



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 24 май 2019 г.
(OR. en)

2017/0291 (COD)

PE-CONS 57/19

TRANS 122
MI 183
ENV 169
CLIMA 60
CODEC 493

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

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

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2019/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

**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, параграф 1 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 процедура³,

¹ ОВ С 262, 25.7.2018 г., стр. 58.

² ОВ С 387, 25.10.2018 г., стр. 70.

³ Позиция на Европейския парламент от 18 април 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) Както се подчертава в заключенията на Европейския съвет от 23 – 24 октомври 2014 г., Съюзът се ангажира да постигне устойчива, конкурентоспособна, сигурна и декарбонизирана енергийна система. Съобщението на Комисията от 22 януари 2014 г., озаглавено „Рамка за политиките в областта на климата и енергетиката през периода 2020 – 2030 година“, определя за Съюза амбициозни ангажименти за по-нататъшно намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 40% до 2030 г. в сравнение с нивата през 1990 г., за увеличаване на дела на енергията от възобновяеми източници в енергопотреблението с до най-малко 27% и за икономии на енергия от поне 27%, както и за подобряване на енергийната сигурност, конкурентоспособност и устойчивост в Съюза. Оттогава Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета¹ определи дял на енергията от възобновяеми източници като най-малко 32% от брутното крайно потребление на енергия в Съюза до 2030 г., а с Директива (ЕС) 2018/2002 на Европейския парламент и на Съвета² определи нова цел до 2030 г. в областта на енергийната ефективност за Съюза от най-малко 32,5%.

¹ Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

² Директива (ЕС) 2018/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за изменение на Директива 2012/27/ЕО относно енергийната ефективност (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 210).

- (2) В съобщението си от 20 юли 2016 г., озаглавено „Европейска стратегия за мобилност с ниски емисии“, Комисията обяви, че за да може Съюзът да изпълни ангажиментите си, заложи на проведената в Париж през 2015 г. 21-ва конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, декарбонизацията на транспорта трябва да бъде ускорена и до средата на века в сектора ще трябва да бъде постигнат категоричен напредък за нулеви емисии на парникови газове и замърсители на въздуха. Вредните за здравето и околната среда емисии на замърсители на въздуха от транспорта също трябва незабавно и съществено да бъдат намалени. Това може да бъде постигнато с различни инициативи и политики, включително мерки в подкрепа на преминаването към обществен транспорт, и чрез обществени поръчки за насърчаването към чисти превозни средства.
- (3) В съобщението на Комисията от 31 май 2017 г., озаглавено „Европа в движение – Програма за социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“, 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, които използват предимствата на цифровизацията и автоматизацията, ще донесат множество ползи за гражданите на Съюза, държавите членки и промишлеността. Тези ползи включват решения за по-гладка и безопасна мобилност и намаляването на излагане на вредни емисии на замърсители. Също така, както се изтъква в Обръщението за състоянието на Съюза от 13 септември 2017 г., една от основните цели на Съюза е да заеме водеща позиция в света във връзка с декарбонизацията.

- (4) Както беше обявено в посоченото съобщение на Комисията „Европа в движение“, настоящата директива е част от втори пакет с предложения, които ще допринесат за постигането на мобилност с ниски емисии в Съюза. Този пакет, който беше представен в съобщението на Комисията от 8 ноември 2017 г., озаглавено „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 Съюза към мобилност с ниски емисии и да повишат конкурентоспособността на цялата екологична система в Съюза, свързана с мобилността. Насърчаването на чисти превозни средства следва да се осъществява успоредно с по-нататъшното развитие на обществения транспорт като начин за намаляване на задръстванията по пътищата и следователно за намаляване на емисиите и за подобряване на качеството на въздуха .
- (5) Иновациите посредством нови технологии спомагат за намаляване на CO₂ емисиите от превозните средства и за намаляване на замърсяването на въздуха и на шумовото замърсяване, като същевременно спомагат за декарбонизация на транспорта. По-широкото разпространение на пътни превозни средства с нулеви и ниски емисии ще намали емисиите на CO₂ и някои емисии на замърсители (прахови частици, азотни оксиди и неметанови въглеводороди) и по този начин ще подобри качеството на въздуха в градовете и в други замърсени райони, като същевременно ще допринесе за конкурентоспособността и растежа на промишлеността на Съюза на разрастващия се световен пазар за такива превозни средства. Комисията следва да предприеме политически мерки за насърчаване на широкото промишлено навлизане и на производствения капацитет на такива нови технологии във всички държави членки, за да се допринася за равни условия и за балансирано развитие във всички държави членки.

- (6) Пазарните прогнози предвиждат, че покупните цени на чисти превозни средства, ще продължават да спадат. По-ниските оперативни разходи и разходи за поддръжка налагат по-конкурентни общи разходи за собственост още сега. Очакваното намаляване на покупните цени допълнително ще намали пречките пред наличността и навлизането на пазара на чисти превозни средства през следващото десетилетие.
- (7) Въпреки че Съюзът е един от водещите региони за научни изследвания и екологични иновации с висока стойност, най-големите производители на електрически автобуси, задвижвани с акумулаторна батерия, и батерии се намират в азиатско-тихоокеанския регион. По подобен начин световните пазарни тенденции в задвижваните с акумулаторна батерия електрически пътни превозни средства се диктуват от пазарите в Китай и в Съединените щати. Една амбициозна политика на Съюза относно обществени поръчки за чисти превозни средства ще спомогне за стимулиране на иновациите и за допълнително насърчаване на конкурентоспособността и растежа на европейската промишленост на разрастващия се световен пазар за чисти превозни средства и свързаната с тях технологична инфраструктура. Както се отбелязва в съобщението ѝ от 3 октомври 2017 г., озаглавено „Повишаване на ефективността на обществените поръчки в Европа и в полза на Европа“, Комисията ще продължи да играе водеща роля в усилията за осигуряване на еднакви условия на конкуренция и за насърчаване на по-добър достъп до пазарите на обществени поръчки в трети държави, включително за покупка, лизинг, наем или финансов лизинг на пътни превозни средства.

- (8) Като се има предвид, че през 2018 г. публичните разходи за стоки, строителство и услуги са представлявали около 16% от БВП, чрез политиката си за възлагане на обществени поръчки публичните органи могат да поощряват и подпомагат пазари за новаторски стоки и услуги. За да се постигне тази цел, в Директива № 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ следва да се определят ясни и прозрачни изисквания, включително ясни, дългосрочни цели, свързани с възлагането на обществени поръчки, и опростен метод за тяхното изчисляване. С директиви 2014/24/ЕС² и 2014/25/ЕС³ на Европейския парламент и на Съвета се определят минимални правила за възлагане на обществени поръчки, чрез които се координира начинът, по който възлагащите органи и възложителите придобиват строителство, доставки, и услуги. По-специално в посочените директиви се определят общи парични прагове, чиято цел е да определят за кои обществени поръчки се прилага законодателството на Съюза относно обществените поръчки. Тези прагове се прилагат също така и за Директива 2009/33/ЕО.

¹ Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5).

² Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

³ Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

- (9) Наличието на достатъчна инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво е необходимо за разпространението на превозни средства с алтернативни горива. На 8 ноември 2017 г. Комисията прие план за действие в подкрепа на ускореното разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива в Съюза, включително засилена подкрепа за разгръщането на публично достъпна инфраструктура чрез фондове на Съюза, като по този начин се спомага за създаването на по-благоприятни условия за прехода към чисти превозни средства, включително в обществения транспорт. Комисията ще направи преглед на изпълнението на Директива № 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹ до 31 декември 2020 г. и ще представи законодателно предложение за изменение на посочената директива, ако смете за необходимо, въз основа на този преглед.
- (10) 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 енергийноэффективни пътни превозни средства. През 2015 г. Комисията направи последваща оценка на Директива 2009/33/ЕО и стигна до извода, че посочената директива 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 разпоредбите относно покупка на превозни средства. Според констатациите в тази оценка посочената директива не е оказала съществено въздействие за намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха, нито за повишаване на конкурентоспособността на промишлеността.

¹ Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

- (11) В оценката на въздействието, направена от Комисията относно преразглеждането на Директива 2009/33/ЕО, 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 насърчаването и стимулирането на разпространението на чисти превозни средства на пазара. Ползите за гражданите и предприятията на Съюза в средносрочен и дългосрочен план напълно оправдават този подход, при условие че оставя достатъчно гъвкавост на възлагащите органи и възложителите при избора на технологиите, които ще се използват.
- (12) Приложното поле на Директива 2009/33/ЕО се разширява, за да включи практики като лизинга, наема и финансовия лизинг на превозни средства, както и договори за определени услуги, и по този начин се гарантира, че са обхванати всички съответни практики за възлагане на обществени поръчки. Услугите, които попадат в обхвата на настоящата директива, например услуги на обществения пътен транспорт, специализирани услуги за пътен превоз на пътници, услуги на сухопътен пътнически транспорт без разписание, специфични пощенски и колетни услуги, както и услугите по събиране на битови отпадъци, следва да бъдат тези, при които използваните за предоставяне на тези услуги превозни средства попадат в обхванатите от настоящата директива категории превозни средства и при които тези превозни средства представляват основен елемент в договора. Тези услуги следва да бъдат идентифицирани чрез съответните, изброени в приложението кодове от Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки (CPV). Съществуващите договори не следва да бъдат засегнати със задна дата от настоящата директива.

- (13) Основните заинтересовани страни изразяват широка подкрепа за въвеждането на определение за чисти превозни средства, което е съобразено с изискванията за намаляване на емисиите на парникови газове и замърсители на въздуха от леките превозни средства. С цел да се осигурят подходящи стимули, които да насърчат навлизането на превозни средства с нулеви и ниски емисии на пазара в Съюза, разпоредбите относно възлагането на обществени поръчки за такива превозни средства съгласно настоящата директива следва да бъдат съобразени с определението за превозни средства с нулеви и ниски емисии, предвидено в Регламент (ЕС) 2019/... на Европейския парламент и на Съвета¹⁺. Действията съгласно настоящата директива ще допринесат за спазване на изискванията за стандартите, установени в Регламент (ЕС) 2019/ ...⁺⁺. За да се подобри качеството на въздуха, чистите превозни средства следва да бъдат по-ефективни по отношение на минималните изисквания за азотни оксиди (NO_x) и за ултрафини частици - брой на праховите частици (PN), определени от действащите пределни стойности за емисиите при реални условия на движение (RDE). В допълнение към превозните средства с нулеви емисии в днешно време има няколко леки превозни средства с емисии на замърсители на въздуха от 80% или по-малко от сегашните емисионни ограничения. Броят на тези превозни средства обаче се очаква да нарасне през следващите години, особено за хибридни електрически превозни средства с външно зареждане. Прилагането на по-амбициозен подход при обществените поръчки може да осигури значителен допълнителен стимул за развитието на пазара.

