



Брюксел, 8.1.2019 г.  
SWD(2019) 2 final

**РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА**

**Критерии на ЕС за екологосъобразни обществени поръчки за автомобилен транспорт**

# Критерии на ЕС за ЕОП за автомобилен транспорт

1	ВЪВЕДЕНИЕ .....	3
1.1	Определение и обхват .....	5
1.2	Общи бележки относно проверката .....	7
2	ОСНОВНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА .....	10
3	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ, ЛИЗИНГ ИЛИ НАЕМ НА ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (ЛТПС) И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИЯ L (КАТЕГОРИЯ 1).....	12
3.1	Предмет.....	12
3.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	12
3.3	Обяснителни бележки .....	21
4	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА УСЛУГИ В ОБЛАСТТА НА МОБИЛНОСТТА (КАТЕГОРИЯ 2) .....	24
4.1	Предмет.....	24
4.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	24
4.3	Обяснителни бележки .....	29
5	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ ИЛИ ЛИЗИНГ НА АВТОБУСИ (КАТЕГОРИЯ 3) .....	30
5.1	Предмет.....	30
5.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	30
5.3	Обяснителни бележки .....	38
6	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА АВТОБУСНИ УСЛУГИ (КАТЕГОРИЯ 4).....	41
6.1	Предмет.....	41
6.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	41
6.3	Клаузи за изпълнение на договора.....	47
7	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ ИЛИ ЛИЗИНГ НА КАМИОНИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ОТПАДЪЦИ (КАТЕГОРИЯ 5).....	48
7.1	Предмет.....	48
7.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	48
7.3	Обяснителни бележки .....	53

8	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА УСЛУГИ ПО СЪБИРАНЕ НА ОТПАДЪЦИ (КАТЕГОРИЯ 6) .....	54
8.1	Предмет.....	54
8.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	54
8.3	Клаузи за изпълнение на договора.....	59
8.4	Обяснителни бележки .....	60
9	КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА УСЛУГИ ПО ПРЕМЕСТВАНЕ, ПОЩЕНСКИ ИЛИ КУРИЕРСКИ УСЛУГИ (КАТЕГОРИЯ 7) .....	60
9.1	Предмет.....	60
9.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	61
10	ОБЩИ КРИТЕРИИ ЗА КАТЕГОРИИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА.....	66
10.1	Предмет.....	66
10.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	66
11	ОБЩИ КРИТЕРИИ ЗА КАТЕГОРИИТЕ УСЛУГИ .....	71
11.1	Предмет на поръчката и критерии за подбор.....	71
11.2	Технически спецификации и критерии за възлагане .....	72
11.3	Клаузи за изпълнение на договора.....	74
11.4	Обяснителни бележки .....	78
12	Оценка на разходите за целия жизнен цикъл.....	81
12.1	Отражение върху разходите за някои критерии в предложения набор .....	85

## 1 ВЪВЕДЕНИЕ

Критериите на ЕС за екологосъобразни обществени поръчки (ЕОП) са предвидени за улеснение на публичните органи в процеса по осигуряването на стоки, услуги и строителни работи с намалено въздействие върху околната среда. Използването на критериите е **доброволно**. Критериите са формулирани по такъв начин, че ако съответният орган ги сметне за целесъобразни, да може да ги включи (частично или изцяло) в тръжната си документация с минимално редактиране. Преди публикуването на покана за участие в тръжна процедура е препоръчително публичните органи да проверят наличното предлагане на стоките, услугите и строителните работи, които планират да закупят на пазара, на който работят. Когато възлагащ орган възнамерява да използва критериите, предложени в настоящия документ, той следва да направи това по такъв начин, че да се гарантира съответствие с изискванията на законодателството на ЕС в областта на обществените поръчки (вж. например членове 42, 43, член 67, параграф 2 или член 68 от Директива 2014/24/ЕС и подобни разпоредби в други законодателни актове на ЕС в областта на обществените поръчки). Някои практически съображения по този въпрос са представени и в ръководството „Купувайте екологосъобразно!“ от 2016 г., достъпно на адрес: [http://httpес.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook\\_2016\\_bg.pdf](http://httpес.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_2016_bg.pdf).

В настоящия документ са посочени преработените критерии на ЕС за ЕОП за автомобилния транспорт. В придружаващ технически доклад е представена пълната обосновка за избора на тези критерии и са включени препратки към източници за допълнителна информация. Критериите са разделени в категориите критерии за подбор, технически спецификации, критерии за възлагане и клаузи за изпълнението на договора. Критериите са два вида:

- **Основни критерии** — разработени са с оглед на лесното им прилагане за ЕОП, като са съсредоточени върху ключовата(ите) област(и) на екологичните характеристики на даден продукт и с тях се цели свеждането до минимум на административните разходи на дружествата.
- **Пълни критерии** — при тях се вземат под внимание повече аспекти или по-високи нива на екологичните характеристики, като са предназначени за използване от органи, които искат да подпомогнат по-активно свързаните с околната среда и иновациите цели.

Когато критериите и за двата вида са еднакви, се включва текстът „еднакво за основните и пълните критерии“.



## 1.1 Определение и обхват

Продуктовата група „автомобилен транспорт“ включва следните категории превозни средства и услуги:

Категория 1: „закупуване, лизинг или наемане на леки автомобили, леки търговски превозни средства (ЛТПС) и превозни средства от категория L“:

- „леки автомобили и ЛТПС“: превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub>, както е определено в Директива 2007/46/ЕО;
  - превозни средства от категория L, както е определено в Регламент № 168/2013.
- Превозните средства със специално предназначение, като например бронирани превозни средства, са изключени от обхвата.

Категория 2: „услуги в областта на мобилността“:

- „специализирани услуги за пътен превоз на пътници“, обхванати от код 60130000-8 по Общия терминологичен речник, свързан с обществените поръчки (CPV);
- „услуги на сухопътен пътнически транспорт, без разписание“, обхванати от код 60140000-1 по CPV. Това следва да обхваща възложени с договор услуги за обществен транспорт (обществен транспорт, възложен с договор на таксиметрови дружества, т.е. извършване на превоз на ученици/учащи, които не са в състояние да пътуват сами);
- „услуги по даване под наем на автобуси с водач“, обхванати от код 60172000-3 по CPV;
- „таксиметрови услуги“, обхванати от код 60120000-5 по CPV;
- „съвместно ползване на автомобили“: съгласно тази категория дадена организация притежава превозните средства и платформата. Обикновено тя е по-стандартизирана и надеждна от услугите, предоставяни от едно лице на друго, и някои производители на автомобили разполагат с асоциирано дружество за съвместно ползване на автомобили;
- „комбинирани услуги в областта на мобилността“ (CMS): услуги на основата на нов бизнес модел, които предлагат на потребителите широка гама от комбинирани варианти за мобилност въз основа на абонамент и унифицирано фактуриране, евентуално също така с предлагане на услуги под формата на пакети, пригодени към нуждите на клиента, например пакет от пътувания, които обикновено се извършват в рамките на седмицата. CMS се подпомагат от определена форма на цифров интерфейс за клиента (приложение, уеб базирана услуга и др.);

- „велосипеди“: велосипеди (кодове 34430000-0 и 34431000-7 по CPV), ремаркета за велосипеди, електрически велосипеди (код 34420000-7 по CPV);
- „леки електрически превозни средства и самобалансиращи се превозни средства“, чиито специфични определения са в процес на разработване от CEN/TC 354/WG 4.
- Към тази категория се прилагат и определения на леки автомобили, ЛТПС, превозни средства от категория L и автобуси.

Категория 3: „закупуване или лизинг на автобуси“:

- превозни средства от категории M<sub>2</sub> и M<sub>3</sub>, както е определено в Директива 2007/46/ЕО.
  - Категория M<sub>2</sub>: превозни средства, проектирани и конструирани за превозване на пътници и съдържащи повече от осем места в допълнение към мястото на водача, и с максимална маса, ненадвишаваща 5 тона.
  - Категория M<sub>3</sub>: превозни средства, проектирани и конструирани за превозване на пътници с повече от осем места в допълнение към мястото на водача, и с максимална маса, надвишаваща 5 тона.

Категория 4: „автобусни услуги“:

- „автобусни услуги“ или „услуги на обществения транспорт“: услугите следва да бъдат определени като тези, които са обхванати от код 60112000-6 по CPV (услуги на обществения пътен транспорт).

Категория 5: „камиони за събиране на отпадъци“:

- превозни средства от категории N<sub>2</sub> и N<sub>3</sub> или тежкотоварни превозни средства (ТТПС), както са определени в Директива 2007/46/ЕО, които са предназначени за осигуряване на услуги, попадащи в категориите „Услуги по събиране на битови отпадъци“ (код 90511000-2) и „Услуги по превозване на отпадъци“ (код 90512000-9) по CPV.

Категория 6: „услуги по събиране на отпадъци“:

- услуги, които попадат в категориите „Услуги по събиране на битови отпадъци“ (код 90511000-2) и „Услуги по превозване на отпадъци“ (код 90512000-9) по CPV.

Категория 7: „услуги по преместване, пощенски или куриерски услуги“:

- услуги, които попадат в категориите по CPV за различни услуги по преместване, пощенски или куриерски услуги:
  - група 641: услуги на националната поща, куриерски услуги с изключение на превоз на пощенски пратки с железопътен транспорт, куриерски услуги на въздушния транспорт и превоз на пощенски пратки по вода;
  - 79613000-4: услуги по преместване на служители на друго работно място;
  - 63100000-0: услуги по обработка и складиране на товари;
  - 98392000-7: услуги по преместване.

(Моля, направете справка с техническия доклад за подробности и допълнителни технически определения)

## **1.2 Общи бележки относно проверката**

Предложеният начин за проверка при малък брой критерии е да се представят протоколи от изпитвания. За всеки от критериите са посочени подходящите методи на изпитване. Публичният орган трябва да прецени на кой етап би следвало да се представят резултатите от такива изпитвания. Като цяло не изглежда необходимо от всички участници в тръжната процедура да се изисква да представят резултати от изпитвания от самото начало. За да се намали тежестта за участниците в тръжната процедура и публичните органи, при предаването на офертите би могло да се сметне за достатъчно представянето на лична декларация. Има различни варианти относно това дали и кога са необходими тези изпитвания:

### а) На етапа на тръжната процедура:

При *договори за еднократна доставка* може да се изиска от оферента с икономически най-изгодната оферта да представи такива доказателства. Договорът може да бъде възложен, ако доказателствата бъдат счестени за достатъчни. Ако доказателствата бъдат счестени за недостатъчни или несъответстващи, тогава:

- i) ако методът на проверка се отнася до техническа спецификация, следва да се изискат доказателства от следващия в класирането оферент, след което се обмисля възлагането на договора на него;



- ii) ако методът на проверка се отнася до критерий за възлагане, допълнително присъдените точки се отнемат, а класирането на офертите се преизчислява, като се прилагат всички свързани с това последици.

С протокол от изпитване се удостоверява, че за изпълнението на определени изисквания е направено изпитване с примерен продукт, а не с позициите, които действително се доставят по договора. При рамкови договори положението може да е различно. Тази хипотеза е разгледана по-подробно в следващата точка относно изпълнението на договора и в допълнителните обяснения по-долу.

#### б) По време на изпълнението на договора:

Резултатите от изпитванията за един или няколко продукта, доставени в рамките на договора, могат да бъдат изискани или като мярка по принцип, или в случай на съмнения за невярно деклариране. Това е особено важно при рамкови договори, по които не е предвидена първоначална поръчка.

Препоръчва се изрично да се включат клаузи за изпълнение на договора. В тях следва да се предвиди възлагащият орган да има право да извършва произволни изпитвания за проверка по всяко време през периода на договора. Ако резултатите от тези изпитвания покажат, че доставените продукти не отговарят на критериите, възлагащият орган има право да наложи санкции и може да прекрати договора. Някои публични органи включват условия, според които, ако след изпитванията продуктът отговаря на техните изисквания, разходите по изпитванията се покриват от публичния орган; ако обаче изискванията не са спазени, доставчикът покрива разходите.

По отношение на *рамкови споразумения* моментът, в който трябва да бъде представено доказателство, зависи от структурата на конкретния договор:

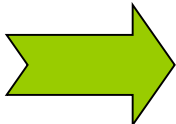
- i) при рамкови споразумения с един изпълнител, при които отделните артикули, подлежащи на доставяне, се определят при възлагането на рамковото споразумение и въпросът е само колко бройки ще са необходими, се прилагат същите съображения както за споменатите по-горе договори за еднократна доставка;
- ii) при рамкови споразумения, при които предварително се избират няколко възможни доставчици с последващ конкурс за предварително избраните, на този етап на първоначален подбор оферентите ще трябва да докажат единствено своята способност да доставят артикули, които отговарят на минималните изисквания за изпълнение на рамковото споразумение. При последвалите договори за изпълнение (или поръчки), които се възлагат след конкурс между предварително избраните

доставчици, по принцип се прилагат същите съображения, както в букви а) и б) по-горе, ако в конкурса трябва да бъде доказано съответствие с допълнителни изисквания. Ако конкурсът се определя само въз основа на цената, то следва да се обмисли проверка на етапа на изпълнение на договора.

Трябва да се отбележи също така, че съгласно член 44, параграф 2 от Директива 2014/24/ЕС възлагащите органи трябва да приемат и други подходящи доказателства. Те могат да включват техническо досие от производителя, когато съответният икономически оператор не е имал достъп до протоколите от изпитването или не е било възможно да ги получи в съответните срокове. Това е така, при условие че липсата на достъп е била по независещи от въпросния икономически оператор причини и във връзка с това той докаже, че предоставените от него строителни дейности, доставки или услуги отговарят на изискванията или критериите, които са определени в техническите спецификации, критериите за възлагане или условията за изпълнение на договора. Ако по повод на извършването на изпитвания е направено позоваване на сертификат/протокол от изпитване, изготвен от даден орган за оценяване на съответствието, възлагащите органи също така трябва да приемат и сертификати/протоколи за изпитване, издадени от други еквивалентни оценяващи органи.

## 2 ОСНОВНИ ВЪЗДЕЙСТВИЯ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Въз основа на наличните научни доказателства, основните въздействия на автомобилния транспорт върху околната среда от гледна точка на жизнения цикъл са обобщени в таблицата по-долу (за повече подробности вж. техническия доклад). В същата таблица също така се представя подходът на ЕС за ЕОП за смекчаване или намаляване на тези въздействия.

Основни въздействия върху околната среда през жизнения цикъл на продукта	Подход за екологосъобразни обществени поръчки на ЕС
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Емисии на парникови газове (ПГ) и замърсители на въздуха, генерирани при потреблението на енергия по време на етапа на употреба</li> <li>• Емисии на ПГ и замърсители на въздуха, генерирани в цялата верига на доставки на енергоносители</li> <li>• Въздействия върху околната среда, възникнали при производството на акумулаторни батерии за електрически превозни средства</li> <li>• Излъчван шум от превозното средство и гумите по време на етапа на употреба</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изискване на критерии за емисиите на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа за автомобили и ЛТПС и специфични технологии за тежкотоварни превозни средства и превозни средства от категория L</li> <li>• Изискване на критерии за показателите на емисиите на замърсители на въздуха за автомобили и ЛТПС и специфични технологии за тежкотоварни превозни средства и превозни средства от категория L</li> <li>• Изискване на критерии за съпротивлението при търкаляне на гумите</li> <li>• Изискване на критерии за енергийната ефективност на електрическите автомобили и ЛТПС</li> <li>• Изискване на критерии за гаранциите за акумулаторните батерии</li> <li>• Изискване на критерии за излъчвания шум от превозните средства и гумите</li> </ul>

- Изискване на ключови умения и прилагането на ключови мерки и практики за управление на околната среда от доставчиците на услуги
- Изискване на адекватни и чести обучения за служителите на доставчиците на услуги
- Изискване на критерии за гумите и смазочните масла за дейностите по поддръжка

*Редът, в който са представени въздействията, не отразява непременно тяхната значимост.*

Подробна информация за автомобилния транспорт, включително информация за свързаното с него законодателство, стандарти и технически източници, използвани като сведения, е предоставена в техническия доклад.

### 3 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ, ЛИЗИНГ ИЛИ НАЕМ НА ЛЕКИ АВТОМОБИЛИ, ЛЕКИ ТЪРГОВСКИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА (ЛТПС) И ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ОТ КАТЕГОРИЯ L (КАТЕГОРИЯ 1)

#### 3.1 Предмет

ПРЕДМЕТ
<p>Закупуване, лизинг или наем на леки автомобили, леки търговски превозни средства (ЛТПС) и превозни средства от категория L с ниско въздействие върху околната среда.</p> <p>Превозните средства със специално предназначение, като например бронирани превозни средства, са изключени от обхвата.</p>

#### 3.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

**Важно:** към тази категория се прилагат и общите критерии за категориите превозни средства (раздел 10)

Основни критерии	Пълни критерии								
ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ (ТС)									
<p><b>ТС1. Стойности на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа</b></p> <p>Емисиите на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа на превозните средства, не трябва да надхвърлят следните стойности:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Тип превозно средство<sup>1)</sup></th> <th>CO<sub>2</sub> g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Автомобили малки (M<sub>1</sub>)</td> <td>2018 г.: 86 (NEDC)<sup>2)</sup> 2019 г.: 103 (WLTP)<sup>2)</sup> 2020 г.: 99 (WLTP) 2021 г.: 95 (WLTP)</td> </tr> </tbody> </table>	Тип превозно средство <sup>1)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	Автомобили малки (M <sub>1</sub> )	2018 г.: 86 (NEDC) <sup>2)</sup> 2019 г.: 103 (WLTP) <sup>2)</sup> 2020 г.: 99 (WLTP) 2021 г.: 95 (WLTP)	<p><b>ТС1. Стойности на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа</b></p> <p>Емисиите на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа на превозните средства не трябва да надхвърлят следните стойности:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Тип превозно средство</th> <th>CO<sub>2</sub> g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Всички превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub></td> <td>2018 г.: 45 (NEDC) 2019 г.: 40 (WLTP)</td> </tr> </tbody> </table>	Тип превозно средство	CO <sub>2</sub> g/km	Всички превозни средства от категории M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	2018 г.: 45 (NEDC) 2019 г.: 40 (WLTP)
Тип превозно средство <sup>1)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km								
Автомобили малки (M <sub>1</sub> )	2018 г.: 86 (NEDC) <sup>2)</sup> 2019 г.: 103 (WLTP) <sup>2)</sup> 2020 г.: 99 (WLTP) 2021 г.: 95 (WLTP)								
Тип превозно средство	CO <sub>2</sub> g/km								
Всички превозни средства от категории M <sub>1</sub> и N <sub>1</sub>	2018 г.: 45 (NEDC) 2019 г.: 40 (WLTP)								

Автомобили — средни (M <sub>1</sub> )	2018 г.: 94 (NEDC) 2019 г.: 104 (WLTP) 2020 г.: 100 (WLTP) 2021 г.: 97 (WLTP)		2020 г.: 35 (WLTP) 2021 г.: 25 (WLTP)
Автомобили — големи (M <sub>1</sub> )	2018 г.: 107 (NEDC) 2019 г.: 111 (WLTP) 2020 г.: 106 (WLTP) 2021 г.: 102 (WLTP)		<p>Превозните средства от категория L трябва да бъдат електрически с акумулаторна батерия.</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.</p>
ЛТПС — малки (дизелово гориво, N <sub>1</sub> клас I)	2018 г.: 93 (NEDC) 2019 г.: 116 (WLTP) 2020 г.: 113 (WLTP)		
ЛТПС — малки (бензин, N <sub>1</sub> клас I)	2018 г.: 117 (NEDC) 2019 г.: 135 (WLTP) 2020 г.: 131 (WLTP)		
ЛТПС — средни (N <sub>1</sub> клас II)	2018 г.: 127 (NEDC) 2019 г.: - от 1.1.2019 г. до 31.8.2019 г. 124 (NEDC) - от 1.9.2019 г.: 157 (WLTP) 2020 г.: 153 (WLTP)		
ЛТПС — големи (N <sub>1</sub> клас III)			
2018 г.: 151+0,096*(M — 1766,35) (NEDC) 2019 г.:			
- от 1.1.2019 г. до 31.8.2019 г. 147+0,096*(M — 1766,35) (NEDC) - от 1.9.2019 г.: 193+0,096*(M — 1766,35)			

<p>(WLTP) 2020 г.: <math>188+0,096*(M - 1766,35)</math> (WLTP) където М е масата на превозното средство.</p>	<p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.</p>	
<p><b>ТС2. Емисии на замърсители на въздуха</b> <i>Бележка: Този критерий се прилага към превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с базова маса<sup>1)</sup>, ненадвишаваща 2610 kg. Превозните средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с базова маса, надвишаваща 2610 kg, ще трябва да отговарят на ТС2 „Емисии на замърсители на въздуха“ от категория 3 (раздел 5.2).</i></p> <p>От 1 септември 2019 г. всички нови автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на показатели на емисиите при реални условия (RDE), които не надхвърлят граничните стойности съгласно норма Евро 6 за емисии на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) и брой на праховите частици (PN) (без да се включва приложимото допустимо отклонение<sup>2)</sup>).</p> <p>От 1 януари 2021 г. всички нови автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на показатели на RDE, които не надхвърлят 0,8 от граничните стойности съгласно норма Евро 6 за NO<sub>x</sub> и PN (без да се включва приложимото допустимо отклонение<sup>2)</sup>).</p>		<p><b>ТС2. Емисии на замърсители на въздуха</b> <i>Ако се закупуват превозни средства, които трябва да се използват в райони с проблеми с качеството на въздуха: превозните средства трябва да бъдат с нулеви емисии на отработили газове.</i> <i>Ако не е налична инфраструктура за зареждане или очакваният профил на използване изисква изминаване на големи разстояния: превозните средства могат да бъдат поне със способност за нулеви емисии на отработили газове, което означава автомобил, който може да измине минимален пробег без отделяне на никакви емисии на отработили газове. Възлагащият орган може в поканата за участие в тръжната процедура да определи минималния пробег с нулеви емисии на отработили газове в съответствие с очакваните профили на използване (предложеният по подразбиране пробег би могъл да бъде 40 km). Считано от 2019 г., пробегът без отделяне на никакви емисии на отработили газове ще бъде пробегът в режим на електрическо задвижване съгласно WLTP.</i></p>

*Ако се закупуват превозни средства, които трябва да се използват в райони с проблеми с качеството на въздуха<sup>3)</sup>: превозните средства трябва да бъдат с нулеви емисии на отработили газове.*

*Ако не е налична инфраструктура за зареждане или очакваният профил на използване изисква изминаване на големи разстояния:*

*превозните средства могат да бъдат поне със способност за нулеви емисии на отработили газове, което означава автомобил, който може да измине някакъв минимален пробег без никакви емисии на отработили газове. Възлагащият орган може да определи минималния пробег с нулеви емисии на отработили газове в съответствие с очакваните профили на използване в поканата за участие в тържната процедура (предложеният по подразбиране пробег би могъл да бъде 40 km). Считано от 2019 г., пробегът без отделяне на никакви емисии на отработили газове ще бъде пробегът в режим на електрическо задвижване съгласно Хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP).*

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.



<p><b>ТС3. Индикатори за смяна на предавката (ИСП)</b></p> <p><i>Бележка: Този критерий не се прилага за превозни средства с автоматична предавателна кутия. Критерият не се отнася за електрически превозни средства и хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа, поради което не е включен в пълния критерий.</i></p> <p>ЛТПС трябва да бъдат оборудвани с индикатор за смяна на предавката, което означава видим индикатор, препоръчващ на водача да смени предавката.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която е посочена тази информация.</p>	
<p><b>ТС4. Показване на потреблението на енергия</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Превозните средства трябва да бъдат оборудвани с механизъм, който показва на водача стойностите за разхода на гориво.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която е посочена тази информация.</p>	
	<p><b>ТС5. Информация за движението и оптимизиране на маршрута</b></p> <p><i>Бележка: Този критерий може да се изисква от възлагащите органи, ако превозното средство трябва да се използва в градски райони с проблеми със задръствания, или трябва да се кара до места, с които водачите не са запознати, и не е налична друга</i></p>

	<p><i>информационна система (например смартфони).</i></p> <p><i>Бележка: Този критерий няма да се прилага за превозни средства със специално предназначение, които изискват висока степен на защита на данните за движението на автомобила, например автомобилни паркове на силите за сигурност, официални превозни средства, използвани от членове на правителството, и др.</i></p> <p>Превозните средства трябва да бъдат оборудвани със системи за информация за движението и оптимизиране на маршрута, предназначени да взаимодействат с водача, като осигуряват информационни услуги преди самото пътуване, за да се избегнат задръствания и да се вземат други решения във връзка с пътуването, така че да се оптимизира неговият маршрут. Системата трябва да бъде вградена, което означава цялостен комуникационен модул, състоящ се от модем и модул за идентификация на абоната (SIM), трайно вградени в лекия автомобил.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която е посочена тази информация.</p>
<p><b>ТС6. Минимална гаранция</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p><i>Ако възлагащият орган изисква електрически превозни средства с акумулаторни батерии:</i></p> <p>Оферентът трябва да представи минимална гаранция за акумулаторната батерия за 150 000 km или 8 години, която покрива спад на капацитета под 70 % спрямо първоначалната стойност при доставка в съответствие с EN 62660<sup>1)</sup>.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентите трябва да представят декларация с условията на гаранцията.</p>	

## КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ (КВ)

### **КВ1. По-ниски емисии на CO<sub>2</sub>** *(еднакво за основните и пълните критерии)*

Ще бъдат присъдени точки на превозни средства с по-ниски емисии на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа в сравнение с изискваните в ТС1 „Стойности на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа“, пропорционално на постигнатото намаление.

#### **Проверка:**

Вж. ТС1 по-горе.

### **КВ2. Енергийна ефективност**

*Ако публичният орган изисква електрически превозни средства с акумулаторни батерии:*

Ще бъдат присъдени точки на превозни средства с по-висока енергийна ефективност, изразена в kWh/100 km в съответствие с процедурата за изпитване съгласно Новия европейски цикъл на движение (NEDC)<sup>3)</sup> през 2018 г. и в съответствие с процедурата за изпитване съгласно WLTP през 2019 г. и по-нататък.

#### **Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.

### **КВ3. Подобвени показатели на емисиите на замърсители на въздуха** *(еднакво за основните и пълните критерии)*

*Бележка: Този критерий се прилага към превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с базова маса, ненадвишаваща 2610 kg. Превозните средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с базова маса, надвишаваща 2610 kg, ще трябва да отговарят на КВ3 „Подобвени показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ на категория 3 (раздел 5.2).*

Ще бъдат присъдени точки — пропорционално на показателите на емисиите на замърсители на въздуха — на превозни средства, чиито показатели на RDE са по-добри от граничните стойности съгласно норма Евро 6 за NOx и PN (без да се включва приложимото допустимо отклонение).

Точките ще бъдат присъдени съгласно следната формула:

$$Points = \left( \frac{NOx_{high} - NOx}{NOx_{high} - NOx_{low}} \right) \times PNOx_{max} + \left( \frac{PN_{high} - PN}{PN_{high} - PN_{low}} \right) \times PPN_{max}$$

където:

- $NOx_{high}$  и  $NOx_{low}$  са най-големите и най-малките емисии на NOx в mg/km измежду представените оферти в отговор на поканата за участие в тръжната процедура
- $PN_{high}$  и  $PN_{low}$  са най-големите и най-малките емисии на PN като #/km измежду представените оферти в отговор на поканата за участие в тръжната процедура
- $NOx$  и  $PN$  са емисиите на NOx и PN на оценяваната оферта
- $PNOx_{max}$  и  $PPN_{max}$  са максималните точки, които се присъждат за всеки замърсител на въздуха.

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.

**КВ4. Способност за нулеви емисии на отработили газове (еднакво за основните и пълните критерии)**

*Бележка: Този критерий се прилага към превозни средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с базова маса, ненадвишаваща 2610 kg. Превозните средства от категории M<sub>1</sub> и N<sub>1</sub> с базова маса, надвишаваща 2610 kg, ще трябва да отговарят на KB3 „Подобрени показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ на категория 3 (раздел 5.2).*

Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, които могат да демонстрират минимална способност за нулеви емисии на отработили газове, което означава пробегът на автомобила без никакви емисии на отработили газове, пропорционално на способността на превозното средство. *Възлагащият орган ще определи еталонния праг за минимален пробег с нулеви емисии на отработили газове в съответствие с очакваните профили на използване в поканата за участие в тържната процедура (предложеният по подразбиране пробег би могъл да бъде 40 km).*

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.

**KB5. Ограничител на скоростта**

Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, оборудвани с устройство за ограничаване на скоростта, което означава бордово устройство, автоматично ограничаващо скоростта на превозното средство до определена максимална скорост, зададена в устройството.

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която е посочена тази информация.

**KB6. Удължена гаранция** (еднакво за основните и пълните критерии)

*Ако възлагащият орган изисква електрически превозни средства с акумулаторни батерии:*

Ще бъдат присъдени точки на офертите, които предлагат удължаване на минималната гаранция, определена в ТС6 „Минимална

гарантия“, пропорционално на периода на удължаване.

**Проверка:**

Същата като за ТС7.

### 3.3 Обяснителни бележки

#### Обяснителни бележки

#### ТС1. Стойности на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа

<sup>1)</sup> В таблицата по-долу са дадени определенията за трите типа превозни средства по отношение на леките автомобили.

<i>Типове пътнически автомобили, използвани в критериите за ЕОП</i>	<i>Съответстващи сегменти съгласно използването от Европейската комисия сегментиране (<a href="http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf">http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf</a>)</i>
<i>Малки</i>	<i>A: миниавтомобили B: малки автомобили</i>
<i>Средни</i>	<i>C: средни автомобили</i>
<i>Големи</i>	<i>D: големи автомобили E: бизнес автомобили F: луксозни автомобили S: спортни купета</i>

<p><i>М: многофункционални автомобили</i></p> <p><i>Ж: високопроходими превозни средства (включително превозни средства с повишена проходимост)</i></p>
---

<sup>2)</sup> От септември 2017 г. се прилага новата Хармонизирана в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP), а до 2019 г. одобрението на типа на всички нови превозни средства ще премине изцяло към новото изпитване. Комисията препоръчва до края на 2018 г. да се използват данните за одобрение на типа съгласно Новия европейски цикъл на движение (NEDC), когато се предоставя информация за потребителите (Препоръка (ЕС) 2017/948 на Комисията). В съответствие с разпоредбите в посочената препоръка, считано от началото на 2019 г., на потребителите следва да се съобщава само одобрението на типа по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub>, измерени в съответствие с WLTP, за всички леки и лекотоварни автомобили с изключение на N1 класове II и III, за които датата на изпълнение се отлага до септември 2019 г.

<sup>3)</sup> Намаление с 10 Wh/km на потреблението на енергия на електрическо превозно средство с акумулаторни батерии, изминаващо средно 10 000 km годишно, може да спести между 15 и 20 EUR годишно в зависимост от цената на електроенергията.

## **ТС2. Емисии на замърсители на въздуха**

<sup>1)</sup> „Базова маса“ означава масата на превозното средство в работно състояние, както е обявена в сертификата за съответствие, без единно приетата маса от 75 kg за водача, плюс фиксирана маса от 100 kg;

<sup>2)</sup> Максималните стойности на RDE ще бъдат посочени в сертификата за съответствие като mg/km или брой прахови частици/km според целесъобразността и няма да включват допустимото отклонение, което е свързано единствено с неопределеностите на измервателното оборудване. Причината за това е, че се преразглежда залегналата понастоящем в законодателството допустима неопределеност от 0,5, стойността на която ще бъде променена. Следователно, ако даден производител обяви стойност, към която е добавено приложимото допустимо отклонение (т.е. стойност + допустимо отклонение от 2017 г.), а впоследствие през 2018 г. допустимото отклонение бъде намалено, тази декларация би била неизгодна в сравнение с декларация на производител, който представи декларация през 2018 г. (т.е. стойност + допустимо отклонение от 2018 г.), въпреки че двата автомобила са с еднакви емисии.

В таблицата по-долу са посочени пределните стойности на NO<sub>x</sub> max и PN<sub>max</sub> в RDE за изпълнение на критериите на ЕС за ЕОП, на които трябва да отговарят стойностите, обявени в сертификата за съответствие.

<b>Пределни стойности на NO<sub>x</sub> max/PN<sub>max</sub> за изпълнение на ЕОП на ЕС (лекотоварни превозни средства, обхванати от RDE), без да се включва приложимото допустимо отклонение</b>						
<b>1 септември 2019 г.—31 декември 2020 г.</b>	М и N <sub>1</sub> клас I		N <sub>1</sub> клас 2		N <sub>1</sub> клас III	
	Дизелово гориво	Бензин	Дизелово гориво	Бензин	Дизелово гориво	Бензин
NO <sub>x</sub> (mg/km)	80	60	105	75	125	82
PN (#/km)	6 x 10 <sup>11</sup>	6 x 10 <sup>11</sup>	6 x 10 <sup>11</sup>	6 x 10 <sup>11</sup>	6 x 10 <sup>11</sup>	6 x 10 <sup>11</sup>

<b>От 1 януари 2021 г.</b>	М и N <sub>1</sub> клас I		N <sub>1</sub> клас 2		N <sub>1</sub> клас III	
	Дизелово гориво	Бензин	Дизелово гориво	Бензин	Дизелово гориво	Бензин
NO <sub>x</sub> (mg/km)	64	48	84	60	100	66
PN (#/km)	5 x 10 <sup>11</sup>	5 x 10 <sup>11</sup>	5 x 10 <sup>11</sup>	5 x 10 <sup>11</sup>	5 x 10 <sup>11</sup>	5 x 10 <sup>11</sup>

<sup>3)</sup> Районите с проблеми с качеството на въздуха са райони, в които са въведени мерки за ограничение на движението с цел спазване на пределните стойности за емисии на замърсители на въздуха, определени в Директивата относно качеството на атмосферния въздух (Директива 2008/50/ЕО).



#### **ТС6. Минимална гаранция**

*<sup>1)</sup> Технологията на електрическите превозни средства се развива изключително бързо към по-дълготрайни и надеждни акумулаторни батерии. Поради тази причина праговете, предложени в този критерий, следва да се съпоставят с наличните на пазара варианти към момента на публикуване на поканата за участие в тръжната процедура.*

### **4 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА УСЛУГИ В ОБЛАСТТА НА МОБИЛНОСТТА (КАТЕГОРИЯ 2)**

#### **4.1 Предмет**

##### **ПРЕДМЕТ**

Закупуване на автобусни услуги със специално предназначение, автобусни услуги без разписание, услуги за наемане на автобуси за градски и за извънградски превоз с водач, таксиметрови услуги, услуги за съвместно ползване на автомобили и комбинирани услуги в областта на мобилността с ниско въздействие върху околната среда.

#### **4.2 Технически спецификации и критерии за възлагане**

**Важно: към тази категория се прилагат и общите критерии за категориите услуги (раздел 11)**

<b>Основни критерии</b>	<b>Пълни критерии</b>
<b>ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ</b>	
<b>ТС1. Емисии на замърсители на въздуха</b> <i>Бележка: възлагащият орган ще посочи в поканата за участие в тръжната процедура какви видове превозни средства се изискват за предоставяне на услугата.</i>	<b>ТС1. Емисии на замърсители на въздуха</b> <i>Бележка: възлагащият орган ще посочи в поканата за участие в тръжната процедура какви видове превозни средства се изискват за предоставяне на услугата.</i>

<p>Всички автобуси, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.</p> <p>2018 г.: 40 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2019 г.: 48 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2020 г.: 56 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2021 г.: 64 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.</p> <p>Всички леки автомобили и ЛТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.</p> <p>2018 г.: 40 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2019 г.: 50 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2020 г.: 60 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2021 г.: 70 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>Всички превозни средства от категория L, които се използват за</p>	<p>ТС1.1. Всички автобуси, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.</p> <p>2018 г.: 60 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2019 г.: 68 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2020 г.: 76 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2021 г.: 84 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.</p> <p>Всички леки автомобили и ЛТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.</p> <p>2018 г.: 60 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2019 г.: 70 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2020 г.: 80 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>2021 г.: 90 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>Всички превозни средства от категория L, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 3.</p>
---	---

<p>извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 3.</p> <p>2018 г.: 40 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>2019 г.: 50 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>2020 г.: 60 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>2021 г.: 70 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>Приложимата норма ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи техническите спецификации на превозните средства, в които са определени стандартите за емисии. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>	<p>2018 г.: 60 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>2019 г.: 70 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>2020 г.: 80 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>2021 г.: 90 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>Приложимата норма ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p>ТС1.2. <i>Ако услугите в областта на мобилността трябва да се използват в райони с проблеми с качеството на въздуха:</i></p> <p><i>[възлагащият орган може да определи процент от превозните средства от автомобилния парк, всички превозни средства от автомобилния парк, специфични категории или подкатегории превозни средства или превозни средства, които трябва да се използват по конкретни маршрути, вж. обяснителната бележка]</i> леките автомобили, ЛТПС и превозните средства от категория L трябва да бъдат с нулеви емисии на отработили газове.</p> <p><i>Ако не е налична инфраструктура за зареждане или очакваният профил на използване изисква изминаване на големи разстояния:</i> превозните средства могат да бъдат поне със способност за нулеви емисии на отработили газове, което означава, че могат да изминат минимален пробег от 40 km без отделяне на никакви емисии на отработили газове.</p>
---	---

**Проверка:** оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужвания парк и техните сертификати за съответствие.

### КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ

#### **КВ1. Емисии на CO<sub>2</sub>** (еднакво за основните и пълните критерии)

*Бележка: В поканата за участие в тържната процедура възлагащият орган ще посочи какви видове превозни средства се изискват за предоставяне на услугата.*

#### **За автомобили и ЛТПС**

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат обслужващ парк, чиито средни емисии на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа са по-малки или равни на емисиите на CO<sub>2</sub>, посочени в ТС1 от основните критерии на категория 1 (раздел 3.2), пропорционално на средните емисии на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа на парка.

#### **За автобуси**

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат обслужващ парк, съставен от [възлагащият орган може да определи процент от превозните средства от автомобилния парк, всички превозни средства от автомобилния парк, специфични категории или подкатегории превозни средства или превозни средства, които трябва да се използват по конкретни маршрути, вж. обяснителната бележка] превозни средства, оборудвани с допустимите технологии, посочени в ТС1 от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2).

**Проверка:** за леки или лекотоварни автомобили оферентът трябва да представи под формата на таблица списъка на превозните средства в обслужвания парк, емисиите на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа (подкрепени със съответните сертификати за съответствие) и изчислението на средните им емисии, а за автобуси — техническата спецификация на превозното средство, в която са посочени тези технологии.

#### **КВ2. Емисии на замърсители на въздуха** (еднакво за основните и пълните критерии, не се прилага, ако се изискват нулеви емисии на

*отработили газове за всички превозни средства в техническата спецификация ТС1.2.)*

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат едно от следните:

- а) по-висок процент от посочения в ТС1 или
- б) леки и лекотоварни автомобили и превозни средства от категория L, чиито показатели на емисиите надхвърлят показателите в норма Евро 6/4, или
- в) автобуси, работещи с природен газ, и превозни средства със способност за нулеви емисии, което означава минимален пробег от 40 km без отделяне на никакви емисии на отработили газове за автомобили и ЛТПС, както и хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ), електрически превозни средства, задвижвани с акумулаторни батерии (BEV) за автобуси и превозни средства от категория L и електрически превозни средства с горивни елементи (FCEV) за автобуси.

*(Да се определи до каква степен ще бъдат давани точки на превозни средства с по-високи проценти, по-добри показатели и нулеви емисии на отработили газове. На превозните средства с нулеви емисии на отработили газове трябва да бъдат давани повече точки в сравнение с превозните средства с показатели, надхвърлящи изискванията на норма Евро 6/4, и автобусите, работещи с природен газ).*

**Проверка:**

Вж. ТС1 по-горе.

### 4.3 Обяснителни бележки

#### Обяснителни бележки

##### **Комбинираните услуги в областта на мобилността**

Комбинираните услуги в областта на мобилността (CMS) предлагат широка гама от комбинирани варианти за мобилност, които обикновено включват обществен транспорт и наемане на велосипеди. Ключова характеристика на CMS е способността да се задоволяват свързаните с пътувания потребности на клиентите, като се използва най-подходящото и ефикасно транспортно средство или комбинация от средства. Решенията във връзка с мобилността са оптимизирани, така че да се намали отношението на консумираната енергия към единица разстояние и пътник (енергия/[км.пътник]); това се постига, като се отдава приоритет на немоторизираните превозни средства и средствата на обществения транспорт. Поради това нивото на мултимодалност и интермодалност представлява изключително важен елемент за отговаряне на свързаните с пътувания потребности по най-ефикасния възможен начин. Нивото на мултимодалност и интермодалност на услугата в областта на мобилността би могло да се определи като различните видове транспортни средства, които могат да бъдат предложени благодарение на услугата, и техните комбинации в рамките на едно пътуване. Под транспортни средства се разбира следното: частни леки автомобили, превозни средства от категория L, електрически велосипеди, велосипеди, обществен транспорт, съвместно ползване на превозни средства и др. Комбинираните услуги в областта на мобилността са все още на много ранен етап на развитие. При все това този вид услуга има изключителен потенциал да стимулира модалния преход към услуги на немоторизирания и обществения транспорт и се препоръчва възлагащите публични органи да проучат възможността за възлагане на поръчки за комбинирани услуги в областта на мобилността вместо други услуги в тази област, които не предлагат интермодалност, ако има такива оператори.

## 5 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ ИЛИ ЛИЗИНГ НА АВТОБУСИ (КАТЕГОРИЯ 3)

### 5.1 Предмет

ПРЕДМЕТ
Закупуване или лизинг на градски и извънградски автобуси, определени като превозни средства от категории М <sub>2</sub> и М <sub>3</sub> съгласно Директива 2007/46/ЕО, с ниско въздействие върху околната среда.

