet.

Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

„3. În cazul în care avizul comitetului trebuie să fie obținut prin procedură scrisă, această procedură se încheie fără rezultat dacă, în termenul pentru prezentarea avizului, președintele comitetului ia o decizie în acest sens sau acest lucru este solicitat de majoritatea simplă în cadrul comitetului.”

(9) Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„1. Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive și privind acțiunile întreprinse de statele membre la nivel individual pentru punerea în aplicare efectivă a prezentei directive, o dată la trei ani începând cu 1 ianuarie 2027, în urma raportării de către statele membre.”

(b) Se adaugă următoarele alineate (4) și (5):

„4. Statele membre prezintă Comisiei un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive până la 1 ianuarie 2026, iar ulterior la fiecare trei ani. Statele membre înaintează Comisiei un raport intermediar până la 1 ianuarie 2023. Acest raport conține informații cu privire la măsurile întreprinse în vederea punerii în aplicare a prezentei directive, inclusiv cu privire la numărul și la categoriile de vehicule achiziționate de către autorități și entități, la dialogul desfășurat între diferitele niveluri de guvernare, informații cu privire la intențiile statelor membre în ceea ce privește raportarea activităților menționate anterior, precum și orice alte informații utile. Informațiile ar trebui să respecte categoriile cuprinse în Regulamentul nr. 2195/2002 privind Vocabularul comun privind achizițiile publice (CPV)¹⁵, astfel cum se menționează în anexă.

5. Comisia este împuternicită să adopte, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, instrucțiuni privind conținutul rapoartelor statelor membre menționate la alineatul (4)”.

(10) Anexa se înlocuiește cu textul anexe la prezenta directivă.

Articolul 2

1. Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la XXXX [*Vă rugăm introduceți data - 24 luni de la data intrării în vigoare*]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

¹⁵ JO L 340, 16.12.2002, p. 1.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

2. Statele membre comunică Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele