



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 19.12.2007
COM(2007) 817 окончателен

2005/0283 (COD)

Преразгледано предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и
енергийноэффективни пътни превозни средства**

(представена от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

- **Основания и цели на предложението**

Бялата книга на Комисията от 2001 г. за европейската транспортна политика за 2010 г., [COM(2001) 370: „Европейската транспортна политика за 2010 г.: време за решение“] отбелязва необходимостта от по-нататъшни мерки за борба с емисиите от транспорта и заяви, че Комисията ще насърчава развитието на пазара на „чисти превозни средства“. Прегледът по средата на периода [COM(2006) 314: „Нека Европа продължава да се движи“ — устойчива мобилност за нашия континент“] обяви, че ЕС ще стимулира съобразени с околната среда нововъведения, тоест чрез последователни норми Евро и чрез създаване на благоприятни условия за продажба на чисти превозни средства въз основа на възлагане на обществени поръчки.

Зелената книга за енергийната ефективност [COM(2005) 265: „Енергийната ефективност или да направим повече с по-малко“] предложи конкретни мерки, като възлагане на обществени поръчки за по-малко замърсяващи и по-енергийнонеэффективни превозни средства, с цел да се създаде пазар за този вид превозни средства. Планът за действие, който последва [COM(2006) 545: „План за действие за енергийна ефективност: реализиране на потенциала“] потвърди, че Комисията ще продължи усилията си за развитие на пазари за по-чисти, по-интелигентни, по-безопасни, по-енергийнонеэффективни превозни средства чрез възлагане на обществени поръчки.

Съществува голям потенциал за намаляване потреблението на енергия, на емисиите на CO₂ и на замърсители от превозни средства. Все пак, широкомащабното въвеждане на пазара на технологии с по-добри показатели често се възпрепятства от високи първоначални разходи и съответно недостатъчно потребителско търсене.

Малко вероятно е също така производителите да пускат специални серии превозни средства въз основа само на стимули с местен или национален характер, целящи повишаване на енергийната ефективност или намаляване на емисиите на замърсители.

Затова е необходимо да се предприемат действия на равнище на Общността, с цел да се насърчат инвестициите, нужни за производството на по-енергийнонеэффективни и по-малко замърсяващи превозни средства. Нарасналото в резултат търсене би следвало да създаде достатъчно широки пазари и условия за икономии от мащаба, необходими за постигане на промишлено производство в големи серии.

Целта на това предложение е да насърчи въвеждането на пазара на чисти и енергийнонеэффективни превозни средства и да способства по този начин за повишаване на енергийната ефективност на транспорта чрез намаляване на потреблението на гориво, за опазването на климата чрез намаляване на емисиите от CO₂ и за подобряване качеството на въздуха чрез намаляване на емисиите на замърсители. Това е особено важно за агломерации и зони, които се затрудняват при прилагането на изискванията на директивите за качеството на въздуха (Директива 96/62/ЕО, отнасяща се до качеството на въздуха и Директива 1999/30/ЕО, отнасяща се до пределно допустимите стойности за замърсители в околния въздух).

На 21 декември 2005 г. Комисията направи предложение за директива за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти пътни превозни средства чрез възлагане на обществени поръчки [COM(2005) 634]. Това предложение се отнасяше до тежкотоварни превозни средства и изискваше, при придобиването им за обществен транспорт, да се предоставя квота (25%) за чисти превозни средства в съответствие със стандартите (EEV) „екологично превозно средство“ (ЕПС) от законодателството на Общността по отношение на вредните емисии.

Съветът и Европейският парламент, на първо четене, подкрепиха целите, но предложиха по-широк подход, както по отношение на обхвата на превозни средства, така и по отношение на целите, които, освен намаляването на емисиите на замърсители, следва да включват повишаване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите на CO₂. На 21 юни 2006 г. Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI) към Европейския парламент прие законодателна резолюция, отхвърляща предложението на Комисията.

На срещата си на 8—9 март 2007 г. в Брюксел, Европейският съвет подчерта, че ЕС е решен да превърне Европа във високо енергийноефективна икономика с ниски нива на емисии на газове с парников ефект. Комисията обяви допълнителни правни мерки за намаляване на емисиите на CO₂ от автомобили в съобщението си, отнасящо се до новата стратегия на Общността в тази област [COM(2007) 19]. Насърчаване придобиването на чисти и енергийноефективни превозни средства може да допринесе за постигане на тези цели.

Затова Комисията обяви изменено предложение във връзка със „зелените“ обществени поръчки на пътни превозни средства в Зелената книга за градския транспорт [COM(2007) 551: „Към нова култура за градска мобилност“]. Според него „един от възможните подходи би могъл да се основава на превръщането на външните разходи във вътрешни чрез използването като критерии за възлагане освен на цената на превозното средство, така и на разходите за потребление на енергия през целия срок на служба, както и за емисиите на CO₂ и на замърсители, свързани с експлоатацията на превозните средства. В допълнение, обществените поръчки могат да отдадат предпочитания на новите Евро стандарти. По-ранното използване на по-чисти превозни средства би подобрило качеството на въздуха в градските райони.“

Зелената книга за градския транспорт отбелязва също така, по време на публичните консултации, подкрепата на заинтересованите страни за насърчаване въвеждането на пазара на чисти и енергийноефективни превозни средства чрез „зелени“ обществени поръчки. С предложението подход може да се постигне значителна чиста икономическа печалба за автомобилния сектор и за обществото.