¹ Регламент (ЕС) 2019/... на Европейския парламент и на Съвета за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови леки пътнически автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 443/2009 и Регламент (ЕС) № 510/2011 (ОВ L ...)

⁺ ОВ: Моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD)), и добавете номера, датата, заглавието и данните за публикацията в ОВ на този регламент в бележката под линия.

⁺⁺ ОВ: Моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 6/19 (2017/0293(COD))

- (14) Следва да се определят чисти тежки превозни средства чрез използването на алтернативни горива в съответствие с Директива 2014/94/ЕС. Когато за превозните средства, придобити чрез обществени поръчки, трябва да се използват течни биогорива, синтетични или парафинови горива, възлагащите органи и възложителите трябва да гарантират, чрез задължителни договорни клаузи или чрез подобни ефективни средства в рамките на процедурата за възлагане на обществени поръчки, че само такива горива ще се използват в тези превозни средства. Въпреки че е възможно въпросните горива да съдържат добавки, както например в случая с гориво на основата на етанол за адаптирани дизелови двигатели ED95, те не следва да бъдат смесвани с изкопаеми горива.
- (15) За да се подобри качеството на въздуха в общините, е от решаващо значение да бъде обновен автомобилният парк с чисти превозни средства. Освен това принципите на кръговата икономика изискват удължаване на жизнения цикъл на продуктите. Поради това превозните средства, които отговарят на изискванията за чисти превозни средства или за превозни средства с нулеви емисии в резултат на преоборудване, също следва да бъдат разглеждани като част от постигането на съответните минимални цели за обществените поръчки.

- (16) 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 отчита също така, че при градските автобуси с нулеви и ниски емисии пазарът е по-развит, а при камионите с нулеви и ниски емисии все още е на по-ранен етап. Поради ограничената степен на развитие на пазара при автобусите с нулеви и ниски емисии, относително ограничената роля на обществените поръчки в този пазарен сегмент и техните специфични оперативни изисквания автобусите не следва да бъдат включени в обхвата на настоящата директива. В съответствие с подхода, следван в Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета¹ и в Правило 107 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН), превозните средства от категория М₃ със зони за правостоящи пътници се считат за градски автобуси, а превозните средства от категория М₃ с много ограничени или никакви зони за правостоящи пътници се считат за пътнически автобуси. Като се имат предвид твърде ограниченият пазар на двуетажни автобуси и специфичните им проектни ограничения, е целесъобразно по време на първия референтен период, обхванат от настоящата директива, да се прилагат по-ниски минимални цели за обществените поръчки за превозни средства с нулеви емисии от тази категория тежки превозни средства в държавите членки, при които двуетажните автобуси представляват значителен дял от обществените поръчки.

¹ Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1).

- (17) За да се избегне налагането на прекомерна тежест върху публичните органи и операторите, държавите членки следва да могат да освобождават от изискванията на настоящата директива обществените поръчки на някои превозни средства със специфични характеристики, свързани с оперативните им изисквания. Тези превозни средства включват бронирани превозни средства, линейки, погребални коли, достъпни за инвалидни колички превозни средства от категория M₁, подвижни кранове, превозни средства, проектирани и произведени за използване главно върху строителни площадки или в кариери, пристанищни или летищни съоръжения, както и превозни средства, специално проектирани и конструирани или пригодени за използване от въоръжените сили, гражданската защита, противопожарните служби и силите, отговарящи за поддържането на обществения ред. Такива адаптации могат да се отнасят до инсталирането на специализирано комуникационно оборудване или аварийни светлини. Изискванията, предвидени в настоящата директива не следва да се прилагат за превозни средства, които са проектирани и конструирани специално за извършване на работа и които не са подходящи за превоз на пътници или за транспортиране на стоки. Тези превозни средства включват превозни средства за поддръжка на пътищата, например снегорини.

- (18) Определянето на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства, които трябва да бъдат постигнати на равнището на държавите членки в два референтни периода, които приключват през 2025 и 2030 г., следва да даде сигурност за провеждането на трайна политика за пазарите където са необходими инвестиции в мобилност с нулеви и ниски емисии. Минималните цели допринасят за създаването на пазар за чисти превозни средства на цялата територия на Съюза. Те осигуряват време, за да се адаптират процедурите за възлагане на обществени поръчки, и излъчват ясно послание за пазара. Освен това изискването половината от минималната цел за автобусите, придобити чрез обществени поръчки в тези референтни периоди от време, да бъде изпълнено чрез възлагането на обществени поръчки за автобуси с нулеви емисии, усилва ангажимента за декарбонизация на транспортния сектор. Следва да се отбележи, че тролейбусите се считат за автобуси с нулеви емисии, ако работят само с електричество или използват само силово предаване с нулеви емисии, когато не са свързани към мрежата, а в противен случай те продължават да се считат за чисти превозни средства. В оценката на въздействието се посочва, че в зависимост от икономическите си възможности и сериозността на проблема държавите членки все повече определят цели. В зависимост от икономическите им възможности (брутен вътрешен продукт на глава от населението) и степента на излагане на замърсяване (гъстота на населението в градовете) за отделните държави членки следва да бъдат определени различни цели. Оценката на териториалното въздействие, проведена за настоящата директива сочи, че въздействието ще бъде равномерно разпределено във всички региони на Съюза.