### 5.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

**Важно:** За тази категория се прилагат и общите критерии за категориите превозни средства (раздел 10)

Основни критерии	Пълни критерии												
ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ													
<p><b>ТС1. Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ</b></p> <p><b><u>Градски автобуси</u></b></p> <p>Превозното средство трябва да бъде оборудвано с една от технологиите, класифицирани като А или В в Таблица 1.</p> <p><i>Таблица 1: Списък на допустимите технологии за градски автобуси — ниво на основните критерии</i></p> <table border="1"><thead><tr><th>Технология</th><th>Клас</th></tr></thead><tbody><tr><td>Умерен хибрид</td><td>В</td></tr><tr><td>Хибрид с маховик</td><td>В</td></tr><tr><td>Пълен сериен хибрид</td><td>В</td></tr></tbody></table>	Технология	Клас	Умерен хибрид	В	Хибрид с маховик	В	Пълен сериен хибрид	В	<p><b>ТС1. Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ</b></p> <p><b><u>Градски автобуси</u></b></p> <p>Превозните средства трябва да бъдат оборудвани с една от технологиите, класифицирани като А в Таблица 3.</p> <p><i>Таблица 3: Списък на допустимите технологии за градски автобуси — ниво на пълните критерии</i></p> <table border="1"><thead><tr><th>Технология</th><th>Клас</th></tr></thead><tbody><tr><td>Изцяло електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата</td><td>А</td></tr></tbody></table>	Технология	Клас	Изцяло електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата	А
Технология	Клас												
Умерен хибрид	В												
Хибрид с маховик	В												
Пълен сериен хибрид	В												
Технология	Клас												
Изцяло електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата	А												

Пълен паралелен хибрид	В		мрежа	
Изцяло електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа	А		Превозни средства с водородни горивни елементи*)	А при условията, посочени в бележката по-долу
Превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане	В по подразбиране, А при условията, посочени в бележката по-долу		Двугоривно превозно средство работещо с природен газ от OEM с дял на енергията от газ минимум 50 %*) в горещата част от изпитвателния цикъл WHTC *)	А при условията, посочени в бележката по-долу
Двугоривни превозни средства работещи с природен газ от производител на оригинално оборудване (ОЕМ) с дял на енергията от газ минимум 50 %*) в горещата част на Хармонизирания в световен мащаб изпитвателен цикъл на управление на превозно средство в преходен режим (WHTC)	В или А при условията, посочени в бележката по-долу		Превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане *)	А при условията, посочени в бележката по-долу
Превозни средства с водородни горивни елементи*)	В или А при условията, посочени в		превозни средства специално предназначени за природен газ *)	А при условията, посочени в бележката по-долу

\*) Превозните средства работещи с водород или природен газ изискват минимален процент на захранване с гориво от възобновяеми източници, за да бъдат класифицирани като А (вж. обяснителните бележки, раздел 5.3)

**Извънградски и междуградски автобуси**  
Превозното средство трябва да бъде оборудвано с една от технологиите, класифицирани като А в Таблица 4.

**Таблица 4: Списък на допустимите технологии за извънградски**



	бележката по-долу		<b>и междуградски автобуси — ниво на пълните критерии</b>	
превозни средства специално предназначени за природен газ*)	В или А при условията, посочени в бележката по-долу		<b>Технология</b>	<b>Клас</b>
		Превозни средства с водородни горивни елементи*)	А при условията, посочени в бележката по-долу	
		Двугоривно превозно средство работещо с природен газ от OEM с дял на енергията от газ минимум 50 %*) в горещата част от изпитвателния цикъл WHTC *)	А при условията, посочени в бележката по-долу	
		Превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане *)	А при условията, посочени в бележката по-долу	
		превозни средства специално предназначени за природен газ *)	А при условията, посочени в бележката по-долу	
		Изцяло електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа**)	А	

\*) Превозните средства работещи с водород или природен газ изискват минимален процент на захранване с гориво от възобновяеми източници, за да бъдат класифицирани като В (вж. обяснителните бележки, раздел 5.3)

**Извънградски и междуградски автобуси**

Превозното средство трябва да бъде оборудвано с една от технологиите в Таблица 2.

**Таблица 2: Списък на допустимите технологии за извънградски и междуградски автобуси — ниво на основните критерии**

Технология	Клас
Активен контрол на потока	С
Стесняваща се задна част/разгъващи се панели:	С

\*) Превозните средства работещи с водород или природен газ изискват минимален процент на захранване с гориво от възобновяеми източници, за да бъдат класифицирани като А (вж. обяснителните бележки, раздел 5.3)

Умерен хибрид (само за междуградски автобуси)	С		<p><b>**)</b> <i>Понастоящем технологията за хибридни превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа не се използва за междуградски и извънградски автобуси и въпреки че не може да се изключи възможността да се използва в бъдеще, в момента няма ясен модел на употреба</i></p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която са посочени тези технологии.</p>
Хибрид с маховик (само за междуградски автобуси)	С		
Пълен сериен хибрид (само за междуградски автобуси)	С		
Пълен паралелен хибрид (само за междуградски автобуси)	С		
Двугоривно превозно средство работещо с природен газ от OEM с дял на енергията от газ минимум 50 %*) в горещата част от изпитвателния цикъл WHTC.	С по подразбиране, В или А при условията, посочени в бележката по-долу		
Превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане	В по подразбиране, А при условията, посочени в бележката по-долу		
Превозни средства с водородни горивни елементи	С по подразбиране, В или А при условията,		

	посочени в бележката по-долу		
превозни средства специално предназначени за природен газ*)	С, В или А при условията, посочени в бележката по-долу		
Изцяло електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа**)	А		

\*) Превозните средства специално предназначени за природен газ изискват определен процент на захранване с метан от възобновяеми източници, за да бъдат класифицирани като отговарящи на условията (вж. обяснителните бележки, раздел 5.3)

\*\*) Понастоящем технологията за хибридни превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа не се използва за междуградски и извънградски автобуси и въпреки че не може да се изключи възможността да се използва в бъдеще, в момента няма ясен модел на употреба

**Проверка:**

<p>Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която са посочени тези технологии.</p>	
<p><b>ТС2. Показатели на емисиите на замърсители на въздуха</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i>  Превозните средства от категория М<sub>3</sub> и превозните средства от категория М<sub>2</sub> с базова маса<sup>1)</sup>, надвишаваща 2610 kg, трябва да отговарят на норма Евро 6.  Превозните средства от категория М<sub>2</sub> с базова маса<sup>1)</sup>, ненадвишаваща 2610 kg, трябва да отговарят на ТС2 „Показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ на категория 1 (раздел 3.2).</p> <p><b>Проверка:</b>  Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>	
<p><b>ТС3. Изпускателни тръби (разположение)</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i>  Изпускателните тръби на превозните средства трябва да бъдат разположени на противоположното страна спрямо вратата за пътниците в задната част на превозното средство.</p> <p><b>Проверка:</b>  Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство.</p>	
<p><b>КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ</b></p>	
<p><b>КВ1. Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ</b></p>	

<p>Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, оборудвани с една от технологиите, класифицирани като А в Таблица 1 за градски автобуси и като А или В в Таблица 2 за извънградски автобуси. Тази технология не трябва да бъде допълнителна към технологията, с която се изпълнява ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“.</p> <p><b>Проверка:</b> Същата като за ТС1.</p>	
	<p><b>КВ2. Газове от климатични системи</b></p> <p>Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, оборудвани с климатична система, която използва хладилен агент, чийто потенциал за глобално затопляне (GWP), като фактор за CO<sub>2</sub> и при времеви хоризонт от 100 години, е под 150. <b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да посочи наименованието, формулата и GWP на използвания в климатичната система охлаждащ газ. Ако се използва смес от газове (с n на брой газове), GWP се изчислява по следния начин:</p> $GWP = \Sigma(\text{Вещество } X1 \% \times GWP(X1)) + (\text{Вещество } X2 \% \times GWP(X2)) + \dots$ $(\text{Вещество } Xn \% \times GWP(Xn))$ <p>където % е тегловният принос с тегловен толеранс +/- 1 %.</p> <p>GWP на газовете може да бъде намерен в приложения I и II към Регламент (ЕС) № 517/2014 (<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.150.01.0195.01.BUL">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.150.01.0195.01.BUL</a>)</p>

**КВ3. Подобрени показатели на емисиите на замърсители на въздуха**

Превозни средства от категория М<sub>3</sub> и превозни средства от категория М<sub>2</sub> с базова маса, надвишаваща 2610 kg: Ще бъдат присъдени точки за следните технологии:

- природен газ
- хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ)<sup>2)</sup>
- електрически превозни средства с акумулаторни батерии (BEV) и
- електрически превозни средства с водородни горивни елементи (FCEV).

*(Да се посочи по-подробно до каква степен ще бъдат давани повече точки на превозни средства със способност за нулеви емисии на отработили газове, т.е. хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ), електрически превозни средства с акумулаторни батерии (BEV) и електрически превозни средства с водородни горивни елементи (FCEV). На превозните средства със способност за нулеви емисии на отработили газове трябва да бъдат давани повече точки в сравнение с автобусите работещи с природен газ).*

Превозни средства от категория М<sub>2</sub> с базова маса, ненадвишаваща<sup>1)</sup> 2610 kg: ще се прилага формулата на КВ3 „Подобрени показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ и КВ4 „Способност за нулеви емисии на отработили газове“ на категория 1 (раздел 3.2).

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.

### 5.3 Обяснителни бележки

**Обяснителни бележки****ТС1. Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ**Модернизирани и класифицирани на технологии

*Възлагащите органи могат да класифицират електрическите превозни средства с горивни елементи като клас В, ако се захранват с водород от възобновяеми източници, произведен на място, който покрива поне 5 % от техните потребности, или като клас А, ако се захранват с водород от възобновяеми източници, произведен на място, който покрива поне 15 % от техните потребности.*

*Възлагащите органи могат да класифицират двугоривни превозни средства работещи с природен газ от OEM като клас В или А, ако се захранват с метан от възобновяеми източници, който покрива съответно поне 15 % или 35 % от техните потребности.*

*Възлагащите органи могат да класифицират превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане като клас А, ако се захранват с метан от възобновяеми източници, който покрива съответно поне 10 % от техните потребности.*

*Възлагащите органи могат да класифицират превозни средства специално предназначени за природен газ като клас С, В или А, ако се захранват с метан от възобновяеми източници, който покрива съответно поне 10 %, 15 % или 25 % от техните потребности.*

*Метан от възобновяеми източници означава биометан и синтетичен метан, произведен с излишък на електроенергия от възобновяеми*

източници, което означава производство на електроенергия от възобновяеми източници, надхвърлящо потреблението в определени периоди и създаващо излишък в производството на електроенергия („електроенергия в газ“).

#### Описание на някои технологии

*Умерен хибрид: Система, която използва електродвигател, монтиран към колянвия вал, с цел извършване на спиране/пускане и рекуперирание на енергията при спиране; Рекупериранията енергия се използва за допълнително ускоряване и за спомагателно оборудване, работещо с електроенергия.*

*Хибрид с маховик: Допълнителен високоскоростен маховик, който акумулира и освобождава енергия от/към силовия тракт на превозното средство. Маховикът акумулира енергия при спиране и я освобождава с цел допълване или временно заместване на работата на двигателя. Технологията с маховик не включва функция за спиране/пускане.*

*Пълен паралелен хибрид: Електрически/дизелов хибрид, при който се подава електрическа енергия към/от колелата паралелно на механичното задвижване от двигателя с вътрешно горене. Продължава да е налице директно задвижване на колелата от двигателя посредством относително конвенционална предавателна кутия.*

*Пълен сериен хибрид: Електрически/дизелов хибрид без конвенционално предаване, двигателят генерира електроенергия, която се акумулира в акумулаторна батерия и се използва за захранване на отделен тягов двигател. Електрическите машини и акумулаторната батерия са с по-голяма мощност в сравнение с еквивалентни паралелни хибриди.*

*Активен контрол на потока: Активният контрол на потока е система, която активно създава налягане в зоната с понижено налягане-завихряне или вакуум, образуващи се зад превозното средство.*

*Стесняваща се задна част/разгъващи се панели: Панели в задната част на превозното средство, които спомагат за поддържане на равновесието на налягането между предната и задната част на превозното средство, с което улесняват въздушния поток и намаляват съпротивлението във въздуха.*

#### **ТС2. Емисии на замърсители на въздуха**

<sup>1)</sup> „Базова маса“ означава масата на превозното средство в работно състояние, както е обявена в сертификата за съответствие, без единно приетата маса от 75 kg за водача, плюс фиксирана маса от 100 kg;



<sup>2)</sup> В случай на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа общият брой часове на ден, в които градският автобус работи в изцяло електрически режим, зависи от конкретния работен цикъл и от стратегията за зареждане. Поради това възлагащите органи трябва да гарантират, че хибридните автобуси с възможност за включване към електрическата мрежа ще бъдат в състояние да максимизират времето си на работа в изцяло електрически режим в рамките на своите ежедневни работни цикли, като използват наличната инфраструктура за зареждане.

### **Информация за определяне на гаранционните условия за акумулаторните батерии по отношение на електрически превозни средства с акумулаторни батерии**

*(Ако възлагащият орган изисква електрически превозни средства с акумулаторни батерии)*

Според доклада на ZeEUS за електрическите автобуси, озаглавен „Актуализиран преглед на електрическите автобуси в Европа“, доставчиците на акумулаторни батерии LiFePO<sub>4</sub> обикновено предлагат гаранционни периоди от 2 до 5 години, най-често 4—5 годишни. Съществуват по-малко данни за акумулаторните батерии по технологията литиево-никелово-магнезиево-кобалтов оксид (LiNiMnCoO<sub>2</sub> или NMC), чийто гаранционен период е от 2 до 6 години. При литиевотитанатните акумулаторни батерии се отчитат по-дълги гаранционни периоди — до 15 години, а при графеновите ултракондензатори — между 8 и 11 години. Други доставчици предлагат индивидуализирани гаранции в зависимост от договора за лизинг, които могат да включват мониторинг на показателите за определен период от време.

Повече подробности могат да бъдат намерени в доклада на ZeEUS за електрическите автобуси „Актуализиран преглед на електрическите автобуси в Европа“: <http://zeeus.eu/uploads/publications/documents/zeeus-ebus-report-internet.pdf>

Технологията на електрическите превозни средства се развива изключително бързо към по-дълготрайни и надеждни акумулаторни батерии. Поради тази причина публичният орган следва да проучи най-новата налична информация относно това, което се предлага на пазара, когато подготвя поканата за участие в тръжна процедура.

Публичните органи също така биха могли да насърчат по-дълги гаранционни периоди чрез критерий за възлагане.

## 6 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА АВТОБУСНИ УСЛУГИ (КАТЕГОРИЯ 4)

### 6.1 Предмет

ПРЕДМЕТ
Закупуване на обществени автобусни услуги с ниско въздействие върху околната среда, обхванати от код 60112000-6 по CPV, като се използват превозни средства от категории M <sub>2</sub> и M <sub>3</sub> съгласно Директива 2007/46/ЕО.

