



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.11.2017 г.
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и
енергийноэффективни пътни превозни средства**

(текст от значение за ЕИП)

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

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Европейският съюз се ангажира с постигането на устойчива, конкурентоспособна, сигурна и декарбонизирана енергийна система. Постигането на устойчиво развит транспорт е една от основните цели в общата транспортна политика. То е сред водещите политически приоритети на Комисията за периода 2015 — 2019 г., най-вече в рамките на енергийния съюз¹ и целта за заетост, растеж и инвестиции. В обръщението за състоянието на Съюза през 2017 г. се очертава нова стратегия за индустриалната политика с ангажимент ЕС да излезе на челна позиция в света във връзка с декарбонизацията².

В подкрепа на тези политически приоритети е и приетата от Комисията през юли 2016 г. Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии³. В нея се потвърждава, че за да може ЕС да изпълни ангажиментите си, поети на проведената в Париж през 2015 г. 21-ва конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), декарбонизацията на транспорта трябва да бъде ускорена и до средата на века в сектора трябва да бъде постигнат категоричен напредък за нулеви емисии на парникови газове и замърсители на въздуха.

В съобщението на Комисията „Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“⁴, се подчертават многобройните ползи от по-широкото производство и навлизане на чисти превозни средства в ЕС, изграждането на инфраструктура за алтернативни горива и съвременните системни услуги, използващи предимствата на основаната на данни икономика — европейските граждани ще могат да ползват безопасни, привлекателни, интелигентни, безпроблемни и все по-автоматизирани решения в областта на транспорта, които ще бъдат нов фактор за заетост и конкурентоспособност в свързаните с тях отрасли.

Близо 95 % от превозните средства по европейските пътища все още използват изкопаеми горива. В Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии ясно се подчертава, че за да може ЕС да изпълни поетите ангажименти за намаляване на емисиите, разпространението на превозни средства с ниски и нулеви емисии трябва значително да се увеличи. В стратегията се отбелязва значението на обществените поръчки за това: *по отношение на възприемането от страна на потребителите [...] Комисията работи по подкрепата чрез правила за възлагането на обществени поръчки [и] по преразглеждането на Директивата относно чистите превозни средства*⁵.

Както се посочва в съобщението на Комисията „Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“⁶, настоящото предложение е част от втори пакет с предложения,

¹ COM (2015) 80 final.

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

³ COM (2016) 501 final.

⁴ COM (2017) 283 final.

⁵ COM (2016) 501 final.

⁶ COM (2017) 283 final.

които ще допринесат за постигането на мобилност с ниски емисии в Съюза. Пакетът е представен в съобщението на Комисията „Към мобилност с ниски емисии — за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“. Той съчетава мерки от страна на търсенето и предлагането с цел ЕС да осъществи напредък за мобилност с ниски емисии, като същевременно се повиши конкурентоспособността на цялата система в ЕС, свързана с мобилността⁷.

Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства (Директивата за чисти превозни средства, или „директивата“) допълва хоризонталното законодателство на ЕС относно обществените поръчки⁸. Чрез въвеждането на задължение при възлагането на обществени поръчки за пътни превозни средства да се отчита енергийното и екологичното въздействие през целия им експлоатационен срок, директивата се стреми да стимулира пазара за чисти и енергийноэффективни превозни средства, да допринесе за намаляването на емисиите на CO₂ и на замърсители на въздуха и да повиши енергийната ефективност.

При проведената през 2015 г. последваща оценка на директивата бяха установени сериозни слабости. В средностатистическия случай публичните органи не използват достатъчно добре процедурите за обществени поръчки, за да подпомогнат ускореното навлизане на чисти превозни средства на пазара⁹. Установени бяха пропуски в структурата на директивата, в т.ч. недостатъчно широко приложно поле и липса на определение. Разпоредбите относно доставката на превозни средства са или неясни (технически спецификации), или прекалено сложни (парично изражение на външните ефекти).

Общата цел на настоящата инициатива е да се разшири навлизането на пазара на чисти превозни средства, т.е. превозни средства с ниски и нулеви емисии, при възлагането на обществени поръчки, което ще допринесе за намаляване на общите емисии от транспорта и ще повиши конкурентоспособността и заетостта в отрасъла. Обществени поръчки остават съществен стимул за повишаване на търсенето, в т.ч. за тежките превозни средства, за които все още няма законодателни изисквания за намаляване на емисиите на CO₂, въпреки че е в ход подготовката на такова законодателство. Тя ще спомогне също така да се даде тласък на пазара за леки автомобили и микробуси в държавите членки, в които чистите превозни средства са изключително слабо разпространени — през 2017 г. в 16 държави членки делът на електрическите превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия, е под 1 % от регистрираните нови автомобили, а в 10 държави членки — под 0,5 %. Стимулира се и разпространението на чисти превозни средства на пазара за тежки превозни средства.

⁷ COM(2017) 675 final.

⁸ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

⁹ През периода 2009 — 2015 г. средно около 4,7 % от всички нови леки пътнически автомобили (или ~2,7k превозни средства), 0,4 % от всички нови микробуси (или 0,02k превозни средства), 0,07 % от всички несъчленени товарни автомобили (или 0,006k превозни средства) и 1,7 % от всички нови автобуси (или 0,13k превозни средства), закупени по Директивата за чисти превозни средства, са електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия или с горивни елементи, хибридни електрически превозни средства с външно зареждане или превозни средства, използващи природен газ.

С новата редакция на директивата се обхващат всички приложими практики при възлагането на обществени поръчки, на пазара се дават ясни и дългосрочни послания, а разпоредбите се опростяват и стават по-ефикасни. Целта е да се увеличи приносът на транспорта за намаляване на емисиите на CO₂ и замърсители на въздуха, както и за конкурентоспособността и икономическия растеж. Тя допринася за по-добро съгласуване на политиката за възлагане на обществени поръчки в държавите членки и съответно — за по-голямото ѝ отражение върху пазара.