Очаква се в дългосрочен план директивата да доведе до по-ниски разходи за чисти и енергийноефективни превозни средства чрез икономии от мащаба, до по-широко разпространение на тези технологии и до общ напредък в областта на опазването на околната среда за целия автомобилен парк.

- **Общ контекст**

Съобщението на Комисията до Европейския парламент и Съвета от 9 февруари 2005 г. по прегледа на стратегията за устойчиво развитие на Европейския съюз [COM(2005) 37] се позовава на създаването на по-чисти превозни средства и системи за управление на движението в градските зони и насърчава обществените поръчки като средство за създаване на благоприятни условия за развитие на еко-нововъведенията.

Предложението на Комисията за енергийна политика на ЕС [COM(2007) 1: „Енергийна политика за Европа“] предложи ЕС да се ангажира да достигне ниво на намаляване на газовете с парников ефект от на-малко 20% към 2020 г. в сравнение с 1990 г. Бяха предложени задължителни цели за ЕС до 2020 г., отнасящи се до повишаване на енергийната ефективност с 20%, постигане на ниво на възобновяема енергия от 20% от общата енергия и дял на биогоривата от 10% от общия пазар на горива, тоест повишаване сигурността на енергийните доставки чрез разнообразяване на енергийните източници.

Групата на високо равнище по въпросите на конкурентоспособността, енергетиката и околната среда, в доклада си от 27 февруари 2007 г. препоръча „частните и обществени поръчки да вземат предвид разходите през целия срок на служба, като се наблегне на енергийната ефективност. Държавите-членки и ЕС следва да разработят и публикуват насоки за обществените поръчки за това как да се излезе от рамката на предоставяне на поръчката на участника в търга, предложил най-ниска цена за по-трайни междинни стоки, в съответствие с директивите за възлагане на обществени поръчки.“

Това предложение отговаря на желанието на Съвета, Парламента и заинтересованите страни да способстват за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства, и на препоръките на държавите-членки и на заинтересованите страни за независим от технологията подход, и съдейства за постигане на приоритетите в светлината на Лисабонската стратегия.

- **Съществуващи разпоредби в областта на предложението**

Законодателството на ЕС регламентира емисиите от превозни средства с помощта на така наречените „Евро“ стандарти, като пределно допустимите стойности стават все по-ограничаващи с времето. Последният въведен стандарт е стандартът Евро 4 за леки автомобили и лекотоварни превозни средства, влязъл в сила през януари 2005 г. Евро 5 за леки автомобили и лекотоварни превозни средства ще влезе в сила през 2009 г. , а Евро 6 — през 2014 г. Що се отнася до тежкотоварните превозни средства, стандартите Евро IV са в сила от октомври 2005 г., Евро V ще влезе в сила през 2008 г., а Комисията подготвя предложение за нов стандарт Евро VI. Ако се изрази предпочитание към последните Евро стандарти в областта на обществените поръчки, това би спомогнало за по-бързо въвеждане на пазара на по-чисти превозни средства.

Тези мерки изиграха значителна роля върху нивата на замърсяване, дължащи се на транспорта. Емисиите от различните регламентирани замърсители спаднаха средно с между 20% и 50% от 1995 година насам. Очаква се спадането да продължи, така че нивата за 2020 г. да бъдат сведени до 25-50% от нивото за 2000 г. (SAFE — програмата „Чист въздух за Европа“, 2005 г.).

Все пак, на много места, качеството на околния въздух все още не съответства на правните изисквания, залегнали в директивите на ЕС. Пределните допустими стойности за прахови частици, които влязоха в сила от януари 2005 г., представляват проблем, като се очаква такива трудности да възникнат и в бъдеще, след намаляването на пределните допустими стойности за азотните окиси от януари 2010 г.

Все повече градове налагат ограничения за свободно движение на превозни средства, с цел да се ограничат емисиите. По-бързото въвеждане на по-чисти превозни средства би могло да помогне на публичните власти да изпълнят задълженията си, произтичащи от директивите за качеството на въздуха и да поддържат устойчива мобилност в градските зони.

- **Съвместимост с други политики и цели на Съюза**

Предложението ще допълва други мерки на ЕС по отношение на стандартите за емисии на замърсители, намаляване на емисиите от CO₂ чрез въвеждане на ограничения за автомобилния парк, етикетиране и данъчни мерки и по отношение създаване на благоприятни условия за въвеждане на пазара на алтернативни горива, като биогорива, и способства за постигане на целите, свързани с общото увеличаване на енергийната ефективност.

Новата стратегия на Общността за емисиите на CO₂ от автомобили е очертана в съобщението на Комисията от февруари 2007 [COM(2007) 19]. Една правна рамка би позволила да се гарантира постигане на целта от 120 g CO₂/km, благодарение на подобрения в автомобилните технологии, от една страна, и увеличаване на употребата на биогорива, от друга. Третият стълб на стратегията на Общността за намаляване емисиите на CO₂ от автомобили се отнася до използването на данъчни мерки за създаване на благоприятни условия за продажба на леки автомобили с по-ниски емисии на въглероден двуокис. Съгласно предложението на Комисията за директива [COM(2005) 261], регистрационните такси и годишните данъци върху превозните средства би трябвало да се изчисляват поне частично в зависимост от емисиите на CO₂. Освен това, в местата за продажба трябва да се осигурява информация за потребителите относно емисиите на CO₂ и Комисията възнамерява да преработи директивата, отнасяща се до осведомеността на потребителите за КПД за определено гориво и емисиите на CO₂, с цел увеличаване ефективността на етикетирането на превозните средства. Това предложение за насърчаване на пускането на пазара на превозни средства с ниски нива на емисии на CO₂ чрез обществените поръчки ще подсили вече съществуващите мерки.