- (19) Държавите членки следва да разполагат с гъвкавост за разпределянето на усилията за постигане на минималните цели на своя територия в съответствие с конституционната си рамка и съгласно целите на своята транспортна политика. При разпределянето на усилията в рамките на дадена държава членка биха могли да се вземат предвид различни фактори, като разликите в икономическия капацитет, качеството на въздуха, гъстотата на населението, характеристиките на транспортните системи, политиките за декарбонизация на транспорта и за намаляване на замърсяването на въздуха, или други приложими критерии.
- (20) Превозните средства с нулеви емисии на отработили газове също оставят отпечатък върху околната среда поради емисиите, произтичащи от веригата на доставки на гориво от етапа на извличане до резервоара, както и поради процеса на производство на компонентите и степента, в която те могат да бъдат рециклирани. За да бъдат съвместими с целите за устойчивост, батериите следва да бъдат произвеждани при минимално въздействие върху околната среда в рамките на Съюза и извън него, по-специално по отношение на процеса на добиване на суровини, които да бъдат използвани в производството на батериите. Насърчаването на технологии за справяне с това предизвикателство, например устойчиви и подлежащи на рециклиране батерии, може да допринесе за цялостната устойчивост на електрическите пътни превозни средства чрез инициативи като Европейския алианс за акумулаторните батерии и Плана за действие на ЕС в областта на акумулаторните батерии и в контекста на преразглеждането на Директива № 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹. Възможното отражение на емисиите на CO₂ през целия жизнен цикъл и на емисиите на CO₂ за превозни средства „от източника на гориво до потребителя“ следва да се разгледа за периода след 2030 г., като се вземат предвид съответните разпоредби на правото на Съюза за изчисляването им към съответния момент.

¹ Директива 2006/66/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 година относно батерии и акумулатори и отпадъци от батерии и акумулатори, и за отмяна на Директива 91/157/ЕИО (ОВ L 266, 26.9.2006 г., стр. 1).

- (21) В своята препоръка до Съвета и Комисията от 4 април 2017 г. след проучването относно измерването на емисиите в автомобилния сектор¹, Европейският парламент призова държавите членки да насърчат политики на екологосъобразни обществени поръчки чрез закупуване на превозни средства с нулеви емисии и превозни средства с най-ниски емисии от публични органи за своите автомобилни паркове или за обществени или полуобществени програми за съвместно ползване на автомобили и за постепенното премахване на нови автомобили с емисии на CO₂ до 2035 г.
- (22) Въздействието може да бъде най-голямо, ако обществените поръчки за чисти превозни средства бъдат насочени към области, където замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване са относително големи. Публичните органи в държавите членки се насърчават да отделят особено внимание на тези области, при изпълнението на своите национални минимални цели при възлагането на обществени поръчки. Публичните органи се насърчават също да предприемат мерки, например да предоставят достатъчно финансови ресурси на възлагащите органи и възложителите, за да не се допуска разходите за спазване на определените в настоящата директива минимални цели при възлагането на обществени поръчки да водят до по-високи цени на билетите за потребителите или до намаляване на услугите за обществен транспорт, или да възпрепятстват разработването на непътен чист транспорт, например трамваите и метрото. Публичните органи следва да отразят съответните действия в представяните от тях доклади по настоящата директива. За да се избегне непропорционална тежест и да се оптимизират потенциалните резултати от настоящата директива, на публичните органи следва да се предостави подходяща техническа помощ.

¹ ОВ С 298, 23.8.2018 г., стр. 140.

- (23) Общественият транспорт представлява твърде малък дял от емисиите от транспортния сектор. За да се насърчи допълнително декарбонизацията на транспорта, да се подобри качеството на въздуха и да се поддържат еднакви условия на конкуренция между различните оператори, държавите членки могат, в съответствие с правото на Съюза, да решат да наложат подобни изисквания и на частните оператори и на услугите, които не попадат в обхвата на настоящата директива, например дружествата за таксиметрови услуги, за отдаване на автомобили под наем и за съвместно ползване на автомобили.
- (24) 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, включително 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 изисква използването на задължителна методика, а възлагащите органи и възложителите следва 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, на базата на критериите за икономически най-изгодната оферта, описани в член 67 от Директива 2014/24/ЕС и член 82 от Директива 2014/25/ЕС, като се вземе предвид разходната ефективност през целия експлоатационен срок на превозното средство, както и екологичните и социалните аспекти.

- (25) Докладите за възложените обществени поръчки съгласно настоящата директива следва да дават ясна представа за пазара, за да може ефикасно да се следи нейното изпълнение. Тези доклади следва да започват с предварително предоставяне на информация от държавите членки на Комисията до ...[36 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], като продължат с представянето на първия пълен доклад за изпълнението на минималните цели при възлагането на обществени поръчки през 2026 г., след което доклади следва да се представят на всеки три години. Времовата рамка следва да бъде приведена в съответствие със съществуващите задължения за докладване съгласно директиви 2014/24/ЕС и 2014/25/ЕС. С цел да се сведе до минимум административната тежест за публичните органи и да се осигури реална представа за пазара, следва да се улесни използването на опростен формат за докладване. Комисията ще предостави решения за регистрацията и наблюдението в базата данни на електронния ежедневник за поръчки (TED) и ще осигури подробни доклади относно превозните средства с нулеви и ниски 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).