### 6.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

*(Тези критерии се прилагат само ако операторите притежават или са придобили на лизинг обслужващия парк)*

#### **Важно:**

**към тази категория се прилагат и общите критерии за категориите услуги (раздел 11)**

Основни критерии	Пълни критерии
ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ	
<b>ТС1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b> <b>Вариант 1</b> Автобусният маршрут или маршрути <i>[възлагащият орган посочва маршрута или маршрутите]</i> трябва да се обслужват от превозни средства <i>[възлагащият орган избира едно от следните]</i> : а) Оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2). б) Оборудвани с технология X <i>[възлагащият орган избира</i>	<b>ТС1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b> <b>Вариант 1</b> Автобусният маршрут или маршрути <i>[възлагащият орган посочва маршрута или маршрутите]</i> трябва да се обслужват от превозни средства <i>[възлагащият орган избира едно от следните]</i> : а) Оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2). б) Оборудвани с технология X <i>[възлагащият орган избира</i>

<p><i>технологията измежду допустимите технологии, изброени в ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2)].</i></p> <p><b>Вариант 2:</b> Паркът трябва да бъде съставен от следните дялове на превозни средства, оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2): 2018 г.: 12 % 2019 г.: 20 % 2020 г.: 28 % 2021 г.: 36 %</p> <p>Приложимата норма ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p><b>Проверка:</b> Същата като за ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ на категория 3 (раздел 5.2), заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.</p>	<p><i>технологията измежду допустимите технологии, изброени в ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2)].</i></p> <p><b>Вариант 2:</b> Паркът трябва да бъде съставен от следните дялове на превозни средства, оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2): 2018 г.: 24 % 2019 г.: 32 % 2020 г.: 40 % 2021 г.: 48 %</p> <p>Приложимата норма ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p><b>Проверка:</b> Същата като за ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ на категория 3 (раздел 5.2), заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.</p>
---	---

**ТС2. уредби за следене на налягането в гумите (TPMS) (еднакво за основните и пълните критерии)**

Всички превозни средства трябва да бъдат оборудвани със системи, отговарящи на ТС1 за TPMS, както е определено в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства.

**Проверка:**

Същата като за ТС1 за TPMS в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства, заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.

**ТС3. Гуми на превозните средства — съпротивление при търкаляне (еднакво за основните и пълните критерии)**

Всички превозни средства трябва да бъдат оборудвани с гуми, отговарящи на ТС2 за гуми на превозните средства, както е определено в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства.

**Проверка:**

Същата като за ТС2 за гуми на превозните средства в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства, заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.

**ТС4. Горива (еднакво за основните и пълните критерии)**

*Бележка: Този критерий се прилага единствено ако възлагащият орган класифицира или модернизира технология в съответствие с бележката към ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ на категория 3 (раздел 5.2) и оферентът предложи такава технология, за да изпълни ТС1. Възлагащият орган може да определи по-висок процент на захранване с гориво от възобновяеми източници в съответствие с наличното предлагане на националния или регионалния пазар.*

Дялът на захранването с гориво от възобновяеми източници трябва да отговаря на процентите, определени в бележката към ТС1 „Варианти за технологични подобрения за намаляване на емисиите на ПГ“ на категория 3 (раздел 5.2).

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи копие от договора или договорите, подписани с доставчика или доставчиците, както и описанието и техническите спецификации на производството и на специализираната система за захранване с гориво.

**ТС5. Емисии на замърсители на въздуха**

Всички автобуси, които се използват за извършване на услугата,

**ТС5. Емисии на замърсители на въздуха**

Всички автобуси, които се използват за извършване на услугата,

<p>трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.  2018 г.: 40 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  2019 г.: 48 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  2020 г.: 56 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  2021 г.: 64 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.  Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.</p> <p><b>Проверка:</b>  Оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужвания парк и техните сертификати за съответствие. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>	<p>трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.  2018 г.: 60 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  2019 г.: 68 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  2020 г.: 76 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  2021 г.: 84 % от автобусите трябва да отговарят на норма Евро 6.  Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.  Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.</p> <p><b>Проверка:</b>  Оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужвания парк и техните сертификати за съответствие. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>
--	--

### КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ

**КВ1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ** (еднакво за основните и пълните критерии)

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат:

Вариант 1: повече маршрути от определените в ТС1 (вж. по-горе), които да се обслужват с превозни средства, отговарящи на ТС1 от основните критерии на категория 3 (раздел 5.2).

Вариант 2: парк за използване съгласно договора, който е с по-голям дял на превозните средства (%) спрямо ТС1 (вж. по-горе),

пропорционално на надхвърлянето на ТС1 (вж. по-горе).

Ако паркът се състои от превозни средства с технологии от класове, различни от клас С, ще бъдат давани тройни точки на клас А и двойни точки на клас В.

**Проверка:**

Вж. ТС1 по-горе.

**КВ2. Емисии на замърсители на въздуха** (еднакво за основните и пълните критерии)

Ще бъдат присъдени точки на парка за използване съгласно договора, който е с по-голям дял на използваните за предоставяне на услугата превозни средства (%) спрямо ТС5, пропорционално на надхвърлянето на ТС5, или ако превозните средства отговарят на КВ3 „Подобрени показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ на категория 3. (Да се определи до каква степен ще бъдат давани точки на превозни средства с по-високи проценти, подобрени показатели и нулеви емисии на отработили газове. На превозните средства със способност за нулеви емисии на отработили газове трябва да бъдат давани повече точки в сравнение с автобусите работещи с природен газ).

**Проверка:**

Вж. ТС5 по-горе.

**КВ3. Шумови емисии**

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат обслужващ парк, изцяло съставен от превозни средства, които отговарят на КВ1 за излъчван шум от превозните средства, посочен в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства.

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужващия парк и техните сертификати за съответствие.

### 6.3 Клаузи за изпълнение на договора

*(Това се прилага само ако операторите притежават или са придобили на лизинг обслужващия парк)*

Основни критерии	Пълни критерии
<b>КЛАУЗИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА</b>	
<p><b>КИД1. Нови превозни средства</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Ако бъде заменено превозно средство от обслужващия парк, новото превозно средство трябва да спомага за запазване или подобряване на характеристиките на обслужващия парк (състав и технологии) от гледна точка на емисиите на ПГ и на замърсителите на въздуха, както са посочени в офертата.</p> <p>Изпълнителят ще съхранява записи, които трябва да се предоставят на разположение на възлагащия орган за целите на проверката. Възлагащият орган може да определи правила за налагане на санкции в случай на несъответствие.</p>	



## 7 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ ИЛИ ЛИЗИНГ НА КАМИОНИ ЗА СЪБИРАНЕ НА ОТПАДЪЦИ (КАТЕГОРИЯ 5)

### 7.1 Предмет

ПРЕДМЕТ
Закупуване или лизинг на превозни средства от категории N <sub>2</sub> и N <sub>3</sub> съгласно Директива 2007/46/ЕО, предназначени да осигуряват услуги по събиране и превоз на отпадъци, с ниско въздействие върху околната среда.

### 7.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

**Важно:** За тази категория се прилагат и общите критерии за категориите превозни средства (раздел 10)

Основни критерии	Пълни критерии
ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ	
<p><b>ТС1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b> Превозното средство трябва да бъде оборудвано с една от следните технологии:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Хибридни превозни средства — както дизелови, така и работещи с природен газ</li> <li>• Превозни средства, оборудвани със системи за акумулиране/рекуперирание на енергия</li> <li>• Превозни средства, оборудвани с хидравлични системи за разпределяне на спирачните усилия в зависимост от товара</li> </ul>	<p><b>ТС1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b> Превозното средство трябва да бъде оборудвано с една от следните технологии:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Хибрид с възможност за включване към електрическата мрежа: Превозно средство, оборудвано с акумулаторен блок, който може да се зарежда от електроенергийната мрежа и който осигурява енергия за електрическото задвижване на корпуса и подемния механизъм</li> <li>• Двугоривно превозно средство работещо с природен газ от OEM с дял на енергията от газ минимум 50 %*) в горещата част</li> </ul>

- Превозни средства, оборудвани с електрически подемен механизъм за контейнери
- Хибрид с възможност за включване към електрическата мрежа: Превозно средство, оборудвано с акумулаторен блок, който може да се зарежда от електроенергийната мрежа и който осигурява енергия за електрическото задвижване на корпуса и подемния механизъм
- Двугоривно превозно средство работещо с природен газ от OEM с дял на енергията от газ минимум 50 %\*) в горещата част от изпитвателния цикъл WHTC.
- Превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане
- Изцяло електрически превозни средства
- Електрически превозни средства с водородни горивни елементи.
- Превозни средства специално предназначени за природен газ съгласно условията, посочени в бележката по-долу.

*Бележка: Възлагащите органи могат да включат превозни средства специално предназначени за природен газ, ако се запазват с метан от възобновяеми източници, който покрива поне 15 % от техните потребности.*

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която са посочени спецификациите на тези

от изпитвателния цикъл WHTC.

- Превозни средства с директно впръскване на природен газ под високо налягане
- Изцяло електрически превозни средства
- Електрически превозни средства с водородни горивни елементи.
- Превозни средства специално предназначени за природен газ съгласно условията, посочени в бележката по-долу.

*Бележка: Възлагащите органи могат да включат превозни средства специално предназначени за природен газ, ако се запазват с метан от възобновяеми източници, който покрива поне 15 % от техните потребности.*

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която са посочени спецификациите на тези технологии.

технологии.	
<p><b>ТС2. Спомагателни устройства</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Емисиите на превозното средство, генерирани от отделните двигатели на спомагателните устройства (например валик, подемен механизъм и др., които трябва да бъдат определени от възлагащия орган), трябва да отговарят на граничните стойности на емисиите на отработилите газове от етап V съгласно Регламент (ЕС) 2016/1628.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи или сертификат за одобрение на типа, или доклад от изпитване от независима лаборатория в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/1628.</p>	
<p><b>ТС3. Показатели на емисиите на замърсители на въздуха</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Превозните средства от категория N<sub>3</sub> и превозните средства от категория N<sub>2</sub> с базова маса<sup>1)</sup>, надвишаваща 2610 kg, трябва да отговарят на норма Евро 6.</p> <p>Превозните средства от категория N<sub>2</sub> с базова маса<sup>1)</sup>, ненадвишаваща 2610 kg, трябва да отговарят на ТС2 „Показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ на категория 1 (раздел 3.2).</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>	

## КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ

	<p><b>КВ1. Газове от климатични системи</b></p> <p>Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, оборудвани с климатична система, която използва хладилен агент, чийто потенциал за глобално затопляне (GWP), като фактор за CO<sub>2</sub> и при времеви хоризонт от 100 години, е под 150.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да посочи наименованието, формулата и GWP на използвания в климатичната система охлаждащ газ. Ако се използва смес от газове (с n на брой газове), GWP се изчислява по следния начин:</p> $GWP = \Sigma(\text{Вещество } X1 \% \times GWP(X1)) + (\text{Вещество } X2 \% \times GWP(X2)) + \dots$ <p>(Вещество Xn % x GWP(Xn))</p> <p>където % е тегловният принос с тегловен толеранс +/- 1 %.</p> <p>GWP на газовете може да бъде намерен в приложения I и II към Регламент (ЕС) № 517/2014 (<a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.150.01.0195.01.BUL">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.150.01.0195.01.BUL</a>)</p>
	<p><b>КВ2. Електрифициране на двигателите на спомагателни устройства</b></p> <p>Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, оборудвани с електрически спомагателни устройства.</p> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи техническата спецификация на</p>

	превозното средство, в която е посочена тази информация.
<p><b>КВЗ. Подобрени показатели на емисиите на замърсители на въздуха</b></p> <p>Превозни средства от категория N<sub>3</sub> и превозни средства от категория N<sub>2</sub> с базова маса, надвишаваща 2610 kg: Ще бъдат присъдени точки за следните технологии:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• природен газ</li> <li>• хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ)<sup>2)</sup></li> <li>• електрически превозни средства с акумулаторни батерии (BEV) и</li> <li>• електрически превозни средства с водородни горивни елементи (FCEV).</li> </ul> <p><i>(Да се посочи по-подробно до каква степен ще бъдат давани повече точки на превозни средства със способност за нулеви емисии на отработили газове, т.е. хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ), електрически превозни средства с акумулаторни батерии (BEV) и електрически превозни средства с водородни горивни елементи (FCEV). На превозните средства със способност за нулеви емисии на отработили газове трябва да бъдат давани повече точки в сравнение с превозните средства работещи с природен газ).</i></p> <p>Превозни средства от категория N<sub>2</sub> с базова маса, ненадвишаваща<sup>1)</sup> 2610 kg: ще се прилага формулата на КВЗ „Подобрени показатели</p>	

на емисиите на замърсители на въздуха“ и KB4 „Способност за нулеви емисии на отработили газове“ на категория 1 (раздел 3.2).

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.

### 7.3 Обяснителни бележки

#### Обяснителни бележки

##### ТС2. Емисии на замърсители на въздуха

<sup>1)</sup> „Базова маса“ означава масата на превозното средство в работно състояние, както е обявена в сертификата за съответствие, без единно приетата маса от 75 kg за водача, плюс фиксирана маса от 100 kg;

<sup>2)</sup> В случай на хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа общият брой часове на ден, в които камионът работи в изцяло електрически режим, зависи от конкретния работен цикъл и от стратегията за зареждане. Поради това възлагащите органи трябва да гарантират, че хибридните камиони с възможност за включване към електрическата мрежа ще бъдат в състояние да максимизират времето си на работа в изцяло електрически режим в рамките на своите ежедневни работни цикли, като използват наличната инфраструктура за зареждане.

## 8 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА УСЛУГИ ПО СЪБИРАНЕ НА ОТПАДЪЦИ (КАТЕГОРИЯ 6)

### 8.1 Предмет

ПРЕДМЕТ
Закупуване на услуги по събиране на отпадъци с ниско въздействие върху околната среда, обхванати от категории „Услуги по събиране на битови отпадъци“ (код 90511000-2) и „Услуги по превозване на отпадъци“ (код 90512000-9) по CPV.