С настоящата редакция се разширява приложното поле на директивата. Въвежда се определение за чисти леки превозни средства на основата на обща пределна стойност за емисиите на CO₂ и замърсители на въздуха. Съгласно настоящата директива се осигурява възможност за приемането на делегиран акт, с който същият подход да бъде адаптиран за тежките превозни средства, след като в бъдеще на равнището на ЕС бъдат приети стандарти за емисиите на CO₂ от такива превозни средства. Определят се минимални цели при възлагането на обществени поръчки в държавите членки в съответствие с определението, а за тежките превозни средства — въз основа на използването на алтернативни горива до приемането на посочения делегиран акт. На последно място, въвежда се рамка за докладване и наблюдение и се премахва методиката за изчисляване на външните ефекти в парично изражение.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в областта на политиката**

С директиви 2014/24/ЕС и 2014/25/ЕС в законодателството на ЕС се определят минимални хармонизирани правила за възлагането на обществени поръчки. Тези минимални прагове са условие за прилагането на разпоредбите съгласно Директивата за чисти превозни средства. Целите на настоящата редакция на директивата са в съответствие с Хартата на основните права¹⁰, по-конкретно с оглед на това, че се прилага недискриминационен подход към единните възлагащи органи, възложителите и съответните икономически субекти. Те са изцяло съгласувани и с основните цели на други законодателни и незаконодателни инициативи за намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха и за използване на чисти превозни средства с ниски и нулеви емисии. Целите на настоящата инициатива и предложените мерки са в съответствие с предложения Регламент за стандартите за емисии на CO₂ за периода след 2020 г.¹¹ Редакцията на директивата допълва възприетия подход лостовете в политиката на равнището на ЕС да бъдат съобразени с успоредния натиск на технологиите и на пазара, като осигурява още един стимул за по-голямо търсене на чисти превозни средства. По този начин тя подпомага изпълнението на стандартите за емисии на CO₂ от леките автомобили и микробусите за периода след 2020 г., както и на действащото законодателство в ЕС за качеството на въздуха.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание за приемането на директивата е член 192 от Договора за функционирането на Европейския съюз. С приемането на Директива 2009/33/ЕО европейските съзаконодатели подчертаха значението на обществените поръчки за постигането на дългосрочните цели на ЕС в областта на околната среда, климата,

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

¹¹ COM(2017) 676 final

енергетиката, растежа и конкурентоспособността. Същото правно основание беше използвано за приемането на директиви 2014/24/ЕС и 2014/25/ЕС.

- **Субсидиарност (извън областите на изключителна компетентност)**

Законодателството в областта на транспорта, околната среда и обществените поръчки е в сферата на споделена компетентност на държавите членки и ЕС. Отрасловата хармонизация на правилата за възлагане на обществени поръчки в рамките на вътрешния пазар обаче е от компетентността на ЕС. Проблемите, свързани с директивата в сегашния ѝ вид, не могат да бъдат решени самостоятелно от държавите членки, тъй като юрисдикцията им не се простира извън националните граници.

Оценката на въздействието показва, че с действията по настоящата инициатива намесата на ЕС ще се ограничи до осигуряването на обща рамка на политиката, с която се въвеждат минимални изисквания за възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства, като същевременно на държавите членки се дава гъвкавост при прилагането, в т.ч. относно избора на технология. Предлаганите мерки не засягат компетентността на държавите членки да организират осигуряването на (обществен) транспорт и не ограничават възможностите им да изберат най-подходящата технология.

Потенциалните мащабни последици от изменението на климата са основание да се предприемат действия на всички управленски равнища — такова е основополагащото схващане при разработването на политики на равнището на ЕС. Широко възприето е и друго разбиране — въпреки че замърсяването на въздуха до голяма степен е местен проблем в градовете, борбата с него може да бъде по-ефикасна, ако съответните органи могат да използват най-добрите налични чисти технологии, а това е по-лесно, при положение че има общ пазар. Цената, която плащаме за замърсяването на въздуха, е основание за сътрудничество и действия на всички управленски равнища.

- **Пропорционалност**

В съответствие с принципа на пропорционалност настоящото предложение не надхвърля необходимото за постигането на заложените цели. Счита се, че всички мерки са пропорционални спрямо очакваното въздействие. Те допълват други лостове на политиката, като стандартите за емисии на CO₂ за леките автомобили и микробусите, и подпомагат изпълнението на законодателството на ЕС относно качеството на въздуха. Настоящата инициатива спомага за осигуряването на по-ясен и по-добре съгласуван подход. Възможността за избор на най-подходящата технология не се ограничава. Подходът с изискването за минимален дял по-скоро подпомага необходимото ускоряване на прехода към мобилност с ниски и нулеви емисии.

Той дава възможност на съответните органи да приемат в установени срокове всички необходими мерки, които ще улеснят използването на чисти превозни средства, за да се постигнат целите на политиката на европейско, национално и местно равнище. Същият подход позволява гъвкаво взаимодействие между публичните органи на национално, местно и регионално равнище в рамките на общите широко формулирани минимални цели при възлагането на обществени поръчки, които се определят на национално равнище. Оценката на териториалното въздействие на предложението показва, че преобладават положителните последици, а отражението се разпределя относително равномерно на цялата територия на ЕС.