Влиянието на интелигентните автомобилни технологии върху по-чиста и по-ефикасна мобилност [COM(2007) 541] може да се засили чрез подкрепа на чистите и енергийноэффективни превозни средства с помощта на държавни поръчки.

Подобряването на традиционните технологии и развитието на алтернативни автомобилни технологии се финансираше от Общността чрез рамкови програми за научноизследователски и развойни работи и структурни фондове и се насърчаваше от политиките на Комисията за алтернативни горива и превозни средства, като биогорива, природен газ, втечен нефтен газ (ВНГ), автомобили с електрозавиждане, хибридни превозни средства (двигател с вътрешно горене / електродвигател) и превозни средства с водородни/горивни елементи.

Създаването на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни превозни средства чрез обществени поръчки за обществен транспорт, стимулирано с тази инициатива, ще ускори развитието на пазара за тези технологии и ще благоприятства икономията на енергия, опазването на климата и повишаването на качеството на въздуха. Това може да доведе до повишена конкурентоспособност на световните пазари на услуги в сектора на обществен транспорт.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Консултация със заинтересованите страни

Методи на консултиране, основни целеви сектори и общ профил на запитаните

Комисията проведе консултации със заинтересованите страни и държавите-членки за възможните мерки за поощряване разработването и навлизането на пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства.

Проведоха се консултации в рамките на експертни проучвания на тази правна инициатива въз основа на различни подходи. Консултациите бяха разширени с оглед на измененото предложение. Създадена бе също така и смесена група от представители на различни служби на Комисията. Проведоха се публични изслушвания със заинтересованите страни и националните експерти. По-обширна информация бе събрана чрез въпросници в рамките на експертните проучвания и чрез публични консултации по интернет в рамките на подготовката на Зелената книга за градския транспорт. Осъществени бяха и двустранни контакти със заинтересованите страни с цел обмен на информация и задълбочаване на дискусиата за възможните подходи.

Измененото предложение за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства бе представено и дискутирано в рамките на смесената група от представители на различни служби по подготовката на Зелената книга за градския транспорт и в рамките на смесени групи от представители на различни служби по свързани с тоя въпрос теми, като „зелените“ обществени поръчки по принцип и политиките за обществени поръчки, както и на публични конференции с участие на заинтересованите страни.

Обобщение на отговорите и подход при вземането им под внимание

Групата на високо равнище CARS 21 подкрепи инициативата на Комисията за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, при условие, че се възприеме независим от технологията, основаващ се на постигнатите резултати подход.

На всички етапи на консултациите бе изразена подкрепа за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни превозни средства посредством обществени поръчки. Включването на външните разходи в критериите за възлагане на обществени поръчки и бързото прилагане на новите Евро стандарти бяха широко подкрепени.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Засегнати научни/експертни области

Извършените проучвания позволиха да се направи количествен и качествен анализ на влиянието на такава инициатива чрез анализ на съотношението разходи/ползи и да се съберат данни за оценка на общия контекст на инициативата.

Проучване ExternE (външни разходи за енергия)¹, програмата на Комисията „Чист въздух за Европа“² и проучването HEATCO³ предоставиха информация за разходите за емисиите на CO₂, NO_x, въглеводороди, различни от метан, както и на прахови частици. За да не се усложнява процедурата по възлагането, разходите се изразяват в сегашна стойност.

Използвана методология

Различни подходи към правната инициатива бяха разгледани по независим начин от два консултантa-COWI и PriceWaterhouseCoopers. Подходът, ориентиран към технологиите, се основава на избор на специфични технологии, смятани за чисти и енергийно ефективни. Технологично неутралните подходи се основават на превръщането на външните разходи за потребление на гориво, за емисии на CO₂ и на замърсители, във вътрешни разходи при възлагане на обществени поръчки за пътни превозни средства.

Основни консултирани организации/експерти

Европейска асоциация на производителите на автомобили (ACEA); Европейската асоциация за втечен нефтен газ (AEGPL); Европейска асоциация на доставчиците на части за автомобили (CLEPA); Европейска асоциация на производителите на петрол за опазване на околната среда, здравето и безопасността при нефтопреработката и разпространението (CONCAWE); представители на градовете CIVITAS (Стокхолм, Бремен, Ротердам); DEUTSCHER STÄDTETAG; Европейска асоциация на производителите на емулсионни горива (EEFMA); Европейска асоциация за автомобили с природен газ (ENGVA); Научноизследователската организация на европейската автомобилна индустрия (EUCAR); Европейска федерация за транспорт и околна среда (T&E); Международна асоциация за обществен транспорт (UITP); и Съюз на индустриалците в Европейската общност (UNICE).

С националните експерти от държавите-членки бяха направени консултации посредством съвместната експертна група „транспорт и околна среда“.