### 8.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

*(Тези критерии се прилагат само ако операторите притежават или са придобили на лизинг обслужващия парк)*

#### Важно:

към тази категория се прилагат и общите критерии за категориите услуги (раздел 11)

Основни критерии	Пълни критерии
ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ	
<p><b>ТС1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b>  <b>Вариант 1</b>                      Маршрутът или маршрутите за събиране на отпадъци <i>[възлагащият орган посочва маршрута или маршрутите]</i> трябва да се обслужват от превозни средства <i>[възлагащият орган избира едно от следните]</i>:</p> <p>а) Оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2).</p>	<p><b>ТС1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b>  <b>Вариант 1</b>                      Маршрутът или маршрутите за събиране на отпадъци <i>[възлагащият орган посочва маршрута или маршрутите]</i> трябва да се обслужват от превозни средства <i>[възлагащият орган избира едно от следните]</i>:</p> <p>а) Оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2).</p>

<p>б) Оборудвани с технология X [възлагащият орган избира технологията измежду допустимите технологии, изброени в ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2)].</p> <p><b>Вариант 2:</b> Паркът трябва да бъде съставен от следните дялове на превозни средства, оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2): 2018 г.: 12 % 2019 г.: 20 % 2020 г.: 28 % 2021 г.: 36 %</p> <p>Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p><b>Проверка:</b> Същата като за ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2), заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.</p>	<p>б) Оборудвани с технология X [възлагащият орган избира технологията измежду допустимите технологии, изброени в ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2)].</p> <p><b>Вариант 2:</b> Паркът трябва да бъде съставен от следните дялове на превозни средства, оборудвани с една от допустимите технологии, посочени в ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2): 2018 г.: 24 % 2019 г.: 32 % 2020 г.: 40 % 2021 г.: 48 %</p> <p>Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p><b>Проверка:</b> Същата като за ТС1 „Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ на категория 5 (раздел 7.2), заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.</p>
--	--



**ТС2. уредби за следене на налягането в гумите (TPMS) (еднакво за основните и пълните критерии)**

Всички превозни средства трябва да бъдат оборудвани със системи, отговарящи на ТС1 за TPMS, както е определено в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства.

**Проверка:**

Същата като за ТС1 за TPMS в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства, заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.

**ТС3. Гуми на превозните средства — съпротивление при търкаляне (еднакво за основните и пълните критерии)**

Всички превозни средства трябва да бъдат оборудвани с гуми, отговарящи на ТС2 за гуми на превозните средства, както е определено в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства.

**Проверка:**

Същата като за ТС2 за гуми на превозните средства в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства, заедно със списъка и техническите спецификации на целия парк.

**ТС4. Горива (еднакво за основните и пълните критерии)**

*Бележка: Този критерий се прилага само ако възлагащият орган класифицира превозните средства специално предназначени за природен газ като допустима технология и оферентът предложи превозни средства специално предназначени за природен газ, за да изпълни ТС1 (вж. по-горе). Възлагащият орган може да определи по-висок процент на захранване с гориво от възобновяеми източници в съответствие с наличното предлагане на националния или регионалния пазар.*

Поне 15 % от захранването с метан трябва да представлява метан от възобновяеми източници.

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи копие от договора или договорите, подписани с доставчика или доставчиците, както и описанието и техническите спецификации на производството и на специализираната система за захранване с гориво.

**ТС5. Емисии на замърсители на въздуха**

Всички ТТПС, които се използват за извършване на услугата,

**ТС5. Емисии на замърсители на въздуха**

Всички ТТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва

<p>трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.  2018 г.: 40 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  2019 г.: 48 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  2020 г.: 56 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  2021 г.: 64 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p>Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.</p> <p><b>Проверка:</b>  Оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужвания парк и техните сертификати за съответствие. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>	<p>да отговарят най-малко на норма Евро 5.  2018 г.: 60 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  2019 г.: 68 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  2020 г.: 76 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  2021 г.: 84 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.  Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p>Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.</p> <p><b>Проверка:</b>  Оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужвания парк и техните сертификати за съответствие. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>
<b>КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ</b>	
<p><b>КВ1. Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i>  Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат:  Вариант 1: повече маршрути от определените в ТС1 (вж. по-горе), които да се обслужват с превозни средства, отговарящи на ТС1</p>	

<p>„Технологични варианти за намаляване на емисиите на ПГ“ от основните критерии на категория 5 (раздел 7.2).</p> <p>Вариант 2: парк за използване съгласно договора, който е с по-голям дял на превозните средства (%) спрямо ТС1, пропорционално на надхвърлянето на ТС1 (вж. по-горе).</p> <p><b>Проверка:</b> Вж. ТС1 по-горе.</p>	
<p><b>КВ2. Емисии на замърсители на въздуха</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Ще бъдат присъдени точки на парка за използване съгласно договора, който е с по-голям дял на използваните за предоставяне на услугата превозни средства (%) спрямо ТС5, пропорционално на надхвърлянето на ТС5 (вж. по-горе), или ако превозните средства отговарят на КВ3 „Подобрени показатели на емисиите на замърсители на въздуха“ на категория 5 (раздел 7.2) <i>(да се определи до каква степен ще бъдат давани точки на превозни средства с по-високи проценти, подобрени показатели и нулеви емисии на отработили газове. На превозните средства със способност за нулеви емисии на отработили газове трябва да бъдат давани повече точки в сравнение с превозните средства работещи с природен газ).</i></p> <p><b>Проверка:</b> Вж. ТС5 по-горе.</p>	
<p><b>КВ3. Спомагателни устройства</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Ще бъдат присъдени точки въз основа на дела на превозните средства, които отговарят на ТС2 „Спомагателни устройства“ на категория 5 (раздел 7.2).</p> <p><b>Проверка:</b> Вж. ТС2 на категория 5 (раздел 7.2).</p>	
	<p><b>КВ4. Шумови емисии</b></p> <p>Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат</p>

	<p>обслужващ парк, изцяло съставен от превозни средства, които отговарят на КВ1 за излъчван шум от превозните средства, посочен в раздел 10.2 от общите критерии за категориите превозни средства.</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи списъка на превозните средства от обслужващия парк и техните сертификати за съответствие.</p>
--	--

### 8.3 Клаузи за изпълнение на договора

*(Това се прилага само ако операторите притежават или са придобили на лизинг обслужващия парк)*

Основни критерии	Пълни критерии
<b>КЛАУЗИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА</b>	
<p><b>КИД1. Нови превозни средства</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Ако бъде заменено превозно средство от обслужващия парк, новото превозно средство трябва да спомага за запазване или подобряване на характеристиките на обслужващия парк (състав и технологии) от гледна точка на емисиите на ПГ и на замърсителите на въздуха, както са били посочени в офертата.</p> <p>Изпълнителят ще съхранява записи, които трябва да се предоставят на разположение на възлагащия орган за целите на проверката. Възлагащият орган може да определи правила за налагане на санкции в случай на несъответствие.</p>	

## 8.4 Обяснителни бележки

### Обяснителни бележки

#### Оптимизиране на маршрута

Съществуват системи за оптимизиране на маршрута, включващи технологии за компютризирано определяне на маршрута и графика на превозните средства (CVRS), които са в състояние да намалят разхода на гориво от 5 % до 15 %. Тези системи могат да използват:

- а) модели, които предвиждат степента на напълване на контейнерите въз основа на данни от системи за плащане според изхвърлените отпадъци или посредством системи за претегляне, монтирани в камионите
- б) датчици, поставени в контейнерите, които следят в реално време степента на напълване на контейнерите.

Понастоящем и двете технологии са добре развити и достъпни на пазара. Поради това се препоръчва възлагащият орган да проучи възможностите за внедряване на тези системи за оптимизиране на маршрута в своите системи за събиране на отпадъци.

## 9 КРИТЕРИИ НА ЕС ЗА ЕОП ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА УСЛУГИ ПО ПРЕМЕСТВАНЕ, ПОЩЕНСКИ ИЛИ КУРИЕРСКИ УСЛУГИ (КАТЕГОРИЯ 7)

### 9.1 Предмет

#### ПРЕДМЕТ

Закупуване на услуги по преместване, пощенски или куриерски услуги с ниско въздействие върху околната среда, които се състоят от:

- група 641: услуги на националната поща, куриерски услуги с изключение на превоз на пощенски пратки с железопътен транспорт, куриерски услуги на въздушния транспорт и превоз на пощенски пратки по вода;
- 79613000-4: услуги по преместване на служители на друго работно място;
- 63100000-0: услуги по обработка и складиране на товари;

- 98392000-7: услуги по преместване.

## 9.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

*(Тези критерии се прилагат само ако операторите притежават или са придобили на лизинг обслужващия парк)*

### **Важно:**

**към тази категория се прилагат и общите критерии за категориите услуги (раздел 11)**

Основни критерии	Пълни критерии
<b>ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ</b>	
<p><b>ТС1. Велосипедни доставки</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p><i>Бележка: Тази ТС ще се прилага към превозни средства, използвани при градски пощенски или куриерски доставки. Публичните органи също така биха могли да определят за какви видове доставки трябва да се използват велосипеди</i></p> <p><i>(в градове, където градската инфраструктура е подходяща и има достатъчно оператори на велосипедни доставки).</i></p> <p>Оферентът трябва да предложи обслужващ парк, който включва велосипеди и ремаркета за велосипеди, които могат да бъдат електрически велосипеди. С велосипедите и ремаркетата за велосипеди се цели използването на моторизирани превозни средства да се сведе до минимум и да се решат въпроси, свързани с доставката до крайно местоназначение, в съответствие с плана за намаляване на емисиите, определен в ТС1 „Практики за управление на околната среда“ в общите критерии за категориите услуги (раздел 11.2).</p> <p>Този критерий може да бъде изпълнен посредством партньорство с градски център за консолидиране, чийто парк е съставен от велосипеди и товарни велосипеди.</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът ще представи спецификациите на обслужващия парк и по целесъобразност споразумението за партньорство с</p>	

градския център за консолидиране.

### **ТС2. Емисии на замърсители на въздуха**

Всички ТТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.

2018 г.: 40 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2019 г.: 48 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2020 г.: 56 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2021 г.: 64 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.

Всички леки автомобили и ЛТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.

2018 г.: 40 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2019 г.: 50 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2020 г.: 60 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2021 г.: 70 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

Всички превозни средства от категория L, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма

### **ТС2. Емисии на замърсители на въздуха**

ТС2.1. Всички ТТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.

2018 г.: 60 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2019 г.: 68 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2020 г.: 76 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2021 г.: 84 % от ТТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

Когато превозните средства не са сертифицирани като отговарящи на норма Евро 5 или по-висока, но е постигнат същият стандарт посредством последваща обработка с технически средства, това следва да бъде отбелязано в тръжната оферта.

Всички леки автомобили и ЛТПС, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 5.

2018 г.: 60 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2019 г.: 70 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2020 г.: 80 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2021 г.: 90 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6.

2018 г.: 10 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6d-TEMP или на норма Евро 6d.

<p>Евро 3.  2018 г.: 40 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.  2019 г.: 50 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.  2020 г.: 60 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.  2021 г.: 70 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p>Този критерий може да бъде изпълнен посредством партньорство с градски център за консолидиране, чийто парк отговаря на изискванията.</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи техническите спецификации на превозните средства, в които са определени стандартите за емисии. За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>	<p>2019 г.: 15 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6d-TEMP или на норма Евро 6d.  2020 г.: 20 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6d-TEMP или на норма Евро 6d.  2021 г.: 25 % от леките автомобили и ЛТПС трябва да отговарят на норма Евро 6d-TEMP или на норма Евро 6d.</p> <p>Този критерий може да бъде изпълнен посредством партньорство с градски център за консолидиране, чийто парк отговаря на изискванията.</p> <p>Всички превозни средства от категория L, които се използват за извършване на услугата, трябва да отговарят най-малко на норма Евро 3.</p> <p>2018 г.: 60 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.  2019 г.: 70 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.  2020 г.: 80 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.  2021 г.: 90 % от превозните средства от категория L трябва да отговарят на норма Евро 4.</p> <p>Приложимият етап ще отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура.</p> <p><i>ТС2.2. В случай на пощенски или куриерски доставки в градски</i></p>
---	---



	<p><i>райони с проблеми с качеството на въздуха:</i></p> <p>леките автомобили, ЛТПС и превозните средства от категория L трябва да бъдат с нулеви емисии на отработили газове.</p> <p><i>Ако не е налична инфраструктура за зареждане или очакваният профил на използване изисква изминаване на големи разстояния:</i></p> <p>Превозните средства могат да бъдат поне със способност за нулеви емисии на отработили газове, което означава, че автомобилът или ЛТПС може да измине минимален пробег от 40 km без отделяне на никакви емисии на отработили газове.</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи техническите спецификации на превозните средства, в които са определени нормите за емисиите, и по целесъобразност споразумението за партньорство с градския център за консолидиране.</p> <p>За превозни средства, които са постигнали посочения стандарт посредством техническа модернизация, мерките трябва да бъдат документирани и включени в тръжната оферта, като това трябва да бъде проверено от независима трета страна.</p>
--	--

**КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ**

**КВ1. Емисии на CO<sub>2</sub> (приложимо само за ЛТПС и превозни средства от категория L) (еднакво за основните и пълните критерии)**

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат обслужващ парк, по отношение на който:

- За автомобили и ЛТПС: средните емисии на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа трябва да отговарят на ТС1 от основните критерии на категория 1 (раздел 3.2), като нормата отговаря на годината, в която е публикувана поканата за участие в тръжната процедура. Ще бъдат присъдени точки — пропорционално на средните емисии на CO<sub>2</sub> — за одобрение на типа на парка.

- За превозни средства от категория L: всички превозни средства от категория L, използвани за осигуряване на услугата, трябва да бъдат електрически.

Проверка: оферентът трябва да представи под формата на таблица списъка на превозните средства в обслужващия парк, емисиите на CO<sub>2</sub> за одобрение на типа (подкрепени със съответните сертификати за съответствие) и изчислението на средните им емисии.

**KB2. Емисии на замърсители на въздуха** (еднакво за основните и пълните критерии, не се прилага, ако се изискват нулеви емисии на отработили газове за всички превозни средства в техническата спецификация TC2.2.)

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които предлагат:

- а) По-висок процент от посочения в TC2 (вж. по-горе) ИЛИ
- б) Автомобили и ЛТПС и превозни средства от категория L, чиито показатели на емисиите надхвърлят показателите в норма Евро 6/4, ИЛИ
- в) ТТПС, работещи с природен газ, и превозни средства със способност за нулеви емисии, което означава минимален пробег от 40 km без отделяне на никакви емисии на отработили газове за автомобили и ЛТПС, както и хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа (ХЕПС-ЕМ), електрически превозни средства с акумулаторни батерии (BEV) и електрически превозни средства с горивни елементи (FCEV) за автобуси.