- **Избор на инструмент**

Тъй като настоящото предложение е за изменение на съществуваща директива, най-подходящият инструмент е директива за нейното изменение. Повечето заинтересовани страни, които взеха участие в обществената консултация, подкрепиха този подход и

отхвърлиха варианта за отмяна на директивата, както и варианта за замяната ѝ с регламент въпреки някои слабости на сега действащото законодателство. Беше отбелязано, че регламентът не позволява необходимата гъвкавост за съобразяване с регионалните и местните различия.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последваща оценка на действащото законодателство

Според изводите от последващата оценка директивата не е успяла да стимулира възлагането на обществени поръчки за чисти и енергийно ефективни превозни средства. Обществените поръчки са оказали слабо влияние върху навлизането на чисти превозни средства на пазара в ЕС и съответно отражението им за намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха е изключително ограничено. Няма осезателни последици и за конкурентоспособността и икономическия растеж в отрасъла.

В оценката се отбелязват следните основни причини за ограниченото въздействие на директивата:

- ограниченият вид на договорите, обхванати от директивата — поради ограничените разпоредбите относно приложното ѝ поле директивата не обхваща никакви други практики освен прякото закупуване от публични органи. Така например в обхвата ѝ не влизат наемането, отдаването под наем и покупката на изплащане на превозни средства. Не са обхванати също така договори за услуги за превоз, с изключение на обществените услуги за пътнически превоз;
- липсата на ясни разпоредби относно покупката на превозни средства — директивата не съдържа ясно определение за чисти превозни средства, нито ясни разпоредби относно покупката на такива средства;
- сложната разпоредба относно методиката за изчисляване на паричното изражение — в оценката се посочва, че публичните органи рядко използват методиката, тъй като е прекалено сложна;
- липсата на съгласуваност в политиката на държавите членки относно възлагането на обществени поръчки — в съображение 15 от Директивата за чисти превозни средства се посочва, че „възлагането на поръчки за превозни средства за обществен транспорт може да окаже значително влияние върху пазара, ако се прилагат хармонизирани критерии на равнището на Общността“. Такива хармонизирани критерии все още не са въведени.

Според заключенията от последващата оценка директивата следва да остане в сила. Обществените поръчки могат да спомогнат за по-широко навлизане на чисти превозни средства на пазара и да допринесат за икономии от мащаба, които ще доведат до по-ниски производствени разходи и намаляване на цените. Това на свой ред ще стане стимул за търсене на чисти превозни средства за лични нужди — по-голямата им публичност ще повиши доверието на потребителите. Отмяната на директивата би била неправилно послание за прехода на ЕС към транспорт с ниски емисии. Възлагащите органи и възложители по-трудно ще могат да обосноват покупката на такива превозни средства, тъй като в хоризонталното законодателство за обществените поръчки няма такива специфични изисквания. Понастоящем няма и други мерки на политиката, предлагащи стимули за развитието на пазара за по-чисти тежки превозни средства.

В последващата оценка се препоръчват редица изменения на директивата, в т.ч. разширяване на приложното ѝ поле и промяна на разпоредбите относно покупката на превозни средства, така че да се включат определение и изисквания за съответни действия. Отбелязва се също необходимостта да се подобрят степента и качеството на наличната информация и данни с цел да се подпомогне бъдещото наблюдение за ефективното и ефикасно прилагане на директивата.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Като част от оценката на въздействието бяха проведени следните консултации със заинтересованите страни:

- открита обществена консултация от 19 декември 2016 г. до 24 март 2017 г., която потвърди необходимостта от преразглеждане на директивата; мнозинството участници изказаха подкрепа за разширяване на приложното ѝ поле и за въвеждането на определение, както и на съответни минимални изисквания за конкретни действия;
- анкети със заинтересованите страни в периода декември 2016 г. — март 2017 г., в които особено остро бе подчертана необходимостта от гъвкавост при прилагането на директивата;
- обществена среща на заинтересованите страни във връзка с обществената консултация на 28 април 2017 г., на която бяха обсъдени необходимостта от разширяване на приложното поле на директивата, въвеждането на определение и свързаните с това изисквания при възлагането на обществени поръчки, както и относителните предимства на различните подходи;
- срещи с представители на държавите членки на 8 февруари, 5 април и 28 април 2017 г., на които бяха изтъкнати важността от последователност на политиката и ползите от основан на емисиите подход при въвеждането на определение за чисти превозни средства.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Изготвянето на доклада за оценка на въздействието започна с последваща оценка на директивата¹². По-голямата част от използваната информация беше предоставена от заинтересованите страни при дейностите в хода на провежданата с тях консултация. Тя бе допълнена с информация, предоставена на Комисията от заинтересованите страни по конкретни поводи.

Други източници на информация бяха предоставени от работата на експертната група относно алтернативните горива в градовете — подгрупа в рамките на организирания от ГД „Мобилност и транспорт“ форум за устойчиво развит транспорт. Използвана бе и информация, събрана във връзка с преразглеждането на формулираните от Комисията критерии за екологосъобразни обществени поръчки. Оценката на въздействието стъпва в значителна степен на съпътстващото проучване, извършено от Ricardo AEA¹³. Като цяло за изготвянето на оценката на въздействието са използвани многобройни и до голяма степен изчерпателни източници, които са представителни за различните групи заинтересовани страни.

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

¹³ Работен документ на службите на Комисията SWD(2017) 366 final.

На 11 май 2017 г. Комисията организира и среща с експерти от различни градове и региони за оценка на териториалното въздействие на настоящото законодателно предложение.