¹ P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, Methodology 2005 update, European Commission, Luxembourg, 2005 г.

² M. Holland, et al., CAFÉ 2005a, AEA Technology, Didcot, 2005 г.

³ P. Bickel, et al., Stuttgart, 2006 г.

Обобщение на получените и използвани съвети

Основните заключения се състоят в това, че директивата може да има положително влияние върху пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства и върху околната среда и че тя може да подпомогне промишлеността за разработване на чисти и ефективни технологии. За да се позволи гъвкавост на промишления сектор, необходима му за да се адаптира към техническия и икономически прогрес, бе препоръчан технологично неутралният подход.

Превръщането на външните разходи във вътрешни в процеса на вземане на решение за закупуване се счита за ефективен икономически подход, който би повишил прозрачността на пазара по отношение на експлоатационните и обществените разходи, отнасящи се до пътните превозни средства и би могло да се прилага по-широко от управителите на автомобилни паркове, предприятията и частните лица.

Използвани методи за запознаване на обществеността с експертните мнения

Подготвителните документи за дискусиите и протоколите от заседанията и конференциите бяха предоставени чрез интернет на всички засегнати организации и на широката публика.

• Оценка на въздействието

Основните политически решения, които бяха разгледани, са доброволни споразумения, разпространение на информация и регулаторни действия. Статуквото би могло да бъде ползвано като база за сравнение за другите мерки.

- *Доброволните споразумения* водят до несигурност по отношение на резултатите и до трудности при оценката на развитието и на усилията, вложени за постигане на целта. Въпреки това те са стимул за напредък при производителите. Най-общо казано, доброволната инициатива ще включи само част от публичните организации и от операторите в областта на транспорта и това би означавало, че ефектът от нея върху целия пазар би бил по-малък от ефекта при обща задължителна мярка. Друг проблем може да се състои в това, че превозните средства, отговарящи на изискванията на инициативата, могат да не бъдат предлагани от производители в целия ЕС. След като целта на инициативата е насърчаване на продажбата на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, не изглежда ефективно да се подписва ново доброволно споразумение със сектора на производителите на автомобили. Доброволното споразумение би изисквало също така и организиране на кампания за информация и убеждаване, с цел насочване на решението за придобиване.
- *Разпространение на информация* за използването на критерии, свързани с опазването на околната среда в процеса на закупуване на превозно средство: тази възможност не налага никакви преки изисквания. Все пак, разпространението на информация и знания трябва да бъде организирано и ЕС може да предостави информация на държавите-членки. Достъпът до информация ще улесни публичните органи при отчитане на критериите, свързани с околната среда при възлагане на обществени поръчки и при закупуване на превозни средства. Предоставянето на информация относно техническите характеристики и допълнителните финансови разходи ще помогне за вземането на решения при придобиването на превозни

средства. Информацията може да спомогне за преодоляване на липсата на знания и за увеличаване придобиването на чисти и енергийно ефективни превозни средства в публичния сектор.

- *Изрично задължение* обществените поръчки на пътни превозни средства да вземат предвид разхода на гориво и емисиите на CO₂ и на замърсители.

Бяха анализирани различни подходи за правна инициатива с цел насърчаване на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства: технологично неутрален подход, основаващ се на отчитане на разходите за енергия и емисии на замърсители при вземане на решения за поръчки на превозни средства или на съществуващ стандарт за емисии и ориентиран към технологиите подход, основаващ се на избрани технологии.

Заклучение

Оценката на въздействието показва, че може да се очаква положително влияние върху околната среда и конкурентоспособността на европейската промишленост. Най-голяма икономическа печалба би се получила при задължително включване на външните разходи в критериите за възлагане при всички обществени поръчки. Собствениците на превозни средства биха спечелили пряко от спестяването на енергия в дългосрочен план, което ще компенсира възможното повишаване на цената на превозното средство. Освен това, избягването на емисиите на CO₂ и замърсители е от полза за обществото.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Обобщение на предложеното действие

Експлоатационните разходи, свързани с потреблението на енергия, с емисиите на CO₂ и на замърсители през целия срок на служба на превозното средство ще бъдат включени в критериите за възлагане на обществена поръчка за всяка поръчка на пътно превозно средство от публичен орган или доставчик на услуги по силата на договор с публичните власти, а така също за всяка поръчка на пътно превозно средство за предоставяне на услугата обществен транспорт на пътници по лицензия, разрешително или разрешение от публичните власти. Експлоатационните разходи през целия срок на служба на превозното средство представляват паричното изражение на разходите за потреблението на енергия, емисиите на CO₂ и на замърсители, свързани с експлоатацията на закупуваните превозни средства, изчислени в съответствие с изложения в настоящата директива метод.

• Правно основание

Член 175, параграф 1 от Договора за създаване на Европейската общност.

- **Принцип на субсидиарност**

Доколкото предложението не е в сфера, която е от изключителната компетенция на Общността, се прилага принципът на субсидиарност.

Мерки за насърчаване на „зелени“ обществени поръчки и на по-енергийно ефективни и по-чисти пътни превозни са вече приети на някои места на местно, регионално и национално равнище. Обаче действия, ограничени на това равнище, рискуват да раздробят вътрешния пазар и да доведат до високи разходи и да възпрепятстват икономии от мащаба. Така също, малко възможно е производителите на превозни средства да произведат специални серии, за да отговорят на ограничено пазарно търсене. Продукцията на автомобилната промишленост е предназначена за широкия и силно интегриран пазар на ЕС. Следователно подкрепата за развитието на пазар на чисти и енергийно ефективни превозни средства би трябвало да се хармонизира на ниво ЕС, за да предостави на промишления сектор една икономически изгодна рамка.