*(Да се определи до каква степен ще бъдат давани точки на превозни средства с по-високи проценти, по-добри показатели и нулеви емисии на отработили газове. На превозните средства със способност за нулеви емисии на отработили газове трябва да бъдат давани повече точки в сравнение с превозните средства с показатели, надхвърлящи норма Евро 6/4, и ТТПС, работещи с природен газ).*

**Проверка:**

Вж. TC2 по-горе.

## 10 ОБЩИ КРИТЕРИИ ЗА КАТЕГОРИИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

### 10.1 Предмет

ПРЕДМЕТ
Закупуване на следните превозни средства за автомобилен транспорт с ниско въздействие върху околната среда: <ul style="list-style-type: none"><li>– „Автомобили, леки търговски превозни средства (ЛТПС) и превозни средства от категория L“</li><li>– „Автобуси“</li><li>– „Камиони за събиране на отпадъци“.</li></ul>

### 10.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

Основни критерии	Пълни критерии
ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ	

**ТС1. уредби за следене на налягането в гумите (TPMS) (еднакво за основните и пълните критерии)**

ЛТПС и тежкотоварните превозни средства трябва да бъдат оборудвани със уредби за следене на налягането в гумите, което означава монтирана на превозно средство уредба, която е в състояние да извършва оценка на налягането в гумите или на промените в налягането във времето и да предава съответната информация на ползвателя по време на движение на превозното средство, или — в случай на автобуси и камиони за събиране на отпадъци — уредби, които предават съответната информация към обекта, където се намира операторът.

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която е посочена тази информация.

**ТС2. Гуми на превозните средства — съпротивление при търкаляне (еднакво за основните и пълните критерии)**

*(Да не се използва, ако от съображения за безопасност са необходими гуми с най-високия клас на сцепление с влажна пътна настилка, гуми за сняг или гуми за лед)*

Превозните средства трябва да бъдат оборудвани с:

- а) Гуми, които са със съпротивление при търкаляне, отговарящо на най-висок клас енергийна ефективност на използване на горивата, изразена в kg/t, както е определено в Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно етикетването на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри  
ИЛИ
- б) Регенерирани гуми.

*Бележка: Регламент (ЕО) № 1222/2009 понастоящем е в процес на преразглеждане и като част от този процес Европейската комисия представи предложение COM(2018) 296. Този критерий ще трябва да се актуализира в съответствие с новото законодателство, когато то влезе в сила.*

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи етикета на гумите в съответствие с Регламент (ЕО) № 1222/2009 за гуми в случай а) или известието за

одобряване в съответствие с приложение 1 към Правило № 109 на ИКЕ на ООН за регенерирани гуми (в случай б).

**ТС3. Специфична информация за екологосъобразното управление на превозното средство** *(еднакво за основните и пълните критерии)*

Превозните средства трябва да бъдат оборудвани с информация/указания за екологосъобразно управление. За превозни средства с двигател с вътрешно горене ръководството за потребителя на превозното средство трябва да включва указания за ранно превключване на предавките, поддържане на постоянна скорост при ниски обороти в минута ( $\text{min}^{-1}$ ) и предвиждане на транспортните потоци. За хибридни и електрически превозни средства информацията трябва да включва информацията относно използването на рекуперативно спиране с цел икономия на енергия. За хибридни електрически превозни средства с възможност за включване към електрическата мрежа и електрически превозни средства с устройство за увеличаване на автономността указанията трябва да включват специфични инструкции за максимизиране на километрите, които се изминават с електрическа енергия. Информацията/указанията могат да бъдат предоставени под формата на обучителни сесии (ако публичният орган предпочете този вариант, ще трябва да определи минимален брой часове за предоставеното обучение).

**Проверка:**

Оферентът трябва да представи техническата спецификация на превозното средство, в която е посочена тази информация, или описание и съдържанието на обучителните сесии.

**ТС4. Шум, излъчван от гумите**

*(Да не се използва, ако от съображения за безопасност са необходими гуми с най-високия клас на сцепление с влажна пътна настилка, гуми за сняг или гуми за лед)*

Превозните средства трябва да бъдат оборудвани с:

- a) гуми, чиито нива на излъчвания външен шум при търкаляне са с 3 dB по-ниски от максимума, установен в част В от приложение II към Регламент (ЕО) № 661/2009. Това е еквивалентно на най-високата категория (от три възможни)

	<p>на етикета за гуми на ЕС по отношение на класа на външен шум при търкаляне.</p> <p>ИЛИ</p> <p>б) регенерирани гуми</p> <p><i>Бележка: Регламент (ЕО) № 1222/2009 понастоящем е в процес на преразглеждане и като част от този процес Европейската комисия представи предложение COM(2018) 296. Този критерий ще трябва да се актуализира в съответствие с новото законодателство, когато то влезе в сила.</i></p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи етикета на гумите в съответствие с Регламент (ЕО) № 1222/2009 за гуми в случай а) или известието за одобряване в съответствие с приложение 1 към Правило № 109 на ИКЕ на ООН за регенерирани гуми (в случай б).</p>
<b>КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ</b>	
	<p><b>КВ1. Шум, излъчван от превозните средства</b></p> <p>Ще бъдат присъдени точки на превозни средства, чиито нива на излъчван шум отговарят на граничните стойности във фаза 3 съгласно Регламент (ЕС) № 540/2014. За излъчвания шум ще бъдат проведени изпитвания в съответствие с приложение II към Регламент (ЕС) № 540/2014.</p>

	<p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи сертификата за съответствие на превозното средство.</p>
--	---

## 11 ОБЩИ КРИТЕРИИ ЗА КАТЕГОРИИТЕ УСЛУГИ

### 11.1 Предмет на поръчката и критерии за подбор

ПРЕДМЕТ	
Закупуване на следните услуги за автомобилен транспорт с ниско въздействие върху околната среда: <ul style="list-style-type: none"><li>– „Услуги в областта на мобилността“</li><li>– „Автобусни услуги“</li><li>– „Услуги по събиране на отпадъци“</li><li>– „Услуги по преместване, пощенски или куриерски услуги“</li></ul>	
Основни критерии	Пълни критерии
КРИТЕРИИ ЗА ПОДБОР	
<b>КП1. Компетентности на оферента</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i>  Оферентът трябва да разполага със съответен опит във всяка от следните области: <ul style="list-style-type: none"><li>- идентифициране, оценка и прилагане на наличните технологии и мерки за намаляване на емисиите на ПГ и на емисиите на замърсители на въздуха, включващи всички етапи от добива до използването на горивото в превозното средство</li><li>- процедури за мониторинг и докладване относно емисиите на ПГ.</li></ul> <b>Проверка:</b> Доказателства под формата на информация и препоръки, свързани със съответните договори (по възможност със сходен размер), изпълнени през предходните 5 години, които са включвали посочените по-горе елементи.	



## 11.2 Технически спецификации и критерии за възлагане

Основни критерии	Пълни критерии
<b>ТЕХНИЧЕСКИ СПЕЦИФИКАЦИИ</b>	
<p><b>ТС1. Мерки за управление на околната среда</b> <i>(еднакво за основните и пълните критерии)</i></p> <p>Оферентите трябва да разполагат с писмени процедури за:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. мониторинг и регистриране на емисиите на ПГ и замърсителите на въздуха, генерирани от услугата. Използваните показатели трябва да бъдат както общото годишно количество на емисиите и потреблението на енергия от услугата, така и тяхното количество за километър превоз на пътник/тон/единица или друга единица, която отразява показателите на услугата.</li><li>2. изпълнение на план за намаляване на емисиите, чиито мерки са насочени към намаляване на емисиите на ПГ и на емисиите на замърсители на въздуха.</li><li>3. оценка на изпълнението на плана за намаляване на емисиите чрез проследяване на всички промени в показателите и чрез прилагане на посочените в плана мерки в практиката.</li><li>4. извършване на необходимите действия за коригиране на всички отклонения от плана или на всяко увеличение на показателите и по възможност предотвратяването им в бъдеще.</li></ol> <p><b>Проверка:</b></p> <p>Оферентът трябва да представи:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. процедурата за мониторинг и отбелязване на показателите, посочена в раздел 1)</li><li>2. плана за намаляване на емисиите</li><li>3. процедурата за оценка, чрез която се гарантира изпълнението на плана за намаляване на емисиите</li></ol>	

4. процедурата за коригиране, чрез която установените в оценката отклонения се коригират и по възможност се предотвратяват в бъдеще. Ще бъде сметено, че системите за управление на околната среда, сертифицирани по ISO 14001 или EMAS, отговарят на изискванията, ако покриват екологичната цел за намаляване на емисиите на ПГ и замърсителите на въздуха, генерирани от обслужващия парк. Оферентът трябва да представи екологичната политика, която демонстрира ангажираност за постигане на тази цел, заедно със сертификата, издаден от сертифициращия орган.

*Бележка: възлагащият орган може да присъди точки на оферти, които предлагат значителни подобрения в своите мерки за управление на околната среда.*

#### КРИТЕРИИ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ

##### **КВ1. Смазочни масла, хидравлични течности и греси**

Ще бъдат присъдени точки на оферти, които включват използването на следните позиции за поддръжка на използваните за услугите превозни средства:

- Повторно рафинирани смазочни масла, което означава масла, извлечени от отработени масла, преминали през процес, чрез който маслото се възстановява до качество, подходящо за първоначалната му употреба.
- Хидравлични течности и греси без предупреждение за опасност за здравето или околната среда или предупреждение за опасност към момента на прилагане (най-ниската гранична стойност за класифициране от Регламент (ЕО) № 1272/2008 или Директива 1999/45/ЕО). Кумулативната масова концентрация на веществата в хидравличните течности и гресите, които са едновременно неразградими биологично и натрупващи се

	<p>биологично, не трябва да надхвърля 0,1 % (тегловни проценти).</p> <p><b>Проверка:</b> Оферентът трябва да представи техническите спецификации на смазочните масла, хидравличните течности и гресите. Хидравличните течности и гресите, които отговарят на знака за екомаркировка на ЕС или на еквивалентен знак за екомаркировка от тип 1, който включва определените в КВ1 изисквания, ще се считат за съответстващи на този критерий.</p>
--	--

### 11.3 Клаузи за изпълнение на договора

Основни критерии	Пълни критерии
<b>КЛАУЗИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДОГОВОРА</b>	
<p><b>КИД1. Обучение на водачи</b> (еднакво за основните и пълните критерии)</p> <p><i>Бележка: Тази клауза за изпълнение на договора ще се прилага единствено ако услугата включва водач и ако водачите не са длъжни да разполагат с удостоверение за професионална компетентност за водач (УПК за водач) в съответствие с Директива 2003/59/ЕО</i></p> <p>Всички водачи, които участват в извършването на услугата по време на срока на договора, трябва редовно да се обучават от призната институция по съобразено с околната среда шофиране с цел повишаване на горивната ефективност.</p> <p>В 4-седмичен срок от започване на работа трябва да се осигури подходящо обучение с минимална продължителност от 16 часа на всички нови служители, които започват да работят по договора, и поне веднъж годишно трябва да се осигурява обучение за актуализация по горепосочените точки с минимална продължителност от 4 часа.</p> <p>Доставчикът на услуги трябва да документира и докладва ежегодно на възлагащия орган броя (часове) и предмета на обучението, осигурено на всеки член на персонала, който работи по договора.</p>	

Всички водачи, които участват в извършването на услугата по време на срока на договора, трябва редовно да получават информация относно своите показатели за горивна ефективност (поне веднъж месечно).

Записите от ежегодното обучение на персонала трябва да се предоставят на разположение на възлагащия орган за целите на проверката. Възлагащият орган може да определи правила за налагане на санкции в случай на несъответствие.

**КИД2. Мерки за управление на околната среда** *(еднакво за основните и пълните критерии)*

Доставчикът на услуги трябва да документира и докладва по време на срока на договора:

- резултатите от мониторинга на показателите и
- резултатите от оценката, както и от действията за коригиране и превенция, когато е приложимо, в съответствие с предоставените писмени процедури за проверка на ТС1 „Мерки за управление на околната среда“.

Тези доклади трябва да се предоставят на възлагащия орган за целите на проверката.

Възлагащият орган може да определи правила за налагане на санкции в случай на несъответствие и премии за надхвърляне на целите, определени в плана за намаляване на емисиите.

**КИД3. Смазочни масла с нисък вискозитет** *(еднакво за основните и пълните критерии)*

Освен ако производителят на превозното средство препоръча друг тип смазочен материал, изпълнителят трябва да замени смазочните материали на превозните средства, с които се осигурява услугата, с моторно смазочно масло с нисък вискозитет (LVL). LVL представляват смазочни масла, които отговарят на клас 0W30 или 5W30 по SAE (дружество на автомобилните инженери), или еквивалентни смазочни масла.

Изпълнителят ще съхранява записи, които трябва да се предоставят на разположение на възлагащия орган.

**КИД4. Гуми на превозните средства — съпротивление при търкаляне** *(еднакво за основните и пълните критерии)*

*(Да не се използва, ако от съображения за безопасност са необходими гуми с най-високия клас на сцепление с влажна пътна настилка, гуми за сняг или гуми за лед)*

Изпълнителят трябва да заменя износените гуми на превозните средства, с които се предоставя услугата, със:

- а) нови гуми, които отговарят на критерия за най-висок клас енергийна ефективност на използване на горивата за съпротивление при търкаляне, изразена в kg/t, както е определено в Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно етикетирането на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри  
ИЛИ
- б) регенерирани гуми.

Изпълнителят ще съхранява записи, които трябва да се предоставят на разположение на възлагащия орган.

*Бележка: Регламент (ЕО) № 1222/2009 понастоящем е в процес на преразглеждане и като част от този процес Европейската комисия представи предложение COM(2018) 296. Този критерий ще трябва да се актуализира в съответствие с новото законодателство, когато то влезе в сила.*

**КИД5. Шум, излъчван от гумите**

*(Да не се използва, ако от съображения за безопасност са*

*необходими гуми с най-високия клас на сцепление с влажна пътна настилка, гуми за сняг или гуми за лед)*

Изпълнителят трябва да заменя износените гуми на превозните средства, с които се предоставя услугата, със:

- а) нови гуми, чиито нива на излъчван външен шум при търкаляне са с 3 dB по-ниски от максимума, установен в част В от приложение II към Регламент (ЕО) № 661/2009. Това е еквивалентно на най-високата категория (от три възможни) на етикета за гуми на ЕС по отношение на класа на външен шум при търкаляне

ИЛИ

- б) регенерирани гуми.