- **Оценка на въздействието**

Оценката на въздействието бе представена на Комитета за регулаторен контрол към Комисията на 26 юли 2017 г. На 13 септември 2017 г. комитетът даде положително становище с резерви, като посочи, че в окончателния доклад следва напълно да се изясни добавената стойност на инициативата в сравнение с други инициативи, оказващи влияние върху емисиите от автомобилния транспорт, в т.ч. за по-широкото разпространение на такива превозни средства. Отбелязано бе също така, че в доклада трябва по-ясно да се обяснят мотивите за промяната в залегналия в директивата управленски подход във връзка с принципа за технологична неутралност, както и по-подробно да се опишат разгледаните варианти на политиката. Според представеното от комитета становище трябва по-ясно да се открият краткосрочните и дългосрочните нетни ползи от вариантите на политиката, а прилагането на подхода и последиците от гледна точка на Програмата за пригодност и резултатност на регулаторната рамка (REFIT) трябва да се изложат по-обстойно.

В точки 1.2, 3.3, 3.4 и 4.3 окончателният доклад за оценката на въздействието съдържа обстойно описание и оценка на добавената стойност на инициативата и връзките ѝ с други инициативи в тази област на политиката. В точка 2.1 се дава качествено описание на верижните ефекти при решенията за покупки за лични нужди. След като в точка 4 се описва процесът на предварително отсяване на всички възможни мерки, в точка 5 подробно се описват вариантите на политиката. Посочват се мотивите за отхвърлянето на подхода за интернализация на външните разходи, най-вече поради ограниченото му използване в практиката. В точка 6 изчерпателно се анализират последиците от всички варианти и — доколкото е възможно — свързаните с тях компромиси. Оценката на въздействието съдържа и информация за зависимостта на базовия сценарий от други инициативи в тази област на политиката. Резюме на оценката на въздействието и становището на Комитета за регулаторен контрол са публикувани на интернет страницата на Комисията¹⁴:

Варианти на политика

Вариант 1: Отмяна на директивата

При този вариант на политиката директивата се отменя. За постигане на конкретните цели на директивата ще се работи с помощта на различни незаконодателни средства, в т.ч. кампании за повишаване на осведомеността и за популяризиране на установените от Европейската комисия критерии за екологосъобразни обществени поръчки, които се прилагат на доброволна основа. Съществуващите финансови насоки на ЕС за преминаване към превозни средства с ниски и нулеви емисии¹⁵ могат да бъдат преразгледани. Участниците на пазара ще се насърчават доброволно да предприемат съответни действия.

¹⁴ [посочете връзка в интернет, след като бъде обявена].

¹⁵ Работен документ на службите на Комисията SWD(2013)27.

Вариант 2: Въвеждане на определение за чисти превозни средства и въвеждане на изискване държавите членки да съставят национални планове за политиката или да използват методиката за изчисляване на паричното изражение

При този вариант на политиката се предлагат редица умерени промени. При него приложното поле на директивата не се променя, но се въвежда изискване държавите членки да изберат един от очертаните два принципни подхода —

- да използват общо определение за чисти превозни средства въз основа на емисиите на отработили газове съгласно определението в изменената директива и на тази основа да разработят национална уредба за политиката за постигане на определена дългосрочна цел, или
- да въведат изискване всички публични органи да възлагат обществени поръчки за превозни средства въз основа на изчисленото парично изражение на вътрешните и външните разходи, като използването на преработената методика за изчисляване на паричното изражение съгласно директивата стане задължително.

Вариант 3: Въвеждане на определение за чисти превозни средства на основата на пределни стойности на емисиите и установяване на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за леки превозни средства успоредно с разширяване на приложното поле на директивата

При този вариант на политиката директивата основно се преработва. При него целите са по-амбициозни и принципният управленски подход се променя. По-специално при този вариант:

- се въвежда общо определение за чисти превозни средства на основата на общи пределни стойности на емисиите на CO₂ и на замърсители на въздуха (от резервоара до потребителя) за леките превозни средства;
- добавя се минимална цел за публичните органи при възлагането на обществени поръчки до 2025 и 2030 г.¹⁶, определена на равнището на държавите членки за леките превозни средства в съответствие с установените прагове съгласно законодателството на ЕС относно обществените поръчки;
- въвеждат се мерки, с които се разширява приложното поле на директивата; и
- методиката за изчисляване на паричното изражение отпада.

Вариант 4: Въвеждане на определение за чисти превозни средства на основата на използването на алтернативни горива и установяване на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за всички превозни средства успоредно с разширяване на приложното поле на директивата

При този вариант общият подход за преработка на директивата е същият, както при третия вариант на политиката, с няколко разлики. При него:

¹⁶ Срокът до 2025 г. осигурява достатъчно време за подготовка и адаптиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки и позволява да се излъчат послания към пазара в краткосрочен план. Поетапният подход до 2030 г. дава възможност също така да се поставят по-амбициозни цели, така че директивата да даде тласък за иновациите при обществените поръчки за превозни средства.

- се въвежда общо определение за чисти превозни средства на основата на използването на алтернативни горива за хибридни превозни средства с външно захранване, електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия или с горивни елементи, и за превозни средства, използващи природен газ/биометан — както за леките, така и за тежките превозни средства;
- добавя се минимална цел за публичните органи при възлагането на обществени поръчки до 2025 и 2030 г., определена на равнището на държавите членки за леките и за тежките превозни средства в съответствие с определението и установените прагове съгласно законодателството на ЕС относно обществените поръчки;
- въвеждат се мерки, с които се разширява приложното поле на директивата; и
- методиката за изчисляване на паричното изражение отпада.

Вариант 5: Приемане на регламент с цел методиката за изчисляване на паричното изражение да се използва като единствен подход при възлагането на обществени поръчки успоредно с разширяване на приложното поле

При този вариант на политиката управленската рамка при възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства изцяло се променя. Сега действащата директива се заменя с регламент за насърчаване на чистите превозни средства и се предвижда като основа при обществените поръчки за превозни средства да се използват енергийните им аспекти и въздействието им върху околната среда, които следва да бъдат представени в парично изражение съгласно преработената методика за изчисляване на паричното изражение. При този вариант приложното поле на директивата също се разширява.