- (26) Целенасочените мерки за подкрепа като част от публичната политика на национално равнище и на равнището на Съюза могат допълнително да подпомогнат разпространението на чисти превозни средства и тяхната инфраструктура на пазара. Тези мерки включват засилено използване на фондове на Съюза за подпомагане на обновяването на парковете на обществения транспорт и по-добър 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.¹ се посочва възможността да се предостави публична подкрепа, с която да се насърчи развитието на необходимата инфраструктура за разпространението на алтернативни горива. Въпреки това Договорът за функционирането на Европейския съюз, и по-специално членове 107 и 108 от него, ще продължат да се прилагат за такава публична подкрепа.

¹ ОВ С 200, 28.6.2014 г., стр. 1.

- (27) Целенасочени мерки за подкрепа на възлагането на поръчки за чисти превозни средства могат да помогнат на възлагащите органи и възложителите. По смисъла на настоящата многогодишна финансова рамка (МФР) за периода 2014 – 2020 г. Съюзът разполага с набор от различни средства за подпомагане на държавите членки, местните органи и заинтересованите оператори при прехода им към устойчива мобилност. По-специално европейските структурни и инвестиционни фондове са ключов източник за финансиране на проекти за градска мобилност. Чрез „Хоризонт 2020“ – програмата на Съюза за научни изследвания, създадена с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹, се финансират проекти за научни изследвания и иновации относно градската мобилност и интелигентните градове и общности, а чрез Механизма за свързване на Европа, създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета,² се оказва подкрепа за разгръщането на съответната инфраструктура в градските възли. Въвеждането на определение за чисто превозно средство и определянето на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за такива превозни средства в настоящата директива може да спомогне за гарантирането на още по-добро целенасочено използване на финансовите инструменти на Съюза, включително в следващата МФР за периода 2021 – 2027 г. Тези мерки за подкрепа ще спомогнат за намаляването на първоначалните големи инвестиции в инфраструктурните промени и ще подпомогнат декарбонизацията на транспорта.

¹ Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за установяване на „Хоризонт 2020“ – рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014 – 2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО (ОВ С 347, 20.12.2013 г., стр. 104).

² Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

- (28) За да спомогне да се гарантира, че потенциалните ползи се използват в пълна степен, Комисията следва да предоставя насоки на държавите членки по отношение на различните фондове на Съюза, които могат да бъдат използвани, и следва да улеснява и структурира обмена на знания и най-добри практики между държавите членки, за да насърчи купуването, лизинга, наема и финансовия лизинг на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства от възлагащите органи и възложителите. Комисията също така следва да продължава да предоставя технически и финансови консултантски услуги на местните органи и оператори чрез инструменти, като например чрез Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси, Съвместна помощ за подкрепа на проекти в европейските региони (JASPERS) и Съвместна европейска подкрепа за устойчиви инвестиции в градските райони (JESSICA). Тази помощ следва да включва насърчаване на възлагащите органи и възложителите да обединяват своите ресурси в съвместното възлагане на обществени поръчки за енергийноэффективни пътни превозни средства с ниски емисии, за да се постигнат икономии от мащаба и да се улесни постигането на целите на настоящата директива.
- (29) За да се постигне максимално въздействие на инвестициите, мобилността и градското планиране трябва да бъдат по-добре координирани, например чрез използването на планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ). ПУГМ са планове, които се разработват в отделни области на политиката и в сътрудничество с различни равнища на управление, като комбинират различните видове транспорт, безопасността на движението по пътищата, доставките на товари, управлението на мобилността и интелигентните транспортни системи. ПУГМ могат да играят важна роля за постигането на целите на Съюза по отношение на намаляването на емисиите на CO₂, шума и замърсяването на въздуха.

- (30) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия във връзка с определянето на общ формат за докладите от държавите членки и техните договорености за предаване на данни. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹.
- (31) До 31 декември 2027 г. Комисията следва да направи преглед на прилагането на Директива 2009/33/ЕО. Този преглед следва да бъде придружен, когато е целесъобразно, от законодателно предложение за изменение на посочената директива за периода след 2030 г., включително за определяне на нови амбициозни цели и разширяване на обхвата, така че той да обхваща и други категории превозни средства, като например превозни средства от категория L и машини на строителни обекти. В своя преглед Комисията следва също така да оцени, наред с другото, възможността за привеждане на настоящата директива в съответствие с всяка методология за отчитане на емисиите на CO₂ през целия жизнен цикъл и на емисиите на CO₂ „от източника на гориво до потребителя“, разработени в контекста на стандартите за емисиите на CO₂ на ЕС от превозни средства, както и възможността за насърчаване на устойчиви и годни за рециклиране батерии и използване на най-добрите и регенерирани гуми.
- (32) Въпреки че минималните цели относно възлагането на обществените поръчки, определени в настоящата директива не се прилагат за институциите на Съюза, е желателно институциите на Съюза да дават пример в това отношение.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (33) Доколкото 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 от държавите членки, а поради нуждата от обща и дългосрочна стратегическа рамка и поради съображения за обхвата могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (34) Съгласно Съвместната политическа декларация на държавите членки и на Комисията относно обяснителните документи от 28 септември 2011 г.¹ държавите членки са поели ангажимент в обосновани случаи да прилагат към съобщението за своите мерки за транспониране един или повече документи, обясняващи връзката между елементите на дадена директива и съответстващите им части от националните инструменти за транспониране. По отношение на настоящата директива законодателят смята, че предоставянето на тези документи е обосновано.
- (35) Поради това Директива 2009/33/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

¹ ОВ С 369, 17.12.2011 г., стр. 14.