За излъчвания външен шум при търкаляне на модела гуми трябва да бъдат проведени изпитвания в съответствие с приложение I към Регламент (ЕО) № 1222/2009.

Изпълнителят ще съхранява записи, които трябва да се предоставят на разположение на възлагащия орган.

*Бележка: Регламент (ЕО) № 1222/2009 понастоящем е в процес на преразглеждане и като част от този процес Европейската комисия представи предложение COM(2018) 296. Този критерий ще трябва да се актуализира в съответствие с новото законодателство, когато то влезе в сила.*

--	--

#### 11.4 Обяснителни бележки

##### Обяснителни бележки

**КИД3. Смазочни масла с нисък вискозитет, КИД4. Гуми на превозните средства — съпротивление при търкаляне и КИД5. Шум, излъчван от гумите**

*Възлагащият орган може да включи тези критерии в поканата за представяне на оферти за услуги по поддръжка на превозни средства. При все това тези критерии обхващат само малка част от дейностите по поддръжка и не могат да се считат за критерии на ЕС за ЕОП за услуги по поддръжка на превозни средства.*

*Възлагащият орган може да определи правила за налагане на санкции в случай на несъответствие с различните клаузи за изпълнение на договора.*

#### **КИД4. Гуми на превозните средства — съпротивление при търкаляне**

*В член 6 от Директивата за енергийната ефективност (Директива 2012/27/ЕС, наричана по-нататък „ДЕЕ“), чийто краен срок за транспониране в националното законодателство беше юни 2014 г., и в приложение III към нея са определени специфични задължения за публичните органи да закупуват определено енергийноефективно оборудване. Това включва задължението да се купуват само гуми, които:*

*„отговарят на критерия за най-висок клас енергийна ефективност на използване на горивата, както е определено в Регламент (ЕО) № 1222/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 25 ноември 2009 г. относно етикетването на гуми по отношение на горивната ефективност и други съществени параметри. Това изискване не възпрепятства публичните органи да закупуват гуми с най-висок клас на сцепление с влажна пътна настилка или съответно клас на външния шум при търкаляне, когато това е обосновано от съображения за безопасност или за общественото здраве“.*

*Това задължение се ограничава до централната администрация и за покупки над праговете, определени в директивите за възлагането на поръчки. Освен това изискванията трябва да бъдат в съответствие с ефективността на разходите, икономическата осъществимост, по-широкообхватната устойчивост, техническата годност и наличието на достатъчно конкуренция. По отношение на тези фактори може да има различия между публичните органи и пазарите. За повече насоки относно тълкуването на този аспект от член 6 от Директивата относно енергийната ефективност (ДЕЕ) и приложение III към нея по отношение на закупуването на енергийноефективни продукти, услуги и сгради от органите на централното управление вж. документ с насоки на Комисията SOM/2013/0762 final, Съобщение на Комисията до Европейския парламент и Съвета „Прилагане на Директивата относно енергийната ефективност — Насоки на Комисията“<sup>(1)</sup>.*

*Регламент (ЕО) № 1222/2009 понастоящем е в процес на преразглеждане и като част от този процес Европейската комисия представи предложение SOM(2018) 296. Тази КИД ще трябва да се актуализира в съответствие с новото законодателство, когато то влезе в сила.*



### **Изисквания за състава на парка**

*Винаги когато възлагащият орган изисква от доставчик на услуги да използва парк, в който определен процент превозни средства отговарят на критериите за емисии на CO<sub>2</sub> или емисии на замърсители на въздуха, възлагащият орган следва да проучи начини за проверка. Може да бъде обременително изпълнителят да предоставя, а публичният орган да проверява информация за превозните средства, които са използвани за съответните разстояния в даден ден, и да изчислява средната стойност. Поради това, ако бъде счтено, че не е реалистично да се изисква всички превозни средства да отговарят на това изискване, възлагащият орган може да посочи, че по конкретни маршрути могат да се използват само отговарящи на изискването превозни средства (например в райони с проблеми с качеството на въздуха) или че една или няколко категории превозни средства трябва да отговарят на изискването. Тези въпроси могат да бъдат по-маловажни при възлагането на подизпълнител на обществени автобусни услуги и услуги по събиране на отпадъци, при които планирането и мониторингът на услугите улесняват проверката на работата на използвания за предоставяне на услугите парк.*

## 12 ОЦЕНКА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ЦЕЛИЯ ЖИЗНЕН ЦИКЪЛ

Анализът на разходите за целия жизнен цикъл (LCC) е метод за оценка на общите разходи за група продукти или услуги, обект на изследване. При него се вземат предвид всички разходи във връзка с операциите по закупуване, използване и поддръжка, както и във връзка с обезвреждането на генерираните отпадъци. Целта на LCC е да се изчислят цялостните разходи на проектните алтернативи и да се избере вариантът, който гарантира, че покупката или услугата, или и двете, ще доведат до най-ниските цялостни разходи в съответствие с качеството и функцията ѝ. Анализът на LCC следва да се извършва на ранен етап от процеса на закупуване.

Използването на LCC в процедурите за ЕОП може да спомогне за определянето на най-ниските разходи в хода на оценката на предложенията. В действителност LCC може да подпомогне органите да отчетат не само разходите за придобиване на продукт или услуга (например суровини и производствени разходи), но също така и други разходи, които обикновено трябва да бъдат установени и изчислени от купувача (например разходите за поддръжка, експлоатационните разходи, разходите за обезвреждане и рециклиране и т.н.). Тези видове разходи следва да се прибавят към продажната цена, за да се направи пълна оценка на LCC за даден продукт или услуга.

Освен това чрез LCC се отчитат външните последици за околната среда от продукт или услуга през целия им жизнен цикъл, когато е възможно определянето на парична стойност. Използването на LCC може да даде по-обстойна представа за разходите за дадена услуга през етапите на жизнения ѝ цикъл, включително например не само разходите за доставки, принадлежности и машини, но също и разходите за експлоатация на услугата (например потребление на енергия по време на операциите) и разходите за труд.

В Директива 2014/24/ЕС за обществените поръчки са посочени разходите, които следва да бъдат отчетени в икономическия анализ на покупката, която ще бъде извършена. За допълнителна информация, моля, направете справка с техническия доклад.

Публичните органи могат да осигурят на промишлеността реални стимули за разработване на екологосъобразни технологии чрез възлагане на екологосъобразни поръчки. В някои сектори на услугите влиянието може да бъде особено голямо, тъй като възложителите на обществени поръчки контролират голям дял от пазара (например енергийно ефективни сгради, обществен транспорт, управление на съоръжения). Ако бъдат отчетени разходите за цялата продължителност на даден договор, екологосъобразните обществени поръчки могат да спестят пари,

като същевременно оказват по-малко въздействия върху околната среда. Когато се купува разумно, може да се направи икономия на материали и енергия, да се намалят отпадъците и замърсяването, както и да се стимулират устойчиви модели на поведение.

В случая с автомобилния транспорт е извършена оценка на разходите за целия жизнен цикъл за различни проучвания на конкретни случаи с прилагане на някои от критериите на ЕС за ЕОП:

- Конкретен случай 1: закупуване на пътнически автомобили със стриктни изисквания за емисиите на CO<sub>2</sub>
- Конкретен случай 2: закупуване на електрически автобуси и други алтернативни технологии вместо дизелови автобуси, които формират определен дял от автомобилния парк
- Конкретен случай 3: обучение по екологосъобразно управление на превозни средства за водачи, извършващи пощенски и куриерски услуги.

Разходите в проучените сценарии са съпоставени със сценарий, при който се запазва статуквото без критериите на ЕС за ЕОП.

Изчислени са следните видове разходи:

а) Общи разходи за собственост:

- Разходи по придобиване
- Разходи за гориво
- Разходи за поддръжка
- Застраховки
- Данъци

б) Разходи за външни въздействия: емисии на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) и емисии на азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), неметанови въглеводороди (NMHC) и прахови частици (ПЧ), които са обхванати от Директивата за чисти превозни средства (Директива 2009/33/ЕО).

Извършената оценка на разходите за целия жизнен цикъл за тези проучвания на конкретни случаи позволява да се достигне до следните заключения (вж. техническия доклад за повече подробности):

**Конкретен случай 1:** закупуване на пътнически автомобили със стриктни изисквания за емисиите на CO<sub>2</sub> — резултатите показват, че разходите за придобиване са по-високи за автомобили с по-висока горивна ефективност, но разходите за гориво са по-ниски за срока за използване на тези автомобили. Разходите за външни въздействия намаляват пропорционално за автомобили с по-висока горивна ефективност. Допълнителните разходи (включително данъци) ще бъдат компенсирани от икономии на гориво и от разходите за външни взаимодействия при пробег от над 20 000 km годишно.

**Конкретен случай 2а:** закупуване на електрически автобуси вместо дизелови автобуси, които формират определен дял от автомобилния парк — анализът показва, че данъците върху горивата оказват голямо въздействие при изчисляването на LCC. Когато данъците бъдат отчетени в LCC, общите разходи за електрически автобуси, включително разходите за външни въздействия, са равностойни или по-ниски от разходите за дизелови автобуси. Инвестиционните разходи са относително високи в сравнение с останалите разходи. Очаква се разходите за поддръжка на електрическите автобуси да бъдат по-ниски поради по-малкия брой движещи се части в двигателя, по-малкото износване и по-малкото компоненти, които могат да се повредят. Тъй като обаче технологията, свързана с електрическите автобуси, все още се разработва, могат да се очакват някои технически проблеми. Разходите за външни въздействия, които включват емисиите, генерирани от производството на електроенергия, са значително по-малки. Освен това следва да се изтъкне, че замърсителите на въздуха, отделяни нагоре по веригата от електроцентралите, обикновено се изпускат на значителна височина и често в рядко населени райони. Емисиите са смесени с голям обем въздух и техният принос към проблемите с качеството на въздуха в градските райони е относително малък. От друга страна, емисиите от транспорта се отделят на малка височина в атмосферния въздух и са основният източник на замърсяване в градските райони. Тъй като електрическите превозни средства не генерират емисии на отработили газове, те са в състояние да подобрят качеството на въздуха в градовете. Освен това емисиите на ПГ и замърсяването на въздуха, свързано с производството на електроенергия, през следващите десетилетия ще намалеят поради декарбонизацията на електроенергийния микс на ЕС.

**Конкретен случай 2б:** закупуване на автобуси с алтернативни технологии вместо дизелови автобуси, които формират определен дял от автомобилния парк — резултатите показват, че инвестиционните разходи за сгъстен природен газ (СПГ) и биогорива са съпоставими с тези за дизеловите автобуси, но автобусите, използващи водород, са много по-скъпи, включително поради разходи, свързани с инфраструктурата. В допълнение към това разходите за използвания като гориво водород са много по-големи от тези за останалите горива. Използването на биометан за автобуси, работещи с природен газ значително намалява разходите за външни въздействия.

**Конкретен случай 3:** обучение по екологосъобразно управление на превозни средства за водачи, извършващи пощенски и куриерски услуги — резултатите показват, че обучението е относително скъпо в сравнение със спестяването на разходи поради хонорара на обучаващото лице и загубата на човекочасове. При по-голям пробег този критерий е по-благоприятен, а като бонус има вероятност и водачите да подобрят своето поведение при шофиране и когато използват личните си автомобили.

## 12.1 Отражение върху разходите за някои критерии в предложения набор

Предложени нови критерии за ЕОП	Очаквано въздействие върху разходите за придобиване	Очаквано въздействие върху разходите за целия жизнен цикъл на превозното средство или услугата
Автомобили и ЛТПС със строги изисквания за емисиите на CO <sub>2</sub>	Разходите за закупуване са с 5—15 % по-високи в зависимост от размера на превозното средство и използваното от него гориво.	Разходите за целия жизнен цикъл на превозното средство с включени данъци се намаляват с около 15—20 % поради намаляване на разхода на гориво и разходите за външни взаимодействия. Ако данъците бъдат изключени, икономии от разходите за целия жизнен цикъл се постигат само при годишен пробег, надхвърлящ 30 000 km.

<p>Електрически автобуси</p>	<p>Съгласно доклада на TNO и Civitas „Чисти автобуси за Вашия град“ (TNO Civitas, 2013 г.)<sup>1</sup> инвестиционните разходи за електрически автобуси са с около 80 % по-високи в сравнение с дизеловите автобуси. Това се отнася само за разходите за превозните средства. При възможност TNO и Civitas изчисляват инфраструктурни разходи за зареждане, равняващи се на 10 000 EUR на автобус, като се включват зарядни щепсели в автобусните депа и по маршрута на автобусните спирки.</p> <p>Ефективните разходи обаче ще зависят от редица фактори, включително местните условия, вида инфраструктура, както и от броя автобуси, които използват една и съща инфраструктура. Освен това разходите за акумулаторни батерии ще намалееят с течение на времето и някои анализи предвиждат, че много скоро ще бъде постигнат паритет с дизеловите превозни средства (Bloomberg, 2018 г.)<sup>2</sup>.</p>	<p>Разходите за целия жизнен цикъл на превозното средство с включени данъци се намаляват с около 2,5—6 % поради намаляване на енергийните разходи и разходите за външни взаимодействия. Ако данъците бъдат изключени, електрическите автобуси не водят до икономии на разходите за целия жизнен цикъл.</p>
------------------------------	--	--

<sup>1</sup> [http://civitas.eu/sites/default/files/civ\\_pol-an\\_web.pdf](http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an_web.pdf)

<sup>2</sup> [https://bnef.turtl.co/story/evo2018?utm\\_source=blpblog&utm\\_medium=web](https://bnef.turtl.co/story/evo2018?utm_source=blpblog&utm_medium=web)

<p>Обучение по екологосъобразно управление на превозни средства за водачи, извършващи пощенски и куриерски услуги</p>	<p>Изчислени са разходи за курсовете по шофиране между 300 и 1000 EUR за водача, като се включват както хонорарът на обучаващото лице, така и загубата на човекочасове.</p>	<p>Разходите за целия жизнен цикъл на услугата с включени данъци намаляват с около 0,5 % и 2 % поради намаляване на разхода на гориво и разходите за външни въздействия.</p>
---	---	--

*(Вж. техническия доклад за повече подробности)*