Вариант 6: Въвеждане на определение за чисти превозни средства на основата на пределни стойности на емисиите и установяване на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за леките превозни средства успоредно с въвеждането на определение на основата на използването на алтернативни горива и установяване на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за тежките превозни средства

Този вариант на политиката съчетава елементи от третия и четвъртия вариант. При него се признават предимствата на основания на емисиите подход при въвеждането на определение за чисто превозно средство. Подходът, описан в третия вариант, се използва по отношение на леките превозни средства. По отношение на тежките превозни средства се използва подходът, описан в четвъртия вариант, и на Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт за промяна на този подход към подход, основан на пределни стойности на емисиите, след като на равнището на ЕС бъдат приети стандарти за емисиите на CO₂ за тежките превозни средства.

При новата редакция на директивата като предпочитан вариант на политиката бе избран шестият вариант. С него се повишава съгласуваността с използването на стандартите за емисиите на CO₂ за леките автомобили и микробусите на равнището на ЕС. Двете инициативи се отнасят за еднакъв вид превозни средства и съчетават лостове, съобразени с успоредния натиск на технологиите и на пазара. При шестия вариант се гарантира, че директивата може да бъде съобразена с основания на емисиите подход, който ще се прилага в бъдеще за тежките превозни средства. С него се обезпечават и незабавно въздействие за разпространение на пазара при тежките превозни средства. На последно място, при този вариант ясно се очертава пътят напред

— той дава дългосрочна сигурност за участниците на пазара, като същевременно осигурява гъвкавост и свобода на преценката при прилагането.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Ако в Директивата за чисти превозни средства бъде въведено ясно определение, ако бъдат установени съответни минимални цели при възлагането на обществени поръчки и ако сложната методика за изчисляване на паричното изражение отпадне, това ще доведе до пригодност и опростяване на законодателството. Ако продължи да се прилага досега използваният подход по директивата, необходимостта от компромис между доброто определение за чисти превозни средства (и свързаните с това разпоредби относно покупката им) и усъвършенстването на методиката за изчисляване на паричното изражение ще се окаже най-важното съображение, което ще възпрепятства постигането на целта да се излъчат по-убедителни послания към пазара и да се въведат по-ефикасни процедури за възлагане на обществени поръчки. Първоначално прилагането на предпочетения вариант вероятно ще увеличи административната тежест поради необходимостта от постигане на заложените цели и докладване на напредъка. Това обаче ще се компенсира от общите социално-икономически ползи, както и от дългосрочните ползи от опростяването благодарение на предложения подход с ясни разпоредби. Прилагането в държавите членки оставя възможността за гъвкаво съчетаване на местните и регионалните инициативи за възлагане на обществени поръчки в зависимост от капацитета и степента на развитие на пазара. Ефикасното използване на попълнените кодове от Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки (CPV), и на регистрациите в базата данни на електронния ежедневник за поръчки (TED) ще подпомогне и опрости процеса на докладване и наблюдение. Докладът за оценката на въздействието сочи, че с течение на времето ползите от опростяването при прилагането на директивата ще се увеличават.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на ЕС.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

С предложението се решава въпросът за това, че до момента няма задължения за докладване. Държавите членки ще бъдат длъжни да докладват за прилагането на директивата на всеки три години, като през 2023 г. трябва да представят междинен доклад, а през 2026 г. — пълен доклад за изпълнението на целта до 2025 г. В Общия терминологичен речник на ЕС, свързан с обществените поръчки, ще бъдат въведени общи кодове за превозните средства с ниски и нулеви емисии, за да може информацията лесно да се подава в базата данни на електронния ежедневник за поръчки (TED). Европейската комисия ще подпомага изпълнението на преразгледаната директива и чрез постоянната си работа в рамките на форума за устойчиво развит транспорт.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Предложението за директива за изменение на Директивата за чисти превозни средства се основава на описания шести вариант на политиката. Директивата се изменя, както следва:

- установеното в член 3 приложно поле на директивата се разширява, за да обхване и други видове обществени поръчки освен покупката — а именно наемане, отдаване под наем и покупка на изплащане на превозни средства, както и договори за услуги на обществения пътен транспорт, специализирани услуги за пътен превоз на пътници, услуги на сухопътен пътнически транспорт без разписание и услуги по даване под наем на автобуси с водач съгласно посочените в приложението кодове от Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки;
- определенията съгласно директивата в член 4, точка 4 се изменят, като се включва позоваване на посочените в приложението минимални цели за обществените поръчки в държавите членки;
- разпоредбите относно покупката на чисти превозни средства по член 5 се преработват, като се определят минимални цели при възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства, разграничени по държави членки и по категории и сегменти превозни средства — на базата на общи пределни стойности за емисиите на CO₂ и замърсители на въздуха (за леките превозни средства) и на базата на алтернативни горива (за тежките превозни средства) съгласно определеното в приложението и съгласно посочените в него дати;
- сегашният член 6 се заличава;
- създава се нов член 7 относно делегирането на правомощия и член 9 относно упражняването на изпълнителните правомощия съответно се адаптира;
- член 10 се адаптира, така че държавите членки да бъдат задължени да докладват и задълженията на Комисията да докладва да бъдат съобразени с подаването на доклади от държавите членки, които трябва да представят междинен доклад през 2023 г., пълен доклад за изпълнението на целите до 2025 г. — през 2026 г., и след тази дата — доклади на всеки три години.

Предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Европейският съюз се ангажира да постигне устойчива, конкурентоспособна, сигурна и декарбонизирана енергийна система³. Енергийният съюз и рамката за политиките в областта на енергетиката и климата през периода 2020 — 2030 г.⁴ определят за Съюза амбициозни ангажименти за по-нататъшно намаляване на емисиите на парникови газове (с най-малко 40 % до 2030 г. в сравнение с 1990 г.), за увеличаване на дела на енергията от възобновяеми източници в енергопотреблението (с най-малко 27 %) и за икономии на енергия от поне 27 %, както и за подобряване на енергийната сигурност, конкурентоспособност и устойчивост в Съюза.
- (2) В Европейската стратегия за мобилност с ниски емисии⁵ Комисията обяви, че за да може Съюзът да изпълни ангажиментите си, поети на проведената в Париж през 2015 г. 21-ва конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), декарбонизацията на транспорта трябва да бъде ускорена и до средата на века в сектора трябва да бъде постигнат категоричен напредък за нулеви емисии на парникови газове и замърсители на въздуха. Вредните за здравето емисии на замърсители на въздуха от транспорта също трябва незабавно и съществено да бъдат намалени. Това може да бъде

¹ ОВ С , г., стр. .² ОВ С , г., стр. .³ Заключение на Европейския съвет от 24 октомври 2014 г.⁴ Съобщение на Комисията — „Рамка за политиките в областта на климата и енергетиката през периода 2020 — 2030 г.“, (COM(2014)0015).⁵ COM(2016) 501 окончателен.

постигнато с различни инициативи и политики, в т.ч. чрез обществени поръчки за чисти превозни средства.

- (3) В съобщението на Комисията „Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“⁶ се подчертава, че по-широкото производство и навлизане на чисти превозни средства в Съюза, изграждането на инфраструктура за алтернативни горива и новите услуги за мобилност, използващи предимствата на цифровизацията и автоматизацията, ще донесат множество ползи за европейските граждани, държавите членки и промишлеността. Пътуването ще стане по-гладко и безопасно, а емисиите на замърсители и вредните последици от тях ще намалее. Също така в Обръщението за състоянието на Съюза от 2017 г. се изтъква, че във връзка с декарбонизацията ЕС си поставя за цел да заеме водеща позиция в света.
- (4) Както се посочва в съобщението на Комисията „Европа в движение — Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“⁷, настоящото предложение е част от втори пакет с предложения, които ще допринесат за постигането на мобилност с ниски емисии в Съюза. Пакетът, представен в съобщението на Комисията „Към мобилност с ниски емисии — за Европейски съюз, който опазва планетата, предоставя възможности на своите потребители и защитава промишлеността и работниците си“, съчетава мерки както от страна на търсенето, така и от страна на предлагането, целящи да улеснят прехода на ЕС към мобилност с ниски емисии и да повишат конкурентоспособността на цялата система в Съюза, свързана с мобилността.
- (5) Внедряването на нови технологии спомага за намаляване на емисиите от превозните средства и за декарбонизация на транспорта. По-широкото разпространение на пътни превозни средства с ниски и нулеви емисии вероятно ще намали емисиите на CO₂ и някои емисии на замърсители (прахови частици, азотни оксиди и неметанови въглеводороди) и ще допринесе за конкурентоспособността и растежа на европейската промишленост на разрастващия се световен пазар за такива превозни средства.
- (6) Чрез политиката си за възлагане на обществени поръчки публичните органи могат да създават и подпомагат пазари за новаторски стоки и услуги. С директиви 2014/24/ЕС⁸ и 2014/25/ЕС⁹ се определят минимални хармонизирани правила за публичните органи и за субектите, извършващи дейност в определени сектори, при възлагането на обществени поръчки за доставка на стоки, строителство и услуги. По-специално в двете директиви се определят общи прагове за обема на поръчките, за които се прилага законодателството на Съюза и които се прилагат също така за Директивата за чисти превозни средства.
- (7) Директива 2009/33/ЕО допълва хоризонталното законодателство на Съюза относно обществените поръчки и въвежда допълнителни критерии за устойчивост с цел да се стимулира пазарът на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. През 2015 г. Комисията направи последваща оценка на

⁶ COM(2017) 283 окончателен.

⁷ COM (2017) 283 final.

⁸ ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65 — 242.

⁹ ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243 — 374.

Директивата за чисти превозни средства и стигна до извода, че директивата не е успяла да предизвика навлизането на чисти превозни средства на пазара във всички краища на Съюза, най-вече поради слабости в разпоредбите относно приложното ѝ поле и покупката на превозни средства. Според констатациите директивата не е оказала съществено въздействие за намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха, нито за повишаване на конкурентоспособността на промишлеността.

- (8) В направената оценка на въздействието се подчертават ползите от промяна на цялостния управленски подход при възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства в Съюза. За разлика от подхода, при който в цялостните решения за възлагане на обществени поръчки се разчита на интернализация на външните разходи, като същевременно се отбелязва необходимостта винаги да се отчитат екологичните аспекти, определянето на минимални цели при възлагането на обществени поръчки може реално да спомогне за разпространението на чисти превозни средства на пазара. Ползите за европейските граждани и предприятия в средносрочен и дългосрочен план напълно оправдават този подход, при условие че възлагащите органи, възложителите и икономическите субекти не бъдат задължени да използват конкретна технология.
- (9) Приложното поле на директивата се разширява, за да включи наемането, отдаването под наем и покупката на изплащане на превозни средства, договори за услуги на обществения пътен транспорт, специализирани услуги за пътен превоз на пътници, услуги на сухопътен пътнически транспорт без разписание, услуги по даване под наем на автобуси с водач, а също определени пощенски и куриерски услуги и услуги по събиране на битови отпадъци, като по този начин се обхващат всички приложими практики при възлагането на обществени поръчки.
- (10) Основните заинтересовани страни изразяват широка подкрепа за въвеждането на определение за чисти превозни средства, съобразено с изисквания за намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха от леките и тежките превозни средства. С цел да се осигурят подходящи стимули, които да подпомогнат навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии на пазара в Съюза, разпоредбите относно възлагането на обществени поръчки за такива средства съгласно настоящото изменение следва да бъдат съобразени с разпоредбите на законодателството на Съюза относно емисиите на CO₂ от леките автомобили и микробусите за периода след 2020 г.¹⁰ Действията съгласно изменената директива ще допринесат за спазване на изискванията по тези стандарти. Прилагането на по-амбициозен подход при обществените поръчки може да осигури още един важен стимул за развитието на пазара.
- (11) Тъй като леките и тежките превозни средства се използват за различни цели и готовността за предлагането им на пазара е различна, би било полезно разпоредбите относно обществените поръчки да бъдат съобразени с тези различия. В оценката на въздействието се посочват предимствата на подход, основан на използването на алтернативни горива, докато на равнището на Съюза не бъдат установени — както Комисията възнамерява да предложи — технологично неутрални изисквания за емисиите на CO₂ от тежките превозни