По-широкото приложение на „зелените“ обществени поръчки, чрез използване на хармонизирани критерии на равнище ЕС може да предостави на пазара по-голяма сигурност за бъдещето на чистите и енергийно ефективни превозни средства и така да се превърне в истински стимул за производителите на превозни средства. Това може да допринесе за значително подобрене на икономическите аспекти на производството на този вид превозни средства чрез достигане на критичната маса за постигане на икономии от мащаба.

Тези обществени поръчки на равнище на Общността биха били и логическо продължение на общностното финансиране на разработването на чисти и енергийно ефективни превозни средства чрез рамковите програми за научноизследователски и развойни работи и структурните фондове. Финансирането от Общността, например чрез структурните и кохезионни фондове, би могло да бъде използвано за насърчаване на технологичното разработване на чисти и енергийно ефективни превозни средства за обществения транспорт и за изграждането на инфраструктура за алтернативни горива.

Както е изложено в плана за действие за енергийната ефективност, публичните органи и частните оператори, които закупуват съвместно, въз основа на обща спецификация, чисти и енергийно ефективни превозни средства, биха създали значителен стимул за производителите от автомобилния сектор, както и сигурност на пазара на този вид превозни средства. Високата прозрачност на превозните средства за обществения транспорт би могла да стимулира по-широк интерес у други участници на пазара към този подход, отчитащ външните разходи при вземането на решение за поръчка.

Обществените поръчки представляват в своята цялост около 16% от БВП на ЕС. Общо поръчките на превозни средства от публични органи годишно се оценяват на 110 000 лека автомобили, 110 000 лекотоварни превозни средства, 35 000 камиони и 17 000 автобуси за ЕС. Съответстващите им пазарни дялове са леко под 1% за автомобили, около 6% за фургони и камиони и около една трета за автобуси.

Значително влияние върху пазара на превозни средства може да се постигне единствено чрез групиране на обществени поръчки посредством критерии, хармонизирани на равнище на ЕС.

Целта за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноэффективни превозни средства не може да бъде постигната достатъчно добре, ако държавите-членки действат индивидуално, тя изисква съвместни действия на равнище на Общността за постигане на критична маса за рентабилно европейско производство.

Дори разходите за потребление на енергия, емисии на CO₂ и на замърсители през цялата продължителност на срока на служба на превозното средство да бъдат включени в задължителните критерии за възлагане на обществена поръчка, това не изключва въвеждането и на други критерии за възлагане, сметнати за необходими от публичните органи.

Следователно предложението отговаря на принципа на субсидиарност.

- **Принцип на пропорционалност**

Директивата въвежда хармонизирана методология за закупуване на чисти и енергийноэффективни превозни средства за обществен транспорт. На първо време прилагането ѝ е незадължително и става задължително след преходен период, необходим за постепенното ѝ въвеждане. Прилагането на методология за придобиване на чисти и енергийноэффективни превозни средства не изключва въвеждането и на други критерии за възлагане, сметнати за необходими от публичните органи.

Държавите-членки поемат пълна отговорност за въвеждане в сила на законовите, подзаконовите и административни разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива.

- **Избор на инструменти**

Предложени инструменти: директива.

Други средства не биха били подходящи поради следната(ите) причина(и).

За да се въведе хармонизирана методология за превръщането на външните разходи във вътрешни, задължителният подход е съществен за гарантиране на правна сигурност на придобиването на чисти и енергийноэффективни превозни средства и за създаване на необходимите стимули за производителите да разработват чисти и енергийноэффективни превозни средства при същите условия за по-широк пазар.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Ограничени разходи ще възникнат във връзка с докладите за прилагането на директивата и с организирането на заседания на комитет, в случай на преработване на техническите данни, включени в приложението към настоящото предложение.

5. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

- **Клауза за преразглеждане/ревизия/автоматично прекратяване**

Предложението включва клауза за преразглеждане по процедурата на комитология.

- **Таблица на съответствието**

От държавите-членки се изисква да съобщят на Комисията текста на националните разпоредби, транспониращи директивата, както и да представят таблица на съответствието между тези разпоредби и настоящата директива.

- **Подробно обяснение на предложението**

Член 1 определя целта на директивата.

Член 2 изисква включването на експлоатационните разходи за потреблението на енергия, емисиите на CO₂ и на замърсители през целия срок на служба в критериите при всяко възлагане на обществена поръчка за пътно превозно средство от компетентен публичен орган или от доставчик на услуги по договор с публичен орган. Държавите-членки следва да осигурят също така прилагането на тези критерии за всяка поръчка на пътно превозно средство за предоставяне на услугата обществен пътнически транспорт по лицензия, разрешително или разрешение от компетентните публични органи.

Член 3 определя методологията за изчисляване на експлоатационните разходи, свързани с потреблението на енергия, с емисиите на CO₂ и на замърсители през целия срок на служба на превозното средство.

Член 4 предвижда адаптирането от комитет на данните, използвани за изчисляване на експлоатационните разходи, свързани с потреблението на енергия, с емисиите на CO₂ и на замърсители през целия срок на служба на превозното средство

Член 5 предвижда помощ от страна на регулаторен комитет, под контрола на Европейския парламент.

Член 6 задължава Комисията да докладва за прилагането на настоящата директива, да оценява резултата от нея и да предлага възможни по-нататъшни действия, ако това е необходимо.

Членове 7, 8 и 9 са обичайни разпоредби, свързани с влизането в сила и транспонирането на директивата.

Преразгледано предложение за

ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за създаване на благоприятни условия за продажба 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 създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията⁴,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁵,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁶,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁷,

като имат предвид че:

- (1) Природните ресурси и тяхното внимателно и рационално използване в съответствие с член 174, параграф 1 от Договора включват петрола, който заема първо място в потреблението на енергия в Европейския съюз, но е също така значителен източник на емисии на замърсители.
- (2) Съобщението на Комисията, озаглавено „Устойчива Европа за един по-добър свят: Стратегия на Европейския съюз за устойчиво развитие“⁸, представено на Европейския съвет в Гьотеборг на 15 и 16 юни 2001 г., определи емисиите на газове с парников ефект и замърсяването, причинено от транспорта, като едни от основните пречки за устойчиво развитие.

⁴ ОВ С , , стр. .

⁵ ОВ С , , стр. .

⁶ ОВ С , , стр. .

⁷ ОВ С , , стр. .

⁸ COM(2001) 264.

- (3) Решение № 1600/2002/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2002 г. за установяване на Шестата програма на Европейската общност за действие в областта на околната среда⁹ признава необходимостта от предприемане на специфични мерки в полза на енергийната ефективност и на икономии на енергия, за включване на целите, отнасящи се до климатичните промени в енергийните и транспортни политики, както и необходимостта от специфични мерки в транспортния сектор с оглед на намаляването на потреблението на енергия и емисиите на парникови газове.
- (4) Съобщението на Комисията „Енергийна политика за Европа“¹⁰ предложи ЕС да се ангажира да достигне ниво на намаляване на газовете с парников ефект от намалко 20% към 2020 г. в сравнение с 1990 г. Бяха предложени задължителни цели за ЕС до 2020 г., отнасящи се до повишаване на енергийната ефективност с 20%, постигане на ниво на възобновяема енергия от 20% от общата енергия и дял на биогоривата от 10% от общия пазар на горива, тоест повишаване сигурността на енергийните доставки чрез разнообразяване на енергийните източници.
- (5) Съобщението на Комисията относно „План за действие по енергийната ефективност: реализиране на потенциала“¹¹ обяви, че Комисията ще продължи усилията си за развитие на пазари за по-чисти, по-интелигентни, по-безопасни, по-енергийноефективни превозни средства чрез възлагане на обществени поръчки и за повишаване на обществената информираност.
- (6) Прегледът в средата на периода на Бялата книга на Комисията от 2001 г. „Нека Европа продължава да се движи“ — устойчива мобилност за нашия континент“¹² обяви, че ЕС ще стимулира съобразени с околната среда нововъведения, най-вече чрез последователни норми Евро и чрез създаване на благоприятни условия за продажба на чисти превозни средства въз основа на възлагане на обществени поръчки.
- (7) Комисията представи нова глобална стратегия, за да може ЕС да достигне целта от 120 g/km за емисии на CO₂ от леки автомобили през 2012 г.¹³ Предложена бе правна рамка за да се гарантира подобряването на автомобилните технологии. Допълнителни мерки следва да насърчат придобиването на енергийноефективни превозни средства.
- (8) Зелената книга за градския транспорт „Към нова култура за градска мобилност“¹⁴ отбелязва, че заинтересованите страни подкрепят идеята за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства чрез „зелени“ обществени поръчки Според него един от възможните подходи би могъл да се основава на превръщането на външните разходи във вътрешни чрез използването като критерии за възлагане освен

⁹ ОВ L 242, 10.9.2002 г., стр. 1.

¹⁰ COM(2007) 1.

¹¹ COM(2006) 545.

¹² COM(2006) 314.

¹³ COM(2007) 19.

¹⁴ COM(2007) 551.

цената на превозното средство и разходите през цялата продължителност на живот за горивата, емисиите на CO₂ и на замърсители, свързани с експлоатацията на превозните средства. В допълнение, публичната търговска политика може да отдаде предпочитания на новите Евро стандарти. По-ранното използване на по-чисти превозни средства би подобрило качеството на въздуха в градските райони.“

- (9) Групата на високо равнище CARS 21 от 12 декември 2005 г. подкрепи инициативата на Комисията за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства, при условие, че се възприеме технологично неутрален, основаващ се на постигнатите резултати, подход.
- (10) Групата на високо равнище по въпросите на конкурентоспособността, енергетиката и околната среда, в доклада си от 27 февруари 2007 г. препоръча при частните и обществени поръчки да се вземат предвид разходите през целия срок на служба, като се наблегне на енергийната ефективност. Държавите-членки и Общността следва да разработят и публикуват насоки за обществените поръчки за това как да се излезе от рамката за предоставяне на поръчката на участника в търга, предложил най-ниска цена за по-устойчиви междинни стоки, в съответствие с директивите за възлагане на обществени поръчки.“
- (11) Чистите и енергийноэффективни превозни средства първоначално имат по-висока цена в сравнение с конвенционалните. Създаването на достатъчно търсене на такива превозни средства следва да гарантира, че икономите от мащаба могат да доведат до намаляване на цената.
- (12) Поръчки на такива превозни средства за обществения транспорт могат да окажат значително влияние върху пазара, ако се прилагат хармонизирани критерии на равнище на Общността.
- (13) Най-голямо влияние върху пазара, както и най-добро съотношение разходи/ползи се получава при задължително включване на разходите, свързани с потреблението на енергия, с емисиите на CO₂ и на замърсители през целия срок на служба на превозното средство в задължителните критерии при възлагане на обществена поръчка за превозни средства за обществения транспорт.
- (14) Включването на потреблението на енергия, на емисиите на CO₂ и на замърсители в задължителните критерии при възлагане на обществена поръчка не води до по-високи общи разходи, а по-скоро позволява отчитането на разходите през целия срок на служба на превозното средство при възлагане на обществена поръчка. В допълнение към правната уредба относно стандартите Евро за максимално допустимите емисии, този подход позволява да се изчисли паричното изражение на реалните емисии на замърсители и не изисква създаването на каквито и да било допълнителни стандарти.

- (15) Проучване ExternE (външни разходи за енергия)¹⁵, програмата на Комисията „Чист въздух за Европа“ (SAFE¹⁶) и проучването HEATCO¹⁷ предоставиха информация за разходите за емисиите на CO₂, NO_x, въглеродороди, различни от метан и на прахови частици. За да не се усложнява процедурата по възлагането, разходите се изразяват в сегашна стойност.
- (16) Задължителното прилагане на критерии при поръчка на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства не изключва въвеждането и на други съответни критерии за възлагане. То не препятства също така избора на превозни средства, модернизирани, с цел подобряване на показателите им по отношение на околната среда.
- (17) Настоящата директива не бива да попречи на възложителите на обществени поръчки да отдадат предпочитание на последните стандарти Евро за емисиите на замърсители при поръчки на превозни средства за обществения транспорт преди посочените стандарти да станат задължителни.
- (18) Комисията следва да бъде оправомощена да адаптира техническите данни, установени с настоящата директива, за изчисляване на експлоатационните разходи през целия срок на служба на пътните превозни средства. Доколкото тези мерки са от общ характер и имат за цел да изменят несъществени елементи, те трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5а от Решение № 1999/468/ЕО от 28 юни 1999 г., за определяне реда и условията за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията¹⁸.
- (19) Доколкото целта за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства не може да бъде постигната достатъчно добре, ако държавите-членки действат индивидуално, а изисква съвместни действия на равнище на Общността за постигане на критична маса превозни средства за рентабилно развитие на европейската промишленост, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, в съответствие с член 5 от Договора за ЕО. В съответствие с принципа на пропорционалност, постановен в посочения член, настоящата директива не излиза извън обхвата, необходим, за да се постигнат тези цели,

¹⁵ P. Bickel, R. Friedrich, ExternE, Methodology 2005 update, European Commission, Luxembourg, 2005 г.

¹⁶ M. Holland, et al., CAFÉ 2005a, AEA Technology, Didcot, 2005 г.

¹⁷ P. Bickel, et al., Stuttgart, 2006 г.

¹⁸ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1 *Предмет*

Настоящата директива налага включването на експлоатационните разходи за потребление на енергия, емисии на CO₂ и емисии на замърсители през целия срок на служба в критериите за възлагане на поръчка за пътно превозно средство от възлагащите органи или възлагащите субекти по смисъла на Директиви 2004/17/ЕО¹⁹ и 2004/18/ЕО²⁰ или като критерии за покупка на такива превозни средства от доставчици на услуги по силата на договор, лицензия, разрешително или разрешение, предоставено от публичните власти, с цел създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства.

Член 2 *Поръчка на чисти и енергийноэффективни превозни средства*

1. Държавите-членки гарантират, че считано от датата, посочена в член 7, параграф 1 най-късно, възлагащите органи или възлагащите субекти по смисъла на Директиви 2004/17/ЕО и 2004/18/ЕО използват методологията, определена в член 3, когато прилагат експлоатационните разходи за потребление на енергия, емисии на CO₂ и емисии на замърсители през целия срок на служба като критерии при възлагане на поръчки за пътни превозни средства.
2. Държавите-членки гарантират, че считано от 1 януари 2012 г. най-късно, всяко възлагане на обществени поръчки за пътни превозни средства от възлагащите органи или възлагащите субекти по смисъла на Директиви 2004/17/ЕО и 2004/18/ЕО, включва като критерии експлоатационните разходи през целия срок на служба за потребление на енергия, емисии на CO₂ и емисии на замърсители, свързани с експлоатацията на превозните средства, като се използва методологията, определена в член 3.
3. Държавите-членки гарантират, че считано от 1 януари 2012 г. най-късно, всяко закупуване на пътни превозни средства за предоставяне на услугата обществен транспорт на пътници по лицензия, разрешително или разрешение, предоставено от публичните органи, включва като критерии за възлагане експлоатационните разходи през целия срок на служба за потребление на енергия, емисии на CO₂ и емисии на замърсители, свързани с експлоатацията на превозните средства, като се използва методологията, определена в член 3.

¹⁹ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр 1.

²⁰ ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр 114.

Член 3

Енергийните разходи и разходите за опазване на околната среда като критерии при възлагане на поръчки за превозни средства

1. За целите на настоящата директива експлоатационните разходи през целия срок на служба за потребление на енергия, емисии на CO₂ и емисии на замърсители, свързани с експлоатацията на превозни средства, придобити чрез поръчка, се представят в парично изражение и се изчисляват в съответствие с методите, изложени в букви а), б) и в).
 - а) Разходите за потребление на енергия за експлоатация на превозно средство се изчисляват въз основа на следната методология:
 - разходът на гориво на километър за превозно средство, в съответствие с параграф 2 от настоящия член, се преобразува в потребление на енергия на километър, като се използват коефициентите на преобразуване от таблица 1 от приложението относно енергосъдържанието на различните горива;
 - използва се само една единствена парична стойност за единица енергия. Тя се равнява на по-ниския от разходите за единица енергия от бензин или дизелово гориво преди облагането с данъци, когато енергията е използвана като гориво за превозни средства;
 - разходите за потребление на енергия за експлоатация на превозно средство през целия му срок на служба се изчислява като се умножи пълният пробег, в съответствие с параграф 3, по потреблението на енергия на километър, в съответствие с първото тире на настоящия параграф и по разходите за единица енергия в съответствие с второто тире на настоящия параграф.
 - б) Разходите за емисиите на CO₂ за експлоатацията на превозно средство през целия му срок на служба се изчисляват като се умножи пълният пробег, в съответствие с параграф 3, по емисиите на CO₂ в килограми на километър, в съответствие с параграф 2, и по разходите на килограм, в съответствие с таблица 2 от приложението.
 - в) Разходите за емисиите на замърсители за експлоатацията на превозно средство през целия му срок на служба се изчисляват чрез събиране на разходите за целия срок на служба за емисиите на азотни окиси, въглеводороди, различни от метан, и за прахови частици. Разходите за емисиите на всеки един замърсител през целия срок на служба на превозно средство се изчисляват като се умножи пълният пробег, в съответствие с параграф 3, по емисиите в грамове на километър, в съответствие с параграф 2, и по съответните разходи на грам, в съответствие с таблица 2 от приложението.

2. Разходът на гориво и емисиите на CO₂ и на замърсители на километър експлоатация на превозно средство се определят въз основа на стандартизирани на равнище ЕС процедури за изпитване, при превозните средства, за които такава процедури са утвърдени в европейското законодателство за одобряване на тип. За превозни средства, за които не са предвидени стандартизирани европейски процедури за изпитване, съпоставимост между две оферти се постига чрез използване на общопризнати процедури за изпитване, на резултатите от изпитания, извършени за компетентните органи, или, при липса на такива, чрез използване на предоставена от производителя информация.
3. Пълният пробег на превозното средство се изчислява въз основа на техническите спецификации, използвани по време на процедурата по възлагане на поръчка. При липса на такива се ползва пълният пробег от таблица 3 от приложението.

Член 4

Адаптиране към техническия прогрес

Адаптирането към техническия прогрес на данните, използвани за изчисляване на експлоатационните разходи през целия срок на служба на пътното превозно средство в съответствие с приложението, имащо за цел да измени несъществени елементи от настоящата директива, се приема в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, предвидена в член 5, параграф 2.

Член 5

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитет.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, при спазване на разпоредбите на член 8 от него“.

Член 6

Отчетност и преразглеждане

1. Един път на всеки две години, считано от датата, посочена в член 8, Комисията изготвя доклад относно прилагането на настоящата директива, и относно действията, предприети от отделните държави-членки за насърчаване на поръчките на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства.
2. Докладът оценява ефекта от настоящата директива и необходимостта от по-нататъшни действия, и включва предложения, ако това е необходимо.

Член 7
Транспониране

1. Държавите-членки въвеждат в сила необходимите закони, подзакони и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива най-късно 18 месеца от датата, предвидена в член 8. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива. Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.
2. Държавите-членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 8
Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след датата на нейното публикуване в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 9
Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставен в Брюксел,

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

Сведения за изчисляване на външните разходи през целия срок на служба на пътните транспортни средства за целите на настоящата директива

Таблица 1: Енергийно съдържание на двигателните горива

Гориво	Енергийно съдържание
Дизелово гориво	36 MJ/l
Бензинови горива	32 MJ/l
Природен газ	38 MJ/Nm ³
ВНГ (втечен нефтен газ),	24 MJ/l
Етанол	21 MJ/l
Биодизел	33 MJ/l
Емулсионни горива	32 MJ/l
Водород	11 MJ/Nm ³

Таблица 2: Разходи за емисии в пътния транспорт (по цени от 2007)

CO₂	NO_x	NMHC	Прахови частици
2 евроцента /kg	0,44 евроцента/kg	0,1 евроцента/kg	8,7 евроцента/kg

Таблица 3: Пробег през целия срок на служба на пътните транспортни средства

Категория на превозното средство (Категории М и N, съгласно определенията на Директива 2007/46/ЕО)	Пробег за срока на служба
Леки автомобили (M1)	200 000 km
Лекотоварни пътнопревозни средства (N1)	250 000 km
Тежкотоварни пътнопревозни средства (N2, N3)	1 000 000 km
Автобуси (M2, M3)	800 000 km