Член 1
Изменения на Директива 2009/33/ЕО

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

- 1) Заглавието се заменя със следното:

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

- 2) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет и цели

Настоящата директива изисква от държавите членки да гарантират, че възлагащите органи и възложителите вземат предвид енергийните аспекти и въздействието върху околната среда през целия експлоатационен живот на превозните средства, в това число и потреблението на енергия, емисии на CO₂ и емисии на определени замърсители, при придобиването чрез обществена поръчка на пътни превозни средства с цел насърчаване на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства и увеличаване на приноса на транспортния сектор за политиките на Съюза в областта на околната среда, климата и енергетиката.“

3) Член 2 се заменя със следното:

„Член 2

Освобождавания

Държавите членки могат да освобождават от изискванията, установени в настоящата директива, превозните средства, посочени в член 2, параграф 2, буква г) и в член 2, параграф 3, букви а) и б от Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета* и част А, точки 5.2– 5.5 и точка 5.7 от приложение I към посочения регламент.

* Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).“

4) Член 3 се заменя със следното:

„Член 3

Обхват

1. Настоящата директива се прилага за обществени поръчки чрез:

- а) договори за покупка, лизинг, наем или финансов лизинг на пътни превозни средства, които се възлагат от възлагащи органи или възложители, доколкото те имат задължението да прилагат процедурите за възлагане на обществени поръчки, посочени в Директиви 2014/24/ЕС^{*} и 2014/25/ЕС^{**} на Европейския парламент и на Съвета;
- б) обществени поръчки за услуги по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета^{***}, които имат за предмет предоставянето на услуги за пътнически автомобилен превоз над определен праг, който се определя от държавите членки и не надвишава приложимата прагова стойност, определена в член 5, параграф 4 от същия регламент;
- в) договорите за услуги, посочени в таблица 1 от приложението към настоящата директива, доколкото възлагащите органи или възложителите са задължени да прилагат процедурите за възлагане на обществени поръчки, определени в директиви 2014/24/ЕС и 2014/25/ЕС.

Настоящата директива се прилага само за договори, за които е отправена покана за участие в състезателна процедура след ... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение], или, в случаите, за които не се предвижда покана за участие в състезателна процедура, когато възлагащият орган или възложителят е започнал процедурата на възлагане на обществени поръчки след тази дата.

2. Настоящата директива не се прилага по отношение на:
- а) превозни средства, посочени в член 2, параграф 2, букви а), б) и в) и в член 2, параграф 3, буква в) от Регламент (ЕС) № 2018/858;
 - б) превозни средства от категория М₃, различни от превозни средства от клас I и клас А, определени в член 3, точки 2 и 3 от Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета ^{****}.

* Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

** Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014, стр. 243).

*** 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 и за отмяна на регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета (ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1).

**** Регламент (ЕО) № 661/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно изискванията за одобрение на типа по отношение на общата безопасност на моторните превозни средства, техните ремаркета и системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за тях (ОВ L 200, 31.7.2009 г., стр. 1).“

5) Член 4 се заменя със следното:

„Член 4

Определения

За целите на настоящата директива:

- 1) „възлагащи органи“ означава възлагащите органи съгласно определенията в член 2, параграф 1, точка 1 от Директива 2014/24/ЕС и в член 3 от Директива 2014/25/ЕС;
- 2) „възложители“ означава възложителите, съгласно определението в член 4 от Директива 2014/25/ЕС;
- 3) „пътно превозно средство“ означава превозно средство от категория М или N, съгласно определението в член 4, параграф 1, букви а) и б) от Регламент (ЕС) 2018/858;

4) „чисто превозно средство“ означава:

- а) превозно средство от категория M₁, M₂ или 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, определени в таблица 2 от приложението, или;
- б) превозно средство от категория M₃, N₂ или N₃, използващо алтернативни горива, съгласно определението в член 2, точки 1 и 2 от Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета^{*}, с изключение на горива, произведени от суровини с висок риск от непреки промени в земеползването, за които се наблюдава значително разширяване на производствения район в терени с високи въглеродни запаси, в съответствие с член 26 от Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета^{**}. В случая на превозни средства, използващи течни биогорива, синтетични и парафинови горива, тези горива не се смесват с конвенционални изкопаеми горива;

- 5) „тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии“ означава чисто превозно средство, съгласно определението в точка 4, буква б) от настоящия член, без двигател с вътрешно горене или с двигател с вътрешно горене, който отделя по-малко от 1 g CO₂/kWh, измерено в съответствие с Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета^{***} и мерките за неговото прилагане, или което отделя по-малко от 1 g CO₂/km, измерено в съответствие с Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета^{****} и мерките за неговото прилагане.

* Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

** Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

*** Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 година за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства и за изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 и Директива 2007/46/ЕО и за отмяна на директиви 80/1269/ЕИО, 2005/55/ЕО и 2005/78/ЕО (ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1).

**** Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 година за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1).“

6) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Минимални цели при възлагането на обществени поръчки

1. Държавите членки гарантират, че при придобиването чрез обществена поръчка на превозни средства и услуги, посочени в член 3, се спазват минималните цели при възлагането на обществени поръчки за чисти леки превозни средства, предвидени в таблица 3 от приложението, и за чисти тежки превозни средства, предвидени в таблица 4 от приложението. Тези цели са изразени като минимални проценти чисти превозни средства в общия брой пътни превозни средства, обхванати от съвкупността от всички договори, посочени в член 3, възложени между... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] и 31 декември 2025 г., за първия референтен период и между 1 януари 2026 г. и 31 декември 2030 г., за втория референтен период.
2. За целите на изчисляване на минималните цели при обществените поръчки датата на обществената поръчка, която следва да бъде взета предвид, е датата на приключване на процедурата за възлагане на обществена поръчка чрез възлагане на договора.
3. Превозните средства, които отговарят на определението за „чисто превозно средство“ съгласно член 4, точка 4 или на определението за „тежкотоварно превозно средство с нулеви емисии“ съгласно член 4, точка 5 в резултат на преоборудване, могат да се считат за чисти превозни средства или съответно за превозни средства с нулеви емисии за целите на спазването на минималните цели при възлагането на обществени поръчки.

4. Що се отнася до договорите, посочени в член 3, параграф 1, буква а), за целите на оценката на спазването на минималните цели при възлагането на обществените поръчки се взема предвид броят на закупените, отдадените на лизинг, отдадените под наем или отдадените при условия на финансов лизинг по силата на всеки договор пътни превозни средства.
5. При договорите, посочени в член 3, параграф 1, букви б) и в), броят на пътните превозни средства, които ще се използват за предоставяне на услугите, обхванати от всеки договор, се взема предвид при оценката на спазването на минималните цели при възлагането на обществените поръчки.
6. Ако не бъдат приети нови цели за периода след 1 януари 2030 г., определените за втория референтен период цели продължават да се прилагат и се изчисляват в съответствие с параграфи 1—5 за следващите петгодишни периоди.
7. Държавите членки могат да прилагат или да упълномощават своите възлагачи органи или възложители да прилагат по-високи национални цели или по-строги изисквания от тези, посочени в приложението.“

7) Членове 6 и 7 се заличават;

8) Член 8 се заменя със следното:

„Член 8

Обмен на знания и най-добри практики

Комисията улеснява и структурира обмена на знания и най-добри практики между държавите членки относно практиките за насърчаване на обществените поръчки за чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства от възлагащите органи и възложителите.“

9) Член 9 се заменя със следното:

„Член 9

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, създаден с член 9 от Директива 2014/94/ЕС.

Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета*.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 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.

* Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“

- 10) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Докладване и преглед

1. До... [36 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] държавите членки уведомят Комисията относно мерките, предприети за прилагане на настоящата директива и относно техните намерения по отношение на бъдещите дейности по изпълнението, включително графика и възможното споделяне на усилията между различните равнища на управление, както и всяка друга информация, която държавата членка счита за важна.

2. До 18 април 2026 г. и на всеки три години след тази дата, държавите членки представят на Комисията доклад за изпълнението на настоящата директива. Тези доклади придружават докладите, предвидени в член 83, параграф 3, втора алинея от Директива 2014/24/ЕС и в член 99, параграф 3, втора алинея от Директива 2014/25/ЕС, и съдържат информация за мерките, предприети за изпълнение на настоящата директива, относно бъдещите дейности по изпълнението, както и всяка друга информация, която държавата членка счита за важна. Тези доклади включват също така броя и категориите превозни средства, обхванати от договорите, посочени в член 3, параграф 1 от настоящата директива, въз основа на данните, предоставени от Комисията в съответствие с параграф 3 от настоящия член. Информацията се представя на базата на категориите, определени в Регламент (ЕО) № 2195/2002 на Европейския парламент и на Съвета*.
3. За да подпомага държавите членки в техните задължения за докладване, Комисията събира и публикува броя и категориите превозни средства, обхванати от договорите, посочени в член 3, параграф 1, букви а) и в) от настоящата директива, чрез извличане на съответните данни от обявленията за възлагане на обществени поръчки, публикувани в базата данни на електронния ежедневник за поръчки (TED) в съответствие с директиви 2014/24/ЕС и 2014/25/ЕС.

4. До 18 април 2027 г. и на всеки три години след това Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад относно изпълнението на настоящата директива, в който се посочват мерките, предприети от държавите членки в това отношение, в следствие на докладите, посочени в параграф 2.
5. До 31 декември 2027 г. Комисията прави преглед на изпълнението на настоящата директива и, когато е целесъобразно, представя законодателно предложение за нейното изменение за периода след 2030 г., включително за определянето на нови цели и за включването на други категории превозни средства, като например дву- и триколесни превозни средства.
6. Комисията приема актове за изпълнение в съответствие с член 9, параграф 2, в който се определя форматът на докладите, посочени в параграф 2 от настоящия член, и договореностите за тяхното предаване.

* Регламент (ЕО) № 2195/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. относно Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки (CPV) (ОВ L 340, 16.12.2002 г., стр. 1).“

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

Член 2
Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива до ... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение]. Те незабавно информират Комисията за това.

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 те приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

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

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в ...

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ

Информация за прилагането на минимални цели при възлагането
на обществени поръчки за чисти пътни превозни средства
с цел да се подпомогне мобилността с ниски емисии в държавите членки

Таблица 1: Кодове от Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки
(CPV) за услуги, , посочени в член 3, параграф 1, буква в)

Код по CPV	Описание
60112000-6	Услуги на обществения пътен транспорт
60130000-8	Специализирани услуги за пътен превоз на пътници
60140000-1	Услуги на сухопътен пътнически транспорт, без разписание
90511000-2	Услуги по събиране на битови отпадъци
60160000-7	Превоз на пощенски пратки с неспециални автомобили
60161000-4	Превоз на колети с неспециални автомобили
64121100-1	Услуги по доставяне на писма
64121200-2	Услуги по доставяне на колети

Таблица 2: Пределни стойности на емисиите за чисти леки превозни средства

Категории превозни средства	До 31 декември 2025 г.		От 1 януари 2026 г.	
	CO ₂ g/km	Емисии на замърсители на въздуха при реални условия на движение* като процент от пределните стойности на емисиите**	CO ₂ g/km	Емисии на замърсители на въздуха при реални условия на движение* като процент от пределните стойности на емисиите**
M ₁	50	80 %	0	Не се прилага.
M ₂	50	80 %	0	Не се прилага.
N ₁	50	80 %	0	Не се прилага.

