

Брюксел, 8.11.2017г.
SWD(2017) 367 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

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

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Обобщение
Оценка на въздействието във връзка с преразглеждането на Директива 2009/33/ЕО
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той е проблем на равнището на ЕС?
Директивата за чисти превозни средства едва в незначителна степен изпълнява целта си да стимулира обществените поръчки за чисти превозни средства (превозни средства с ниски и нулеви емисии и други превозни средства, използващи алтернативни горива). Това ограничава въздействието ѝ за навлизането на такива превозни средства на пазара, за намаляване на емисиите на CO₂ и на замърсители на въздуха от превозни средства, закупени по процедури за възлагане на обществени поръчки, и за повишаване на икономическия растеж и конкурентоспособността. Проблемът произтича от ограниченото приложно поле на директивата, от неясните разпоредби относно покупката на превозни средства и от ограниченото използване на прекалено сложната методика за изчисляване на паричното изражение.
Какви цели трябва да бъдат постигнати?
Основната цел на политиката е да допринесе за устойчив и конкурентоспособен автомобилен транспорт чрез увеличаване на обществените поръчки за чисти превозни средства (превозни средства с ниски и нулеви емисии и други превозни средства, използващи алтернативни горива). Обществените поръчки реално ще подпомогнат навлизането на чисти превозни средства на пазара и намаляването на емисиите на CO₂ и на замърсители на въздуха, като същевременно ще запазят икономическия растеж и конкурентоспособността в сектора на транспорта. Целта на настоящата инициатива е да се разшири приложното поле на директивата и да се опрости изпълнението ѝ, като същевременно се създаде сигурност за съществуването на дългосрочно пазарно търсене.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
В Обръщението за състоянието на Съюза през 2017 г. като първостепенна задача се посочва необходимостта ЕС да заеме водеща позиция в света във връзка с декарбонизацията. Търсенето все още представлява проблем за пазарите в ЕС. Настоящата инициатива има за цел да създаде стимул за повишаване на търсенето, който да доведе до по-широко разпространение на чисти леки и тежки превозни средства на пазара. Тя допълва стандартите за емисиите на CO₂ от леките автомобили и микробусите за периода след 2020 г. в рамките на общ пакет и подход и предлага допълнителен стимул за тежките превозни средства с ниски и нулеви емисии, за които понастоящем не се прилагат мерки във връзка с емисиите на CO₂.
Инициативата задава дългосрочна ориентация на политиката и подпомага стратегическото съгласуване на обществените поръчки. Сигурността за съществуването на дългосрочно търсене ще стимулира пазарните инвестиции и ще допринесе за намаляване на разходите за превозните средства, а това ще даде възможност на местните и регионалните органи да предприемат по-добри действия за изпълнение на политиката. Мерките са пропорционални и не включват намеса в изпълнението на основната отговорност за организацията на услуги за (обществен) превоз, като на публичните органи в държавите членки се предоставят гъвкавост и свобода на преценката относно изпълнението. Преразгледаната директива пренася пазарния тласък от по-напредналите държави членки към държавите, в които пазарът едва прохода, и способства за създаването на общоевропейски подход към пазара, който държавите членки не могат да постигнат самостоятелно. Ползите за европейските граждани в средносрочен и дългосрочен план са значителни.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант сред тях? Ако няма такъв, каква е причината за това?
Вариантите на политиката предполагат различна степен на амбициозност и намеса. При първия вариант на политиката се прави оценка на възможността за отмяна на Директивата за чисти превозни средства. Предвижда се основните стратегически цели на настоящата инициатива да се постигнат с действия в рамките на националната политика и с доброволни действия на европейско равнище. Вторият вариант на политиката включва общо определение за чисти превозни средства и преработена методика за парично изражение на енергийните аспекти на превозните средства и на въздействието им върху околната среда. Държавите членки трябва да изберат — или да транспонират определението в

своето законодателство, като в този случай са длъжни да създадат национална уредба за политиката в тази област, в която да посочат целите си до 2030 г., или да транспонират методиката за изчисляване на паричното изражение, която трябва да се прилага от всички публични органи.

При третия вариант на политиката, който има два варианта (с не толкова амбициозни и с по-амбициозни цели), приложното поле на Директивата за чисти превозни средства се разширява, така че да включи наеманите, отдаваните под наем и закупените на изплащане превозни средства, както и договорите за конкретни видове услуги за превоз. С него се въвежда определение за чисти превозни средства въз основа на подход за пределни стойности на емисиите (емисии на CO₂ и на замърсители на въздуха в отработилите газове) за леките превозни средства и се определят съответни минимални цели при възлагането на обществени поръчки в държавите членки. Създава се също така обща схема за докладване и наблюдение.

При четвъртия вариант на политиката, който има два варианта (с не толкова амбициозни и с по-амбициозни цели), приложното поле на директивата се разширява също както при третия вариант на политиката, но се въвежда определение за чисти превозни средства въз основа на подход, свързан с използването на алтернативни горива (електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторна батерия и с горивни елементи, превозни средства, използващи природен газ, хибридни електрически превозни средства с външно захранване), за всички леки и тежки превозни средства, и се определят съответни минимални цели при възлагането на обществени поръчки в държавите членки. И при третия, и при четвъртия вариант на политиката методиката за изчисляване на паричното изражение отпада.