¹⁰

COM(2017) 676 final

средства. В оценката на въздействието се отчита също така, че при градските автобуси с ниски и нулеви емисии пазарът е по-развит, а при камионите с ниски и нулеви емисии все още е на по-ранен етап.

- (12) Определянето на минимални цели при възлагането на поръчки за чисти превозни средства до 2025 и 2030 г. в държавите членки следва да даде на пазарите сигурност за провеждането на трайна политика, която оправдава капиталовложенията за мобилност с ниски и нулеви емисии. Определянето на минимални цели подпомага развитието на пазара на цялата територия на Съюза. По този начин се осигурява време, за да се адаптират процедурите за възлагане на обществени поръчки, и се излъчва ясно послание за пазара. В оценката на въздействието се посочва, че в зависимост от икономическите си възможности и сериозността на проблема държавите членки все повече определят такива цели. В зависимост от икономическите им възможности (брутен вътрешен продукт на глава от населението) и последиците от замърсяването (гъстота на населението в градовете) за отделните държави членки следва да бъдат определени различни цели. Минималните цели при възлагането на обществени поръчки следва да бъдат допълнени, като възлагащите органи, възложителите и икономическите субекти бъдат задължени да вземат предвид съответните енергийни и екологични съображения при всички провеждани от тях процедури за обществени поръчки. Оценката на териториалното въздействие на изменената директива сочи, че въздействието ще бъде равномерно разпределено във всички региони на Съюза.
- (13) Въздействието може да бъде най-голямо, ако обществените поръчки за чисти превозни средства бъдат насочени към области, където замърсяването на въздуха е относително голямо. Публичните органи в държавите членки се насърчават да отделят особено внимание на тези области, когато приключват изпълнението на своите национални минимални цели, и да отразят съответните действия в представяните от тях доклади по изменената директива.
- (14) Оценката на разходите за целия жизнен цикъл е важен инструмент, с чиято помощ възлагащите органи и възложителите могат да отчитат разходите за енергийна ефективност и за опазване на околната среда през целия жизнен цикъл на превозното средство, в т.ч. разходите, свързани с емисиите на парникови газове и други замърсители, въз основа на подходяща методика за определяне на паричната им стойност. Като се отчитат минималното използване на методиката за изчисляване на разходите през целия експлоатационен срок съгласно Директива 2009/33/ЕО и обстоятелството, че според предоставената от тях информация възлагащите органи и възложителите използват собствени методики, съобразени с конкретните условия и потребности, следва да не се използва задължителна методика, а възлагащите органи, възложителите и икономическите субекти да могат да прилагат избрана от тях методика за оценка на разходите за целия жизнен цикъл при провежданите от тях процедури за възлагане на обществени поръчки.
- (15) Докладите за възложените обществени поръчки съгласно изменената директива следва да дават ясна представа за пазара, за да може ефикасно да се следи изпълнението на директивата. Най-напред през 2023 г. следва да бъде представен междинен доклад; първият пълен доклад за изпълнението на минималните цели следва да бъде представен през 2026 г., след което доклади следва да се представят на всеки три години. С цел да се сведе до минимум административната тежест за единните публични органи и да се осигури реална

представа за пазара, следва да се улесни използването на опростен формат за докладване. Комисията ще осигури пълни доклади за превозните средства с ниски и нулеви емисии и за други превозни средства с алтернативни горива съгласно Общия терминологичен речник на Съюза, свързан с обществените поръчки (CPV). Използването на конкретни кодове от Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки, ще подпомогне регистрацията и наблюдението в базата данни на електронния ежедневник за поръчки (TED).

- (16) Целенасочените мерки за подкрепа като част от публичната политика на национално равнище и на равнището на ЕС могат допълнително да подпомогнат разпространението на чисти превозни средства на пазара. Това включва подобър обмен на знания и съгласуване на обществените поръчки, така че предприетите действия да бъдат достатъчно мащабни, за да доведат до намаляване на разходите и да окажат въздействие върху пазара. В Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетика за периода 2014 — 2020 г.¹¹ се посочва възможността да се предостави публична подкрепа, с която да се насърчи развитието на необходимата инфраструктура за разпространението на алтернативни горива. Въпреки това правилата на Договора, и по-специално членове 107 и 108 от него, ще продължат да се прилагат за такава публична подкрепа.
- (17) За постигане на целите на настоящата директива в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз на Комисията следва да се предостави правомощието да приема актове с цел да се актуализират разпоредбите относно стандартите за емисиите на CO₂ от тежките превозни средства, за срок от пет години, считано от *[Въведете датата на влизане в сила]*. Този период следва да се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и на Съвета.
- (18) Тъй като целите на настоящата директива — а именно да се осигури стимул за по-голямо търсене на чисти превозни средства с цел да се подпомогне преходът към мобилност с ниски емисии — не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен самостоятелно от държавите членки, а с помощта на обща и дългосрочна стратегическа рамка и от съображения за мащаба могат да бъде постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, посочен в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (19) В съответствие със съвместната политическа декларация от 28 септември 2011 г. на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи¹² държавите членки се задължават в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи,

¹¹ ОВ С 200, 28.6.2014 г., стр. 1.