* Декларирани максимални стойности на емисиите на ултрафини частици при реални условия на движение в #/km (като брой на праховите частици, PN) и на азотни оксиди (NO_x) в mg/km, както са съобщени в точка 48.2 от сертификата за съответствие, както е описано в приложение IX към Директива 2007/46/ЕО за цялостни и градски пътувания в реални условия на движение.

** Приложимите пределни стойности на емисиите, посочена в приложение I към Регламент (ЕО) № 715/2007 или заменилите го впоследствие актове.

Таблица 3: Минималните цели при възлагането на обществени поръчки за чисти леки превозни средства в съответствие с таблица 2 като дял от общия брой леки превозни средства, обхванати от договорите, посочени в член 3, в държавите членки

Държава членка	От... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г.	От 1 януари 2026 г. до 31 декември 2030 г.
Люксембург	38,5 %	38,5 %
Швеция	38,5 %	38,5 %
Дания	37,4 %	37,4 %
Финландия	38,5 %	38,5 %
Германия	38,5 %	38,5 %
Франция	37,4 %	37,4 %
Обединено кралство	38,5 %	38,5 %
Нидерландия	38,5 %	38,5 %
Австрия	38,5 %	38,5 %
Белгия	38,5 %	38,5 %
Италия	38,5 %	38,5 %
Ирландия	38,5 %	38,5 %
Испания	36,3 %	36,3 %
Кипър	31,9 %	31,9 %
Малта	38,5 %	38,5 %
Португалия	29,7 %	29,7 %
Гърция	25,3 %	25,3 %

Държава членка	От... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г.	От 1 януари 2026 г. до 31 декември 2030 г.
Словения	22 %	22 %
Чехия	29,7 %	29,7 %
Естония	23,1 %	23,1 %
Словакия	22 %	22 %
Литва	20,9 %	20,9 %
Полша	22 %	22 %
Хърватия	18,7 %	18,7 %
Унгария	23,1 %	23,1 %
Латвия	22 %	22 %
Румъния	18,7 %	18,7 %
България	17,6 %	17,6 %

Таблица 4: Минималните цели при възлагането на обществени поръчки за дела на чистите тежки превозни средства в общия брой тежкотоварни превозни средства, обхванати от договорите, посочени в член 3, на равнище държава членка*

Държава членка	Камиони (категория на превозното средство — N ₂ и N ₃)		Автобуси (категория на превозното средство M ₃)*	
	От... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г.	От 1 януари 2026 г. до 31 декември 2030 г.	От... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г.	От 1 януари 2026 г. до 31 декември 2030 г.
Люксембург	10 %	15 %	45 %	65 %
Швеция	10 %	15 %	45 %	65 %
Дания	10 %	15 %	45 %	65 %
Финландия	9 %	15 %	41 %	59 %
Германия	10 %	15 %	45 %	65 %
Франция	10 %	15 %	43 %	61 %
Обединено кралство	10 %	15 %	45 %	65 %
Нидерландия	10 %	15 %	45 %	65 %
Австрия	10 %	15 %	45 %	65 %
Белгия	10 %	15 %	45 %	65 %
Италия	10 %	15 %	45 %	65 %
Ирландия	10 %	15 %	45 %	65 %
Испания	10 %	14 %	45 %	65 %
Кипър	10 %	13 %	45 %	65 %
Малта	10 %	15 %	45 %	65 %
Португалия	8 %	12 %	35 %	51 %
Гърция	8 %	10 %	33 %	47 %

Държава членка	Камиони (категория на превозното средство — N ₂ и N ₃)		Автобуси (категория на превозното средство M ₃)*	
	От... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г.	От 1 януари 2026 г. до 31 декември 2030 г.	От... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящата директива за изменение] до 31 декември 2025 г.	От 1 януари 2026 г. до 31 декември 2030 г.
Словения	7 %	9 %	28 %	40 %
Чехия	9 %	11 %	41 %	60 %
Естония	7 %	9 %	31 %	43 %
Словакия	8 %	9 %	34 %	48 %
Литва	8 %	9 %	42 %	60 %
Полша	7 %	9 %	32 %	46 %
Хърватия	6 %	7 %	27 %	38 %
Унгария	8 %	9 %	37 %	53 %
Латвия	8 %	9 %	35 %	50 %
Румъния	6 %	7 %	24 %	33 %
България	7 %	8 %	34 %	48 %

*

Половината от минималната цел за дела на чистите автобуси трябва да бъде постигната чрез възлагане на обществени поръчки за автобуси с нулеви емисии, съгласно определението в член 4, точка 5. Това изискване е занижено до една четвърт от минималната цел за първия референтен период, ако повече от 80 % от автобусите, обхванати от съвкупността от всички договори, посочени в член 3, възложени през този период в държава членка, са двуетажни автобуси.“.