Петият вариант на политиката има най-мощни последици. При него сега действащата директива се заменя с регламент, в който се определя методика за изчисляване на паричното изражение на енергийните аспекти на превозните средства и въздействието им върху околната среда. Този вариант би бил най-ефикасен за постигане на заложените цели, но разходите и степента на намеса при него са най-големи.

При шестия вариант на политиката приложното поле на Директивата за чисти превозни средства се разширява, така че да включи наеманите, отдаваните под наем и закупените на изплащане превозни средства, както и договорите за конкретни видове услуги за превоз. С него се въвежда определение за чисти превозни средства, съчетаващо подхода за пределни стойности на емисиите (емисии на CO₂ и на замърсители на въздуха в отработилите газове) — за леките превозни средства, и определение, което се основава на използването на алтернативни горива — за тежките превозни средства, и се определят съответни минимални цели при възлагането на обществени поръчки в държавите членки. Създава се и възможност изискванията на директивата да бъдат адаптирани за тежките превозни средства, след като на равнището на Съюза за тях бъдат установени съответни изисквания относно емисиите на CO₂. Създава се също така обща схема за докладване и наблюдение.

Каква позиция застъпват различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?

Заинтересованите страни не подкрепят първия вариант на политиката. При втория вариант на политиката се признава добавената стойност от въвеждането на определение за чисти превозни средства, но се изразяват общи за страните съмнения по какъв начин може да се гарантират съгласуваност и амбициозен подход в рамките на националната уредба. По-голямата част от заинтересованите страни от публичния и частния сектор (представители на градски управи, икономически субекти, производители) подкрепят въвеждането на определение за чисто превозно средство, като отдават различни предпочитания за подход, основан на емисиите, или подход, основан на използването на алтернативни горива. Производителите на автомобили призовават за амбициозна минимална цел за превозни средства, използващи алтернативни горива, при възлагането на обществени поръчки. Мнозинството представители на публичните органи подкрепят основан на емисиите подход, както и минимални цели, но само ако не бъдат определени на равнището на градовете. Превозвачите застъпват сходно виждане. Отбелязват се слабости във връзка с тежките превозни средства. С явно мнозинство се ползва становището, че при преразглеждането на директивата методиката за изчисляване на паричното изражение следва да отпадне. По-голямата част от заинтересованите страни отхвърлят петия вариант на политиката.

В. Въздействие на предпочитания вариант

Какви са предимствата на предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?

Предпочитаният вариант е шестият вариант на политиката, като при него се очаква да намалеят както емисиите на CO ₂ , NO _x и прахови частици (ПЧ10), така и екологичните разходи, свързани с емисиите на CO ₂ и замърсители на въздуха (2,2 милиарда евро за жизнения цикъл на превозните средства, доставени по процедури за обществени поръчки в периода 2020 — 2035 г.). Според оценките за същия период (2020 — 2035 г.) при този вариант ще може да се разкрийт още 6700 работни места, а приходите в отрасъла ще се увеличат с 4,2 милиарда евро.
Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?
При шестия вариант на политиката нетното намаляване на разходите за периода 2020 — 2035 г. се изчислява приблизително на 4,2 милиарда евро спрямо базовия сценарий, като това сочи по-големи социално-икономически ползи (увеличаване на приходите за предприятията и създаване на работни места) и екологични ползи (свързани с намаляването на CO ₂ и замърсителите на въздуха).
Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?
Като се има предвид като цяло неголемият пазарен дял на леките превозни средства, които се доставят по процедури за обществени поръчки, при тях въздействието върху МСП и конкурентоспособността е умерено. Дружествата за наемане и отдаване под наем ще трябва да приспособят автомобилния си парк, като процесът ще бъде улеснен от ускореното намаляване на разходите на пазара на превозни средства. Очаква се разходите да бъдат прехвърлени на клиентите, като това ще има положително отражение върху оперативните разходи. При тежките превозни средства МСП, произвеждащи превозни средства с ниски и нулеви емисии, ще реализират печалба, а МСП, доставящи конвенционални превозни средства, ще трябва да се приспособят към новите условия. Недвусмисленото и предсказуемо дългосрочно търсене на пазара за автобуси ще подпомогне конкурентоспособността на отрасъла. По-големите инвестиции за изграждането на инфраструктура за презареждане и зареждане с гориво, както и за развитие на електроенергийната система, ще имат положително отражение за икономическия растеж.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?
Приема се, че допълнителните разходи за обществени поръчки за периода 2020 — 2035 г. ще възлязат на 2,2 милиарда евро. Общо за периода, обхванат от оценката (до 2035 г.), се очаква административните разходи леко да намалеят — с 2,4 милиона евро.
Ще има ли друго значително въздействие?
При настоящата оценка на въздействието не бяха констатирани други значителни последици. При оценката на въздействието беше установено, че отражението върху приходите от данъци в отделните държави членки може да бъде различно поради различните данъчни ставки за горивата и използваната енергия.
Пропорционалност
Процедурите за възлагане на обществени поръчки се съгласуват стратегически. Инициативата предоставя гъвкавост на държавите членки и на публичните органи да съобразят минималните изисквания с националната конюнктура. Предлаганите мерки не включват намеса в компетентността на държавите членки да организират осигуряването на услуги за превоз. Те не се отнасят за всички обществени поръчки, а само за част от тях, и оставят свобода за избора на технология. Минималните изисквания са различни за различните държави членки.
Г. Последващи действия
Кога ще се извърши преглед на политиката?
Комисията ще направи оценка на новото законодателство през 2027 г.