¹² ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

обясняващи връзката между компонентите на дадена директива и съответните елементи от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят счита, че предоставянето на тези документи е обосновано.

(20) Поради това Директива 2009/33/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Директива 2009/33/ЕО се изменя, както следва:

1) Заглавието се заменя със следното:

„Директива 2009/33/ЕС за насърчаване на чисти пътни превозни средства с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии“;

2) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Приложно поле

Настоящата директива се прилага по отношение на договори за покупка, наемане, отдаване под наем или покупка на изплащане на пътни превозни средства от:

а) възлагащи органи или възложители, доколкото имат задължението да прилагат процедурите за възлагане на поръчки, определени в директиви 2014/24/ЕС и 2014/25/ЕС;

б) доставчици на услуги, които изпълняват задължения за извършване на обществени услуги съгласно договор за обществена поръчка за услуги по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета¹³;

в) договори за извършване на обществени услуги, включващи услугите за превоз, посочени в таблица 1 от приложението, над пределната стойност, която се определя от държавите членки и не надвишава праговете, определени в член 4 от Директива 2014/24/ЕС и член 15 от Директива 2014/25/ЕС.“

3) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Определения

За целите на настоящата директива:

¹³

Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

1. „възлагащи органи“ означава възлагащите органи съгласно определенията в член 2, параграф 1, точка 1 от Директива 2014/24/ЕС и член 3 от Директива 2014/25/ЕС;

2. „възложители“ означава възложителите, посочени в член 4 от Директива 2014/25/ЕС;

3. „пътно превозно средство“ означава превозно средство, посочено в част А, точки 1 и 2 от приложение II към Директива 2007/46/ЕО¹⁴;

4. „чисто превозно средство“ означава:

а) превозно средство от категория M1 или M2 с максимална емисия на отработили газове, изразена в CO₂ g/km, и емисии на замърсители при реални условия на движение под процента на приложимите пределни стойности на емисиите, посочен в таблица 2 от приложението, или

б) превозно средство от категория N1 с максимална емисия на отработили газове, изразена в CO₂ g/km, и емисии на замърсители при реални условия на движение под процента на приложимите пределни стойности на емисиите, посочен в таблица 2 от приложението, или

в) превозно средство от категория M3, N2 или N3 съгласно определението в таблица 3 от приложението.“

4) Вмъква се следният член 4а:

„Член 4а

Делегиране на правомощия

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 8а за актуализиране на таблица 3 от приложението с цел да се посочат пределните стойности на емисиите на CO₂ в отработилите газове и пределните стойности на емисиите на замърсители за тежките превозни средства, след като съответните стандарти за емисиите на CO₂ за тежките превозни средства влязат в сила на равнището на Съюза.“

5) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Минимални цели при възлагането на обществени поръчки

1. Държавите членки гарантират, че при покупката, наемането, отдаването под наем или покупката на изплащане на пътни превозни средства, при договорите за извършване на обществена услуга за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и при договорите за извършване на обществени услуги, посочени в член 3 от настоящата директива, се спазват минималните цели при възлагането на обществени поръчки, посочени в таблица 4 от приложението — за леките превозни средства, и в таблица 5 от приложението — за тежките превозни средства.

2. Органите на държавите членки могат да прилагат по-високи минимални заложили стойности от посочените в приложението към настоящата директива.“

¹⁴ ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1.

- 6) Членове 6 и 7 се заличават;
- 7) Вмъква се нов член 8а:

„Член 8а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4а, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от *[моля, посочете датата на влизане в сила]*. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4а, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 4а, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

- 8) Член 9 се заменя със следното:

„1. Комисията се подпомага от комитет.

Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. Когато становището на комитета трябва да бъде получено по писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, ако в рамките на срока

за даване на становище председателят на комитета вземе такова решение или обикновено мнозинство от членовете на комитета отправят такова искане.“

9) Член 10 се изменя, както следва:

а) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад за прилагането на настоящата директива и за действията, предприети от държавите членки за ефикасното ѝ изпълнение, на всеки три години, считано от 1 януари 2027 г., след като държавите членки представят докладите си.“

б) добавят се следните параграфи 4 и 5:

„4. Държавите членки представят на Комисията доклад за изпълнението на настоящата директива до 1 януари 2026 г. и на всеки три години след тази дата. Държавите членки представят на Комисията междинен доклад до 1 януари 2023 г. Докладът съдържа информация за предприетите стъпки за изпълнение на настоящата директива, в т.ч. за броя и категорията на превозните средства, придобити от възлагащите органи и възложителите посредством обществени поръчки, за проведения диалог между различните равнища на управление, информация за намеренията на държавите членки във връзка с горепосочените дейности за докладване и всякаква друга полезна информация. При подаването на информацията следва да се спазват посочените в приложението категории съгласно Регламент № 2195/2002 относно Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки (CPV)¹⁵.

5. На Комисията се възлага правомощието да приема с актове за изпълнение насоки относно съдържанието на докладите на държавите членки, посочени в параграф 4.“

10) Приложението се заменя с текста на приложението към настоящата директива.

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до XXXX [*Моля, въведете датата – 24 месеца след влизането в сила*]. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

¹⁵ ОВ L 340, 16.12.2002 г., стр. 1.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на ... година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател