



*Το ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο  
για τις πράσινες δημόσιες  
συμβάσεις και η ενσωμάτωσή  
του στην Ελλάδα -  
Η περίπτωση των μεταφορών*



Ιωάννης Οικονομίδης  
Πάντειο Πανεπιστήμιο  
Επιβλέπουσα :  
Λέκτορας κ. Καραγεώργου Βίκυ  
Ιούλιος 2014, Αθήνα

## **Περίληψη**

Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις (ΠΔΣ) είναι οι διαδικασίες με τις οποίες ο δημόσιος τομέας προμηθεύεται προϊόντα, υπηρεσίες ή εργασίες, χρησιμοποιώντας πράσινα κριτήρια κατά την αξιολόγηση των προσφορών. Με βάση το κοινοτικό θεσμικό πλαίσιο, οι δημόσιες υπηρεσίες προμηθειών μπορούν να χρησιμοποιούν περιβαλλοντικά κριτήρια κατά την προκήρυξη διαγωνισμών και την αξιολόγηση προσφορών, δεδομένου ότι ταυτόχρονα ικανοποιούνται οι αρχές της διαφάνειας, της ισότιμης μεταχείρισης και της μη διάκρισης.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας θα γίνει παρουσίαση και επισκόπηση του κοινοτικού θεσμικού και πολιτικού πλαισίων, των αντίστοιχων ελληνικών και η συνοχή τους.

Στο δεύτερο μέρος θα παρουσιαστούν οι ΠΔΣ, οι στόχοι τους, τα περιβαλλοντικά κριτήρια, τα κριτήρια εφαρμογής, οι κατηγορίες των υλικών και προμηθειών στις οποίες εφαρμόζονται καθώς και οι δυσχέρειες στην εφαρμογή τους.

Στο τρίτο μέρος θα γίνει περιπτωσιακή μελέτη των ΠΔΣ στον τομέα των μεταφορών στην Ε.Ε και την Ελλάδα.

## **Abstract**

Green Public Procurement (GPP) is a process whereby public authorities seek to procure goods, services and works using green criteria when evaluating offers. According to the EU law, public authorities are entitled to deploy environmental criteria on bids as well as when evaluating the respective offers along with the notion that the transparency, equal treatment and no discrimination principals are satisfied.

On the first part of the thesis the political and the legal frame of EU and GRC along with their cohesion will be assessed.

On the second part, there will be a presentation of the GPP, their aims, the environmental criteria, the application criteria, the categories of the products and services these criteria are applied and furthermore the respective obstacles in their development.

On the third part, the transportation sector of GPP in EU and also in GRC will be assessed.

## **Περιεχόμενα**

Περίληψη .....	1
Abstract .....	1
Συντμήσεις .....	4
Εισαγωγή.....	6
Α΄ Μέρος .....	10
Πολιτικό υπόβαθρο .....	10
1. Ευρωπαϊκό επίπεδο.....	11
1.1 Πολιτικό και Νομικό υπόβαθρο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο .....	13
1.2 Ευρωπαϊκές Οδηγίες.....	15
1.3 Δράση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.....	17
1.4 Σύναψη δημοσίων συμβάσεων από αρχές των κρατών μελών που χρησιμοποιούν κονδύλια της ΕΕ.....	19
1.5 Δείκτες για τις ΠΔΣ – παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση.....	20
1.6 Αποτίμηση υιοθέτησης ΠΔΣ στην ΕΕ το 2012.....	21
2. Ελλάδα .....	24
2.1 Άρθρο 24 του Συντάγματος (αναθεώρηση 2001) .....	24
2.2 Η επιρροή του ευρωπαϊκού δικαίου περιβάλλοντος στα ελληνικό δίκαιο .....	26
2.3 Επιμέρους απορρέοντες τομείς κοινοτικής και εθνικής δράσης .....	28
2.4 Πολιτικές και δράσεις στην Ελλάδα για τις ΠΔΣ .....	29
2.5 Εθνική νομοθεσία .....	30
3. Συνοχή ελληνικού και κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος .....	34
4. Οργάνωση δημοσίων συμβάσεων-αρχές .....	35
Β΄ Μέρος.....	37
Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις .....	37
5. Ορισμοί .....	38
5.1 Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις- GPP (Green Public Procurement).....	38
5.2 Κύκλος ζωής προϊόντος .....	39
6. Προσδιορισμός των παραμέτρων των ΠΔΣ.....	39
6.1 Ο σκοπός των ΠΔΣ.....	39
6.2 Στόχοι των ΠΔΣ .....	40
6.3 Δυνητικά οφέλη των ΠΔΣ.....	40
6.4 Περιβαλλοντικά κριτήρια .....	43
7. Καθορισμός γενικών προτεραιοτήτων για να γίνουν οικολογικές οι συμβάσεις, (εθελοντικό εργαλείο) .....	46
8. Η προστασία του περιβάλλοντος ως κριτήριο ανάθεσης των δημοσίων συμβάσεων.	47
9. Κοινά Κριτήρια εφαρμογής ΠΔΣ.....	48
9.1 Πυλώνες καθορισμού κριτηρίων .....	48
9.2 Στοιχειώδη – Core criteria .....	51
9.3 Αναλυτικά – Comprehensive criteria .....	51
10. Ομάδες και Κατηγορίες των υλικών και προμηθειών .....	52
11. Περιβαλλοντικά και οικολογικά σήματα .....	56
11.1 Σήματα πολλαπλών τομέων και πολλαπλών κριτηρίων .....	59
11.2 Οικολογικά σήματα εστιασμένα σε ένα περιβαλλοντικό θέμα.....	60

11.3	Ιδιωτικά Οικολογικά Σήματα .....	62
12.	Πλαίσιο καθορισμού απαιτήσεων φορέα προμηθειών .....	63
12.1	Τεχνικά πρότυπα.....	63
12.2	Προδιαγραφές.....	65
12.3	Τεχνικός κανόνας-κανονισμός (technical regulation) .....	66
13.	Συμφωνία TBT (Τεχνικά εμπόδια του εμπορίου) .....	66
14.	Δυσκολίες στην εφαρμογή των ΠΔΣ.....	67
	Γ' Μέρος .....	72
	Μεταφορές .....	72
15.	Σημασία μεταφορών για την ΕΕ – αειφορεία .....	73
16.	Λευκή Βίβλος ΕΕ 2011 και στόχος πράσινων μεταφορών.....	74
17.	Μεταφορές-ενέργεια και περιβάλλον .....	77
17.1	Οχήματα και CO2.....	77
18.	Στόχοι πράσινων μεταφορών .....	77
19.	Επισκόπηση Ευρωπαϊκών προτύπων-απαιτήσεων για τις μεταφορές .....	78
19.1	Επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά οχήματα.....	80
19.2	Οχήματα και υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών .....	80
19.3	Φορτηγά και υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων.....	81
20.	Ελληνική πραγματικότητα .....	82
20.1	Εμπορευματικές μεταφορές-Logistics .....	83
21.	Ευρωπαϊκές δράσεις για Μεταφορές.....	84
22.	Παραδείγματα εφαρμογών στις μεταφορές .....	86
22.1	Ευρώπη .....	86
22.2	Ελλάδα .....	88
	Δ' Μέρος.....	90
	Επίλογος – Συμπεράσματα .....	90
23.	Διασύνδεση τεχνολογίας, βιομηχανίας, ακαδημαϊκής κοινότητας στις ΠΔΣ.....	91
24.	Αποφασιστικά σημεία στην εμπέδωση των ΠΔΣ .....	92
25.	Μέθοδοι εφαρμογής και εξοικείωσης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με ΠΔΣ .....	93
26.	Πιθανές κατευθύνσεις ενός σχεδίου δράσης για την Ελλάδα.....	96
	Επίλογος.....	98
	Βιβλιογραφία.....	99
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ .....	104

## Συντμήσεις

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΒΔΣ	Βιώσιμες Δημόσιες Συμβάσεις
ΔΔΜ	Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών
ΔΕΚ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
ΔΕΠΑ	Δημόσια Επιχείρηση Αερίου
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΜΜΕ	Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις
ΜΠΕ	Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
ΝΠΔΔ	Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου
ΟΟΣΑ	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
ΟΣΥ	Οδικές Συγκοινωνίες ΑΕ
ΠΔΣ	Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις
ΠΟΕ	Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου
ΠΠ	Πρόγραμμα Πλαίσιο
ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΥΠΕΚΑ	Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής
Φ.Ε.Κ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
3R	Reduce, Reuse and Recycle
CEN	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης
Cenelec	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ηλεκτροτεχνικής Τυποποίησης
CNG	Compressed natural gas
EAP	Environmental Action Plan
EGPN	Ευρωπαϊκό Δικτύου Πράσινων Προμηθειών
EN	Πλήρη Ευρωπαϊκά Πρότυπα
ETSI	Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων
EU	European Union
GPA	Διεθνής Συμφωνία περί Προμηθειών
GPP	Green Public Procurement
GRC	Ελλάδα
GSJ	Ένδειξη Αλλαγής Ταχύτητας
GWP	Δυναμικό Θέρμανσης του Πλανήτη
ISO	Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης
PCP	Προ-εμπορικές Συμβάσεις
R&D	Research and Development
SABE	Συμβουλευτικό Όργανο Στρατηγικού Χαρακτήρα για το Περιβάλλον
SCP	Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Κατανάλωση και Παραγωγή
SIP	Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Βιομηχανική Πολιτική
SESAR	Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας
TEN-T	Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών

EMAS Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Οικολογικού Ελέγχου  
TBT Τεχνικά Εμπόδια του Εμπορίου

## **Εισαγωγή**

Η κοινωνία, σε παγκόσμιο επίπεδο, έρχεται πλέον αντιμέτωπη με τις αρνητικές συνέπειες της μείωσης των φυσικών πόρων και της κλιματικής αλλαγής. Ως βασικός συντελεστής των παραπάνω έχουν προσδιοριστεί οι μη βιώσιμες πρακτικές παραγωγής και κατανάλωσης. Προβάλλει ως επιτακτική ανάγκη η υιοθέτηση πολιτικών, μεθόδων και διαδικασιών ώστε να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνία και το περιβάλλον. Μία μέθοδος στην οποία μπορεί να δοθεί προτεραιότητα είναι οι βιώσιμες προμήθειες με την αξιοποίηση του δημόσιου προϋπολογισμού σε προϊόντα και υπηρεσίες τα οποία ενισχύουν τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η βιώσιμη προμήθεια προϋποθέτει την προσεκτική εξέταση των προϊόντων που θα αγοραστούν δηλ. αγορά μόνο αυτού που πραγματικά απαιτείται, προμήθεια προϊόντων και υπηρεσιών με υψηλή περιβαλλοντική απόδοση καθώς και την εξέταση των κοινωνικών και οικονομικών αντίκτυπων μιας προμήθειας ακόμα και ως μοχλό ανάπτυξης της αγοράς με δημιουργία νέας γενιάς επιχειρήσεων με ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε αυτό το πεδίο.

Οι δημόσιες αρχές αποτελούν σημαντικούς καταναλωτές στην Ευρώπη. Μέσω δημοσίων συμβάσεων δαπανούν περίπου 2 τρισεκατομμύρια ευρώ ετησίως (ποσό που αντιστοιχεί στο 19% του ΑΕΠ της ΕΕ). Εάν αυτό το ποσό διοχετευτεί στην προμήθεια αγαθών, υπηρεσιών και έργων με μειωμένο αντίκτυπο για το περιβάλλον, μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην επίτευξη των τοπικών περιφερειακών, εθνικών και διεθνών στόχων βιωσιμότητας.<sup>1</sup>

Για να πετύχει τους στόχους της η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά είναι σημαντική η εφαρμογή μιας αποτελεσματικής πολιτικής για τις δημόσιες συμβάσεις<sup>2</sup>. Οι στόχοι είναι η πρόκληση σταθερής ανάπτυξης μακροπρόθεσμα και δημιουργία θέσεων εργασίας και ευνοϊκών προϋποθέσεων για την ανάπτυξη επιχειρήσεων που μπορούν να εκμεταλλευτούν τις δυνατότητες που προσφέρει η αγορά της ΕΕ, η αποτελεσματική στήριξη του ανταγωνισμού στις αγορές παγκοσμίως, η εξασφάλιση για τους χρήστες και τους φορολογούμενους υπηρεσιών καλύτερης ποιότητας σε χαμηλότερη τιμή από τους φορείς του δημοσίου.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 5

<sup>2</sup> Climate Alliance, European Secretariat, "Βιώσιμες Δημόσιες Προμήθειες σε ΟΤΑ της Ευρώπης", Φρανκφούρτη, 2010, σελ 1

<sup>3</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 1

Οι επιλογές των κυβερνήσεων για το τι θα προμηθευτούν ή όχι μπορεί να επιφέρει μεγάλη επίδραση στην οικονομία και το περιβάλλον. Το γεγονός αυτό οδήγησε πολλές κυβερνήσεις να ξεκινήσουν να λαμβάνουν υπόψη το «πρασίνισμα» των προμηθειών τους, κάνοντάς το δυναμική συνισταμένη για τη περιβαλλοντική προστασία ή έστω για περιορισμό των περιβαλλοντικών βλαβών.<sup>4</sup>

Οι Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις (ΠΔΣ)<sup>5</sup> μπορούν να αποτελέσουν μοχλό καινοτόμου ανάπτυξης στην αγορά δημιουργώντας ζήτηση για φιλικά προς το περιβάλλον προϊόντα, παρέχοντας κατ' αυτό τον τρόπο πραγματικά κίνητρα στη βιομηχανία για την ανάπτυξη οικολογικών προϊόντων και υπηρεσιών, ιδιαίτερα σε τομείς όπου ο δημόσιος τομέας αντιπροσωπεύει σημαντικό μερίδιο της αγοράς (π.χ. δομικά έργα, υγειονομικές υπηρεσίες, δημόσιες συγκοινωνίες κλπ.).

Πολλές δημόσιες αρχές στην Ευρώπη εφαρμόζουν όχι μόνο τις ΠΔΣ, αλλά και τις βιώσιμες δημόσιες συμβάσεις (ΒΔΣ) βασίζοντας τις αγοραστικές αποφάσεις τους τόσο σε περιβαλλοντικά όσο και σε κοινωνικά κριτήρια<sup>6</sup>, συνδυάζοντας τους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκδώσει τον οδηγό «Αγοράζοντας κοινωνικά», που αφορά τον τρόπο ενσωμάτωσης των κοινωνικών ζητημάτων στη διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων.<sup>7</sup>

Το 2001 η ΕΕ τόνισε τη σημασία των ΠΔΣ όταν η Επιτροπή εξέδωσε ερμηνευτική ανακοίνωση σχετικά με το “Community law applicable to public procurement and the possibilities for integrating environmental considerations into public procurement” [(COM(2001) 274] η οποία ήταν και η πρώτη που εξηγούσε το πώς τα περιβαλλοντικά θέματα μπορούν να ληφθούν υπόψη σε κάθε επιμέρους στάδιο της διαδικασίας ανάθεσης των δημοσίων συμβάσεων.

Το 2004, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκριναν δύο οδηγίες (Directive 2004/17/EC, Directive 2004/18/EC) σχετικά με τις δημόσιες προμήθειες οι οποίες περιέχουν ειδική αναφορά στη δυνατότητα συμπερίληψης των περιβαλλοντικών

<sup>4</sup> The United Nations Environment Programme Division of Technology, Industry and Economics, Economics and Trade Unit and the International Institute for Sustainable Development, "Environment and Trade, A Handbook", Καναδάς, 2000, σελ 71

<sup>5</sup> «... διαδικασία με την οποία οι δημόσιες αρχές επιδιώκουν να συνάψουν συμβάσεις για αγαθά, υπηρεσίες και έργα με μικρότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους, σε σύγκριση με αγαθά, υπηρεσίες και έργα που επιτελούν την ίδια πρωταρχική λειτουργία τα οποία θα αποτελούσαν το αντικείμενο της σύμβασης υπό άλλες συνθήκες.» Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 7 COM (2008) 400, σελίδα 4

<sup>6</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 5

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=6457&langId=en>



παραμέτρων και ειδικές διατάξεις σχετικά με την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στις τεχνικές προδιαγραφές [άρθρο 23 ( 3 ) b] , την χρήση των οικολογικών σημάτων [άρθρο 23 ( 6 )], θέτοντας κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνθήκες για την εκτέλεση της σύμβασης (άρθρο 26 ), απαιτώντας από τους οικονομικούς φορείς να αποδείξουν ότι έχουν εκπληρώσει τις περιβαλλοντικές τους υποχρεώσεις ( άρθρο 27 ), ότι μπορούν να εκτελέσουν μια σύμβαση σύμφωνα με μέτρα περιβαλλοντικής διαχείρισης [άρθρα 48 (2 στοιχείο f) και 50] και να εφαρμόσουν κριτήρια ανάθεσης με βάση περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά (άρθρο 53 )<sup>8</sup>.

Το 2008 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μετά την ανακοίνωση “Public Procurement for a Better Environment”<sup>9</sup> που συνόδευσε το “Sustainable Consumption and Production and Sustainable Industrial Policy Action Plan”<sup>10</sup> , διατύπωσε κοινά κριτήρια Green Public Procurement (GPP) για μια σειρά προϊόντων και ομάδων υπηρεσιών, καλώντας το δημόσιο τομέα να τα συμπεριλάβει σε διακηρύξεις και διαδικασίες προμηθειών οπότε να προβεί στην αγορά πράσινων προϊόντων, έργων και υπηρεσιών. Τα κοινά κριτήρια στην ουσία τυποποιούν τη χρήση των πράσινων κριτηρίων στις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Επιτροπή διατύπωσε αρχικά 10 ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών , και πρότεινε μια πρώτη δέσμη στοιχειωδών κριτηρίων «core-στοιχειώδη» για την προώθηση υιοθέτησης των ΠΔΣ από τις αναθέτουσες αρχές . Οι αρχικά δέκα<sup>11</sup> επιλεγμένες ομάδες προϊόντων ήταν : προϊόντα και υπηρεσίες καθαρισμού, κατασκευές, ηλεκτρική ενέργεια, υπηρεσίες εστίασης και τρόφιμα, υπηρεσίες και προϊόντα κηπουρικής, εξοπλισμός γραφείου και πληροφορικής, φωτοαντιγραφικό χαρτί και γραφή, υφάσματα , μεταφορές, έπιπλα.<sup>12</sup>

Η παρούσα εργασία επιχειρεί να διερευνήσει το υπάρχον καθεστώς σχετικά με τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις, την περιβαλλοντική διάσταση των δημοσίων προμηθειών. Σε αυτή την κατεύθυνση πραγματοποιείται η προσπάθεια να παρουσιαστεί το σχετικό

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_public\\_directives\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_public_directives_en.htm)

<sup>9</sup> COM(2008)400. *The Communication defines Green Public Procurement (GPP) as “a process whereby public authorities seek to procure goods, services and works with a reduced environmental impact throughout their life cycle when compared to goods, services and works with the same primary function that would otherwise be procured.”*

*The text of the Communication is available at: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0400:FIN:EN:PDF>. For further details, see also the dedicated website of the European Commission, Directorate General for Environment: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/what\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/what_en.htm)*

<sup>10</sup> COM (2008) 397. *The text of the Action Plan is available at: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0397:FIN:EN:PDF>*

<sup>11</sup> Επί του παρόντος οι ομάδες προϊόντων είναι 21 EU GPP criteria sets. Η πλήρης λίστα βρίσκεται στο: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm).

<sup>12</sup> Centre for European Policy Studies, College of Europe, "The uptake of green public procurement in the EU27, Βρυξέλλες ,2012 ,σελ 8

νομοθετικό και πολιτικό πλαίσιο όπως αυτό πηγάζει από τις κοινοτικές οδηγίες, την μεταφορά τους στην ελληνική έννομη τάξη και τη σχετική συνοχή τους.

Εν συνεχεία, γίνεται περιγραφή του πλαισίου των ΠΔΣ με παρουσίαση των στοιχείων που τις συγκροτούν, των σχετικών ωφελημάτων καθώς και των εμποδίων που συναντώνται στο «πρασίνισμα» των προμηθειών.

Ως πεδίο αναφοράς για την επισκόπηση εφαρμογής τομέα ΠΔΣ, επιλέγεται και παρουσιάζεται ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα και την ΕΕ, αρχικά με το θεσμικό του πλαίσιο και ακολούθως με σχετικά παραδείγματα.

## **Α΄ Μέρος**

### **Πολιτικό υπόβαθρο**

## **1. Ευρωπαϊκό επίπεδο**

Το 2002, ο ΟΟΣΑ εξέδωσε σύσταση για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις. Στη συνέχεια της παγκόσμιας διάσκεψης κορυφής του Γιοχάνεσμπουργκ για την αειφόρο ανάπτυξη (Σεπτέμβριος 2002) ιδίως την Recommendation of the Council on Improving the Environmental Performance of Public Procurement της 23 Ιανουαρίου του 2002)<sup>13</sup>, συγκροτήθηκε η ομάδα εργασίας του Marrakech για τις αειφόρες προμήθειες, με σκοπό τη διάδοση αειφόρων (πράσινων) πρακτικών σύναψης δημόσιων συμβάσεων.

Πολιτικές με αντικείμενο τις αειφόρες δημόσιες συμβάσεις δρομολογήθηκαν σε πολλές χώρες του ΟΟΣΑ (ΗΠΑ, Ιαπωνία, Καναδάς, Αυστραλία και Νότιος Κορέα), καθώς και σε ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες (όπως η Κίνα, η Ταϊλάνδη και οι Φιλιππίνες).<sup>14</sup> Η σύσταση του ΟΟΣΑ αποτέλεσε μάλιστα τον κύριο οδηγό για το κοινοτικό δίκαιο.<sup>15</sup>

Οι ιδρυτικές συνθήκες των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων δεν αναφέρονταν στη περιβαλλοντική διάσταση. Το έλλειμμα αυτό αντιμετωπίστηκε,<sup>16</sup> μέσα από αποφάσεις και διατάξεις που συνέθεσαν σταδιακά το κοινοτικό δίκαιο του περιβάλλοντος το οποίο

---

13

II. RECOMMENDS to this effect that Member countries should: i) develop greener public purchasing policies in ways which are consistent with Member countries' competition and other relevant national policies, and with their international obligations and commitments; ii) take the following concrete steps to ensure the incorporation of environmental criteria into public procurement of products and services including, where appropriate, environmental impacts throughout the lifecycle, while ensuring that transparency, non-discrimination and competition are preserved:

(a) provide the appropriate policy framework to incorporate environmental criteria into public procurement of products and services, along with price and performance criteria; (b) introduce financial, budgeting, and accounting measures to ensure that public procurement policies and practices consider the environmental costs of products and services; (c) provide information, training and technical assistance to officials involved in the public procurement and use chain, including those who set the performance criteria of products and services, those who are responsible for procurement, and those who use the products and services; (d) make information and tools that facilitate greener public purchasing available to all levels of government; (e) disseminate the information needed to facilitate and encourage greener public purchasing decisions, as well as the results and benefits derived from their adoption; (f) establish procedures for the identification of products and services which meet the objectives of greener public purchasing policies; (g) encourage the development of indicators to measure and monitor progress made in greener public purchasing; (h) assess and evaluate greener public purchasing policies in order to ensure that they are economically efficient and environmentally effective.

<sup>14</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008,σελ 4

<sup>15</sup> Ελένη Τροβά, "Πράσινες ή οικολογικές Δημόσιες Συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο", [http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova\\_training.pdf](http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova_training.pdf), σελ 2

<sup>16</sup> Για την κοινοτική στρατηγική αναφορικά με τη σταδιακή ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής πολιτικής προστασίας του περιβάλλοντος, βλ. αναλυτικότερα Γρ. Ι. Τσάλτα, "Κοινοτικές Στρατηγικές για το περιβάλλον", Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1994, σελ. 10-21..

διακρίνεται σε πρωτογενές και παράγωγο<sup>17</sup>. Αναθεωρητικές διαδικασίες οδήγησαν στη δημιουργία της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρώπης η οποία και διαμορφώθηκε σε επίπεδο αρχών μέσα από τα πρώτα Προγράμματα Δράσης για το Περιβάλλον που ολοκληρώθηκαν με το έκτο πρόγραμμα δράσης.

Το παράγωγο κοινοτικό δίκαιο το οποίο στηρίζεται επίσης σε βοηθητικά μέσα, όπως τα προαναφερθέντα Προγράμματα Δράσης, κλήθηκε να καταγράψει τις βασικές αρχές της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής, αναδεικνύοντάς την παράλληλα σε μία κατεξοχήν διαπολιτική στρατηγική μέσα από την ενσωμάτωσή της στον ορισμό και την εφαρμογή των άλλων κοινοτικών πολιτικών<sup>18</sup>.

Το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον κινείται στην ίδια φιλοσοφία. Θέτει ως στόχο την προώθηση *«της διαδικασίας ένταξης των περιβαλλοντικών απαιτήσεων σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές και δραστηριότητες, σύμφωνα με το άρθρο 6 της συνθήκης, προκειμένου να μειωθούν οι διάφορες πιέσεις επί του περιβάλλοντος από διάφορες πηγές»*<sup>19</sup>

Η προτεραιότητα της κοινοτικής περιβαλλοντικής δράσης εντοπίζεται πλέον στη επίτευξη της πλήρους ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής πολιτικής στις άλλες πολιτικές. Προτεραιότητα η οποία στηρίζεται με τη σειρά της σε τρεις σημαντικές προϋποθέσεις που αποτελούν και τη εγγύηση για την πρακτική εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής. Η πρώτη αφορά στην άμεση και ενεργό συμμετοχή όλων των κύριων και βασικών φορέων της κοινωνίας (διοικητικών αρχών, επιχειρήσεων και κοινού), η δεύτερη τη διεύρυνση και την αναγκαία εξειδίκευση των απαραίτητων μηχανισμών ελέγχου και η τελευταία την ενεργοποίηση όλων των μηχανισμών της αγοράς. Σε κάθε περίπτωση όμως, η αρχή της ενσωμάτωσης συμπλέει και συμπληρώνεται από την αρχή της αειφόρου ανάπτυξης.

Το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον καθιστά τα πράγματα σαφή κάνοντας λόγο, ήδη από το προοίμιο, για *«συνετή χρήση των φυσικών πόρων και προστασία του παγκόσμιου οικοσυστήματος παράλληλα με την οικονομική ευημερία και την ισόρροπη κοινωνική ανάπτυξη»*, πολιτικές τις οποίες καθορίζει ως προϋπόθεση της *«αειφόρου ανάπτυξης»*.

---

<sup>17</sup> Αρχής γενομένης με τη σύνοδο κορυφής των Παρισίων το 1972 καταγράφηκε η βούληση των κρατών-μελών στον τομέα της υιοθέτησης μιας κοινοτικής πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος. Το πρωτογενές κοινοτικό δίκαιο στηρίχθηκε στις διατάξεις που προστέθηκαν αφενός στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη και αφετέρου στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία υπεγράφη την 7 Φεβ 1992.

<sup>18</sup> Βλ. Άρθρο 130 Ρ, παρ. 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

<sup>19</sup> Βλ. Έκτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων L 242/1-10/9/2002, απόφαση υπ' αριθμ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 22 Ιουλ 2002 και ειδικότερα παρ. 13 του προοιμίου.

Ο απώτερος στόχος του προγράμματος είναι η εξασφάλιση «υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου καθώς και η γενική βελτίωση στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής»<sup>20</sup>.

### **1.1 Πολιτικό και Νομικό υπόβαθρο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο**

Οι ΠΔΣ έχουν εγκριθεί στα πλαίσια ορισμένων ενωσιακών πολιτικών και στρατηγικών, γεγονός που αντικατοπτρίζει την αναγνώριση της δυνατότητάς τους να ενθαρρύνουν μια πιο αειφόρο εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, την αλλαγή των συμπεριφορών ως προς την αειφόρο κατανάλωση και παραγωγή και την προώθηση της καινοτομίας. Ευρώπη 2020: στην στρατηγική της ΕΕ για την έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη<sup>21</sup> επισημαίνονται οι ΠΔΣ ως ένα από τα μέτρα για την επίτευξη αυτής της ανάπτυξης.<sup>22</sup> Πολλές δημόσιες αρχές στην Ευρώπη υιοθέτησαν την προσέγγιση της κατάρτισης πολιτικής περί ΠΔΣ ή της συμπερίληψης δεσμεύσεων σχετικά με την εφαρμογή των ΠΔΣ σε άλλες πολιτικές. Οι ΠΔΣ απαιτούν αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών τμημάτων και μελών του προσωπικού ενός φορέα. Επιπλέον, η στήριξη υψηλού επιπέδου θεωρείται γενικά σημαίνων παράγοντας σε ό,τι αφορά στην εξακρίβωση της επιτυχίας της εφαρμογής των ΠΔΣ.

Για να φτάσει το μέγιστο επίπεδο αποτελεσματικότητας μια τέτοια πολιτική θα πρέπει:

α. Να περιλαμβάνει σαφείς στόχους, τομείς προτεραιότητας και χρονοδιαγράμματα.

β. Να αναφέρει το πεδίο εφαρμογής των αγοραστικών δραστηριοτήτων που καλύπτονται (δηλαδή, εάν καλύπτει ολόκληρη την αρχή ή μόνο ορισμένα τμήματά της, ποιες ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών καλύπτονται, κ.λπ.)

γ. Να επισημαίνει τις γενικές ευθύνες σχετικά με την εφαρμογή της πολιτικής.

---

<sup>20</sup> Για την ευρωπαϊκή ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής πολιτικής και τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη μέσα από το έκτο πρόγραμμα για το περιβάλλον βλέπε «Η εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα» σελ57-72 (Γρηγόρης Τσάλτας)

<sup>21</sup> COM(2010) 2020 «Ευρώπη 2020 - Στρατηγική για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη»

<sup>22</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 8

δ. Να περιλαμβάνει μηχανισμό για την κατάλληλη παρακολούθηση των επιδόσεων<sup>23</sup>.

Η πολιτική των ΠΔΣ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τυχόν άλλες υφιστάμενες πολιτικές και στρατηγικές και να σχεδιαστεί σε διαβούλευση με τους κύριους ενδιαφερόμενους κύκλους συμφερόντων, όπως οι εσωτερικοί χρήστες, οι προμηθευτές και η διοίκηση.

Μετά τον σχεδιασμό της πολιτικής θα πρέπει να καταρτιστεί ένα είδος επιχειρησιακού σχεδίου εφαρμογής, στο οποίο θα περιγράφονται τα συγκεκριμένα καθήκοντα, οι αρμοδιότητες και το χρονοδιάγραμμα. Αμέσως μετά, το περιεχόμενο της πολιτικής και το σχέδιο εφαρμογής θα πρέπει να κοινοποιηθούν σε όσο το δυνατόν ευρύτερο επίπεδο, ιδιαίτερα στο προσωπικό που θα επηρεαστεί περισσότερο.

Το νομικό πλαίσιο για τις δημόσιες συμβάσεις ορίζεται από τις διατάξεις της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (η Συνθήκη) και από τις οδηγίες περί συμβάσεων<sup>24</sup> της ΕΕ, όπως τις ερμηνεύει το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Σε διεθνές επίπεδο, η ΕΕ δεσμεύεται από τους όρους της Διεθνούς Συμφωνίας περί Προμηθειών (GPA) του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ).<sup>25</sup>

Το παραπάνω πλαίσιο θεσπίζει ορισμένους κανόνες και ορισμένες αρχές που πρέπει να τηρούνται κατά την ανάθεση δημόσιων συμβάσεων. Εντός του πλαισίου αυτού οι περιβαλλοντικοί στόχοι μπορούν να υλοποιηθούν με ποικίλους τρόπους.

Η πολιτική της προώθησης των ΠΔΣ αποτελεί αναπόσπαστο μέρος, της Στρατηγικής της Λισσαβόνας. Την 04 Ιουλίου 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με ανακοίνωσή της [com (2002)274], καθόρισε τις δυνατότητες που προσφέρονται από το κοινοτικό δίκαιο όσον αφορά την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στις διαδικασίες δημοσίων συμβάσεων.

Η σημασία των ΠΔΣ επισημάνθηκε για πρώτη φορά στην ανακοίνωση που εξέδωσε η ΕΕ το 2003 [com (2003)302] με θέμα την Ολοκληρωμένη Πολιτική Προϊόντων, όπου διατυπώθηκε σύσταση προς τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικά σχέδια δράσης για τις ΠΔΣ, μέχρι τα τέλη του 2006, τα οποία να αναθεωρούνται κάθε τρία χρόνια.

<sup>23</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 12

<sup>24</sup> Οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ (εφεξής «οδηγίες περί συμβάσεων»).

<sup>25</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 7

Το νομικό πλαίσιο συμπληρώνεται και εδραιώνεται από τις οδηγίες 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και ταχυδρομικών υπηρεσιών, οι οποίες υιοθετήθηκαν την 31 Μαρτίου 2004.

Πιο πρόσφατα, η Ανανεωμένη Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη (Ιούνιος 2006), έθεσε ως στόχο πολιτικής για το 2010 να φθάσουν οι ΠΔΣ της ΕΕ, κατά μέσον όρο, το επίπεδο που πέτυχαν το 2006 τα κράτη μέλη, που είχαν τις καλύτερες επιδόσεις, σε ποσοστό δηλαδή 50%.<sup>26</sup>

Η ανακοίνωση εντάσσεται στο Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Κατανάλωση και Παραγωγή και την Αειφόρο Βιομηχανική Πολιτική (SCP/SIP), το οποίο διαμορφώνει το πλαίσιο για την ολοκληρωμένη εφαρμογή ενός συνδυασμού μέσων που αποβλέπουν στη βελτίωση των ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιδόσεων των προϊόντων.

## **1.2 Ευρωπαϊκές Οδηγίες**

Στο προοίμιο της οδηγίας 2004/18 (παρ. 5<sup>27</sup> και 33<sup>28</sup>) υπάρχουν αναφορές και ρητές διατάξεις που ρυθμίζουν τη σχέση των δημοσίων συμβάσεων και του περιβάλλοντος οι οποίες θέτουν ευθέως το ζήτημα.

Ειδικότερα η παρ. 5 του προοιμίου αναφέρει ότι σύμφωνα με το άρθρο 6 της Συνθήκης, οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 αυτής, ιδίως προκειμένου να προωθείται η αειφόρος ανάπτυξη.

Η οδηγία διευκρινίζει με ποιο τρόπο οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην προώθηση της αειφόρου

---

<sup>26</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012, σελ 6

<sup>27</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 6 της συνθήκης, οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 αυτής, ιδίως προκειμένου να προωθείται η αειφόρος ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία διευκρινίζει με ποιο τρόπο οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συμβάλλουν στην **προστασία του περιβάλλοντος** και στην προώθηση της **αειφόρου ανάπτυξης**, ενώ ταυτόχρονα εγγυάται στις αρχές αυτές τη δυνατότητα να επιτυγχάνουν, για τις συμβάσεις τους, την καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής

<sup>28</sup> Οι όροι εκτέλεσης μιας σύμβασης συνάδουν με την παρούσα οδηγία, εφόσον δεν εισάγουν άμεσα ή έμμεσα διακρίσεις και αναγγέλλονται στην προκήρυξη διαγωνισμού ή στη συγγραφή υποχρεώσεων. Μπορούν, μεταξύ άλλων, να έχουν ως αντικείμενο την ενθάρρυνση της επιτόπιας επαγγελματικής κατάρτισης, τη χρησιμοποίηση ατόμων με ιδιαίτερες δυσκολίες ένταξης, την καταπολέμηση της ανεργίας ή την προστασία του περιβάλλοντος. Παραδείγματος χάριν, μπορούν να αναφέρονται, μεταξύ άλλων, οι ισχύουσες για την εκτέλεση της σύμβασης υποχρεώσεις πρόσληψης μακροχρόνια ανέργων ή ανάληψης δραστηριοτήτων κατάρτισης για τους άνεργους ή τους νέους, ουσιαστικής τήρησης των διατάξεων των θεμελιωδών συμβάσεων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) στην περίπτωση κατά την οποία δεν έχουν μεταφερθεί στο εθνικό δίκαιο, και πρόσληψης ενός αριθμού ατόμων με ειδικές ανάγκες που υπερβαίνει εκείνον που επιβάλλει η εθνική νομοθεσία



ανάπτυξης, ενώ ταυτόχρονα εγγυάται στις αρχές αυτές τη δυνατότητα να επιτυγχάνουν, για τις συμβάσεις τους, την καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής.<sup>29</sup> Οι οδηγίες 2004/17/EK (άρθρο 35<sup>30</sup>) και 2004/18/EK<sup>31</sup> (άρθρο 23<sup>32</sup>) επιτρέπουν στις αναθέτουσες αρχές, σε «ενδεδειγμένες περιπτώσεις», δηλαδή σε συμβάσεις η εκτέλεση των οποίων θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο το περιβάλλον, να ζητούν από τους υποψηφίους να αποδείξουν την τεχνική τους ικανότητα να εφαρμόσουν ορισμένα μέτρα περιβαλλοντικής διαχείρισης για συμβάσεις δημοσίων έργων και υπηρεσιών<sup>33</sup>. Το δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων πλέον

<sup>29</sup> Ελένη Τροβά, "Πράσινες ή οικολογικές Δημόσιες Συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο", [http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova\\_training.pdf](http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova_training.pdf), σελ3

<sup>30</sup> Άρθρο 35

Ανακοίνωση των τεχνικών προδιαγραφών

(1) Οι αναθέτοντες φορείς ανακοινώνουν στους οικονομικούς φορείς που ενδιαφέρονται για την ανάληψη σύμβασης, κατόπιν αιτήσεώς τους, τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται συστηματικά στις συμβάσεις προμηθειών, έργων ή υπηρεσιών τις οποίες αναθέτουν ή τις τεχνικές προδιαγραφές στις οποίες προτίθενται να παραπέμψουν για τις συμβάσεις που αποτελούν αντικείμενο περιοδικής ενδεικτικής προκήρυξης κατά την έννοια του άρθρου 41 παράγραφος 1.

(2) Όταν αυτές οι τεχνικές προδιαγραφές καθορίζονται στα έγγραφα που τίθενται στη διάθεση των ενδιαφερομένων οικονομικών φορέων, αρκεί η παραπομπή στα εν λόγω έγγραφα.

<sup>31</sup> ΠΔ 60/2007 Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/EK "περί συντονισμού των διαδικασιών σύναξης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών", καθώς και ΠΔ 59/2007

<sup>32</sup> 3. Με την επιφύλαξη των υποχρεωτικών εθνικών τεχνικών κανόνων, εφόσον είναι σύμφωνοι με το κοινοτικό δίκαιο, οι τεχνικές προδιαγραφές πρέπει να διατυπώνονται:

α) είτε με παραπομπή στις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται στο ... παράρτημα και, κατά σειρά προτίμησης, στα εθνικά πρότυπα που αποτελούν μεταφορά ευρωπαϊκών προτύπων, στις ευρωπαϊκές τεχνικές εγκρίσεις, στις κοινές τεχνικές προδιαγραφές, στα διεθνή πρότυπα, σε άλλα τεχνικά συστήματα αναφοράς που εκπονούνται από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης, ή, όταν αυτά δεν υπάρχουν, στα εθνικά πρότυπα, στις εθνικές τεχνικές εγκρίσεις, ή στις εθνικές τεχνικές προδιαγραφές στον τομέα του σχεδιασμού, του υπολογισμού και της εκτέλεσης των έργων και της χρησιμοποίησης των προϊόντων. Κάθε παραπομπή συνοδεύεται από τη μνεία "ή ισοδύναμο".

β) είτε με αναφορά σε επιδόσεις ή λειτουργικές απαιτήσεις: αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Πρέπει ωστόσο να είναι αρκετά ακριβείς ώστε να επιτρέπουν στους προσφέροντες να προσδιορίζουν το αντικείμενο της σύμβασης και στις αναθέτουσες αρχές να αναθέτουν τη σύμβαση.

γ) είτε με αναφορά στις επιδόσεις ή λειτουργικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο β), παραπέμποντας, ως τεκμήριο της συμβατότητας προς τις εν λόγω επιδόσεις ή λειτουργικές απαιτήσεις, στις προδιαγραφές που αναφέρονται στο στοιχείο α).

δ) είτε με παραπομπή στις προδιαγραφές που αναφέρονται στο στοιχείο α) για ορισμένα χαρακτηριστικά και με παραπομπή στις επιδόσεις ή τις λειτουργικές απαιτήσεις που αναφέρονται στο στοιχείο β) για ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά.

4. Όταν οι αναθέτουσες αρχές κάνουν χρήση της δυνατότητας παραπομπής στις προδιαγραφές που αναφέρονται στην παράγραφο 3, στοιχείο α), δεν μπορούν να απορρίπτουν προσφορά με την αιτιολογία ότι τα προσφερόμενα προϊόντα και υπηρεσίες δεν πληρούν τις προδιαγραφές στις οποίες έχουν παραπέμψει, εφόσον ο προσφέρων αποδεικνύει στην προσφορά του, με κάθε ενδεδειγμένο μέσο και με τρόπο που ικανοποιεί την αναθέτουσα αρχή, ότι οι λύσεις που προτείνει πληρούν, κατά ισοδύναμο τρόπο, τις απαιτήσεις που ορίζονται από τις τεχνικές προδιαγραφές. Τεχνικός φάκελος του κατασκευαστή ή έκθεση δοκιμών από αναγνωρισμένο οργανισμό μπορεί να συνιστά ενδεδειγμένο μέσο.

<sup>33</sup> Σήμερα η οδηγία 2004/18 ειδικά αναφέρει στο προίμιό της ότι: Σύμφωνα με το άρθρο 6 της συνθήκης, οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 αυτής, ιδίως προκειμένου να προωθείται η αειφόρος ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, η παρούσα οδηγία διευκρινίζει με ποιο τρόπο οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην πρόωθηση της αειφόρου ανάπτυξης,

αναφέρεται στην περιβαλλοντική προστασία. Το περιβάλλον σήμερα αποτελεί επιτρεπτό κριτήριο ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων, η εκτίμηση περιβαλλοντικών όρων είναι υποχρεωτική για την ανάθεση των δημοσίων συμβάσεων αλλά και η τελευταία οδηγία που αφορά στις δημόσιες συμβάσεις και πρόσφατα ενσωματώθηκαν στο εθνικό δίκαιο κάνουν ρητή αναφορά στο περιβάλλον.

Συγκεκριμένη αναφορά για τη σχέση του περιβάλλοντος και των δημοσίων συμβάσεων, τόσο των πηγών δικαίου όσο και των διαδικασιών, έγινε αρχικά στο Πράσινο Βιβλίο «Οι Δημόσιες Συμβάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση» της 27/11/1996 [Com (96) 583 τελικό]<sup>34</sup>.

Στη συνέχεια το 2001 εκδόθηκε μια ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις<sup>35</sup>. Η ανακοίνωση ερμηνεύει την ισχύουσα νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων της Συνθήκης ΕΚ σχετικά με την Εσωτερική Αγορά και των οδηγιών σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις.<sup>36</sup>

Η ανακοίνωση εξετάζει τα διάφορα στάδια σε μια διαδικασία δημόσιας σύμβασης και εξηγεί πώς σε κάθε στάδιο, μπορεί να λαμβάνεται υπόψη η προστασία του περιβάλλοντος. Για παράδειγμα, όταν ορίζεται το αντικείμενο μιας σύμβασης, οι δημόσιες αναθέτουσες αρχές μπορούν, όπως και οι ιδιωτικές, να αποφασίζουν την αγορά φιλικών προς το περιβάλλον προϊόντων ή υπηρεσιών, που ορίζονται σύμφωνα με την περιβαλλοντική επίδοσή τους και τη διαδικασία παραγωγής τους<sup>37</sup>. Παρομοίως, η αναθέτουσα αρχή μπορεί να ορίσει τις πρώτες ύλες και τις διαδικασίες παραγωγής που θα χρησιμοποιηθούν στη σύμβαση.

### **1.3 Δράση σε Ευρωπαϊκό επίπεδο**

Η πρόταση της Επιτροπής για 6ο Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα Δράσης, προσδιόρισε τη δημόσια σύμβαση ως τομέα με σημαντικές δυνατότητες εξασφάλισης μιας οικολογικής αγοράς μέσω αναθετουσών αρχών που θα χρησιμοποιούν την περιβαλλοντική επίδοση ως ένα από τα βασικά κριτήρια των αγορών τους. Η ανακοίνωση αυτή βοηθά την

---

ενώ ταυτόχρονα εγγυάται στις αρχές αυτές τη δυνατότητα να επιτυχάνουν, για τις συμβάσεις τους, την καλύτερη σχέση ποιότητας/τιμής.53σ,4

<sup>34</sup> Ελένη Τροβά, "Πράσινες ή οικολογικές Δημόσιες Συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο", [http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova\\_training.pdf](http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova_training.pdf), σελ 4

<sup>35</sup> Ερμηνευτική Ανακοίνωση της Επιτροπής όσον αφορά το κοινοτικό δίκαιο στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων και τις δυνατότητες ενσωμάτωσης περιβαλλοντικών παραγόντων στις δημόσιες συμβάσεις (EEC 333/28.11.2001 σ. 13)

<sup>36</sup> Σκουρή Β. (επ.): Ερμηνεία Συνθηκών, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα Αθήνα-Κομοτηνή 2003.

<sup>37</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-01-959\\_el.htm?locale=FR](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-959_el.htm?locale=FR)

υλοποίηση της δράσης προσδιορίζοντας τις νομικές επιλογές που θα έχουν στη διάθεσή τους οι αναθέτουσες αρχές που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν προς αυτή την κατεύθυνση.<sup>38</sup>

Η βασική αντίληψη που διαπνέει τις ΠΔΣ προβάλλει την ανάγκη για τυποποίηση και την ύπαρξη περιβαλλοντικών κριτηρίων για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες. Σε αυτή την κατεύθυνση έχουν εκπονηθεί διάφορα εθνικά κριτήρια και πραγματοποιηθεί διάφορες εθνικές προσεγγίσεις για τις ΠΔΣ. Η αύξηση αυτών των συμβάσεων στην ενιαία αγορά, δημιουργεί την ανάγκη συμβατότητας κριτηρίων των κρατών μελών ώστε να αποτρέπεται η στρέβλωση της ενιαίας αγοράς και η μείωση του ανταγωνισμού στην ΕΕ. Η θέσπιση ενιαίας δέσμης κριτηρίων θα περιορίζε σημαντικά τη διοικητική επιβάρυνση για τους οικονομικούς φορείς και τις δημόσιες υπηρεσίες που συνάπτουν ΠΔΣ. Τα κοινά κριτήρια για τις ΠΔΣ θα ήταν ιδιαίτερα επωφελή, τόσο για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη, όσο και για τις ΜΜΕ (με περιορισμένες δυνατότητες να χειρίζονται ποικίλες διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων).

Ορισμένες προτάσεις που υποβλήθηκαν αποσκοπούν στον καθορισμό κριτηρίων που θα είναι χρήσιμα για τις ΠΔΣ, όπως είναι η πρόταση για την αναθεώρηση του οικολογικού σχεδιασμού για τα προϊόντα που καταναλώνουν ενέργεια, η οποία προβλέπει τον καθορισμό αφενός ελάχιστων απαιτήσεων και αφετέρου κριτηρίων προηγμένων επιδόσεων, η πρόταση οδηγίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων<sup>39</sup>, η οποία καθορίζει εναρμονισμένη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του κόστους των ρυπογόνων εκπομπών και της κατανάλωσης καυσίμου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος και η πρόταση οδηγίας σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, η οποία περιλαμβάνει κριτήρια αειφορίας για τα βιοκαύσιμα και τα βιορευστά και στο πλαίσιο της οποίας ενδέχεται να καθοριστούν στο μέλλον κριτήρια αειφορίας για τη βιομάζα, συμπεριλαμβανομένης της δασικής βιομάζας.

Η κατάρτιση και ο καθορισμός αναλυτικότερων περιβαλλοντικών κριτηρίων, καθώς και η αλληλοσύνδεση και η δυναμική χρήση τους για τις ΠΔΣ αποτελούν ουσιώδη

---

<sup>38</sup> Ελένη Τροβά, "Πράσινες ή οικολογικές Δημόσιες Συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο", [http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova\\_training.pdf](http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova_training.pdf), σελ 5

<sup>39</sup> COM (2007)817 τελικό της 19/12/2007· η πρόταση προβλέπει εναρμονισμένη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του κόστους των ρυπογόνων εκπομπών και της κατανάλωσης καυσίμου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος (εξωτερικό κόστος), μεθοδολογία την οποία θα πρέπει να εφαρμόζουν οι αναθέτουσες αρχές και οι επιχειρήσεις δημόσιων μεταφορών για τον υπολογισμό της συνολικής τιμής ενός οχήματος στο πλαίσιο των αποφάσεων που αφορούν συμβάσεις προμήθειας

στοιχεία του Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Κατανάλωση και Παραγωγή και την Αειφόρο Βιομηχανική Πολιτική.

Το Σχέδιο Δράσης αποβλέπει, ειδικότερα, στη διαμόρφωση ενός δυναμικού πλαισίου για τη βελτίωση των ενεργειακών και περιβαλλοντικών επιδόσεων των προϊόντων και την προώθηση της υιοθέτησής τους από τους καταναλωτές. Αυτό περιλαμβάνει τον καθορισμό φιλόδοξων στόχων για το σύνολο της αγοράς, τη διασφάλιση της βελτίωσης των προϊόντων με την υιοθέτηση συστημικής προσέγγισης όσον αφορά τα κίνητρα και την καινοτομία, καθώς και τη διασφάλιση της στήριξης της πολιτικής αυτής στη ζήτηση. Τα στοιχεία που αφορούν ειδικότερα τις δημόσιες συμβάσεις θα εξεταστούν αναλυτικότερα στη συνέχεια.

Σημαντικό ρόλο στην περιβαλλοντική πολιτική της Ένωσης κατέχουν τα προγράμματα δράσης. Πρόκειται για μέτρα που αποσκοπούν στην επίτευξη ορισμένου στόχου σε συγκεκριμένο χρονικό πλαίσιο. Στο τρέχον 6ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον (6ο EAP) στο οποίο τίθενται οι προτεραιότητες έως το 2010, δίδεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε τέσσερις τομείς που είναι οι εξής:

- α. Η αντιμετώπιση των κλιματικών μεταβολών
- β. Φύση και βιοποικιλότητα
- γ. Το περιβάλλον και υγεία
- δ. Η διαχείριση των φυσικών πόρων και των αποβλήτων.<sup>40</sup>

#### **1.4 Σύναψη δημοσίων συμβάσεων από αρχές των κρατών μελών που χρησιμοποιούν κονδύλια της ΕΕ**

Δισεκατομμύρια ευρώ δαπανώνται κάθε χρόνο στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής της ΕΕ για τους σκοπούς της περιφερειακής ανάπτυξης και της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρώπη. Για την περίοδο 2007-13 (με προϋπολογισμό

---

<sup>40</sup> Λευκοθέα Γρηγ. Σιδηροπούλου, "Διενέργεια πράσινων προμηθειών σε δημόσιους οργανισμούς: Μελέτη εφαρμογής σε Ανώτατα ακαδημαϊκά ιδρύματα", Μυτιλήνη, 2007

<http://europa.eu.int/comm/environment/index.htm>

Περισσότερες πληροφορίες για την Ολοκληρωμένη Πολιτική Προϊόντων μπορούν να βρεθούν κάτω από την ιστοσελίδα της Ο.Π.Π. της Ευρωπαϊκής Επιτροπής – Γενική Διεύθυνση περιβάλλοντος: <http://europa.eu.int/comm/environment/ipp/home.htm>

συνολικού ύψους 308 δισ. ευρώ), επιβεβαιώθηκε και πάλι ότι η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί μια από τις σημαντικότερες αρχές που διέπουν την πολιτική συνοχής<sup>41</sup>.

Υπάρχουν πολλά άλλα κοινοτικά προγράμματα χρηματοδότησης, όπως το έβδομο πρόγραμμα πλαίσιο (ΠΠ7), το οποίο συγκεντρώνει όλες τις σχετικές με την έρευνα πρωτοβουλίες της ΕΕ. Στο πρόγραμμα αυτό διατίθενται συνολικά 50.521 εκατ. ευρώ κατ' ανώτατο όριο για κοινοτική χρηματοδότηση κατά την περίοδο 2007 – 2013. Η Επιτροπή κρίνει ότι η υιοθέτηση των ΠΔΣ θα ήταν ευχερής στις περιπτώσεις όπου τα κονδύλια αυτά δαπανώνται κατευθείαν από τις δημόσιες αρχές, οι οποίες ακολουθούν διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων για την εκτέλεση των χρηματοδοτούμενων έργων.

Ένα σημαντικό κίνητρο που θα παρότρυνε τις αναθέτουσες αρχές να υλοποιούν ΠΔΣ, είναι η στοχοθετημένη δράση της ΕΕ έτσι ώστε τα χρηματοδοτούμενα από αυτή έργα να αφορούν ΠΔΣ. Τα χρηματοδοτούμενα έργα είναι σημαντικό ποσοστό των συνολικού ύψους των δημοσίων συμβάσεων οπότε και τα κράτη μέλη που υστερούν στην υιοθέτηση των ΠΔΣ, μοιραία, θα τις προωθήσουν στις επιλογές τους.

### **1.5 Δείκτες για τις ΠΔΣ – παρακολούθηση και συγκριτική αξιολόγηση**

Τα «στοιχειώδη» κριτήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για τον καθορισμό στόχων και για τη συγκριτική αξιολόγηση, ώστε να προωθηθεί η υιοθέτηση των ΠΔΣ σε ολόκληρη την ΕΕ. Για τους σκοπούς της αποτίμησης μπορεί να ληφθεί υπόψη η υιοθέτηση και χρήση από τις αναθέτουσες αρχές των «στοιχειωδών» κριτηρίων ΠΔΣ. Επιπλέον, για τα κράτη μέλη με τις καλύτερες επιδόσεις στην υιοθέτηση των ΠΔΣ, η πρόοδος είναι δυνατόν να ελέγχεται με τη χρήση των «αναλυτικών» κριτηρίων, έτσι ώστε να επανακαθοριστούν μελλοντικά τα benchmark ελέγχου.

Για την εκτίμηση του «βαθμού υιοθέτησης των ΠΔΣ» είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν δύο είδη δεικτών.

#### **α. Ποσοτικοί δείκτες**

Για την εκτίμηση της υιοθέτησης και της πορείας της πολιτικής, συγκρίνοντας τον βαθμό υιοθέτησης των ΠΔΣ (εκφραζόμενο σε πλήθος και αξία πράσινων διαδικασιών διαγωνισμού) με το συνολικό επίπεδο των δημοσίων συμβάσεων. Για την εκτίμηση των επιπτώσεων από πλευράς εφοδιασμού, η Επιτροπή προτείνει επιπλέον να υπολογίζεται η αξία των πράσινων συμβάσεων σε σύγκριση με τη συνολική αξία των δημοσίων συμβάσεων.

<sup>41</sup> Άρθρο 17 των γενικών διατάξεων του κανονισμού για την πολιτική συνοχής – κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1083/2006

β. Δείκτες με γνώμονα τις επιπτώσεις

Επιτρέπουν την εκτίμηση του περιβαλλοντικού και του οικονομικού οφέλους που αποφέρουν οι ΠΔΣ.

Η Επιτροπή αναπτύσσει μέθοδο υπολογισμού των δεικτών αυτών, η οποία θα βασίζεται σε ανάλυση αντιπροσωπευτικού δείγματος των διαδικασιών διαγωνισμού που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ομοιομορφία στην παρακολούθηση και τη συγκριτική αξιολόγηση, προτείνει να εστιαστούν οι δραστηριότητες αυτές στους τομείς για τους οποίους έχουν καθοριστεί κοινά κριτήρια ΠΔΣ.

Μια διαδικασία διαγωνισμού θεωρείται «πράσινη» αν είχε ως αποτέλεσμα τη σύναψη σύμβασης που πληροί τα «στοιχειώδη» κριτήρια ΠΔΣ. Τα αποτελέσματα της παρακολούθησης των κρατών μελών με τις καλύτερες επιδόσεις θα αποτελέσουν τη βάση για τον καθορισμό των μελλοντικών στόχων. Στα κράτη αυτά θα αξιολογηθεί επίσης η συμμόρφωση με τα «αναλυτικά» κριτήρια ΠΔΣ, με σκοπό να καθοριστούν πρόσθετα κριτήρια για το μέλλον και να τονωθεί η καινοτομία. Το εγχείρημα αυτό θα επαναλαμβάνεται ανά πενταετία.

Η παρακολούθηση και η συγκριτική αξιολόγηση θα λειτουργήσουν ως κίνητρο για την υιοθέτηση των κριτηρίων ΠΔΣ στους διαγωνισμούς που προκηρύσσουν τα κράτη μέλη. Η επίσημη έγκριση κριτηρίων συνεπάγεται την ενσωμάτωση των κριτηρίων αυτών στις εθνικές κατευθυντήριες γραμμές για τις ΠΔΣ και στα εθνικά σχέδια δράσης που κλήθηκαν να θεσπίσουν τα κράτη μέλη (σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής, του 2003, για την ολοκληρωμένη πολιτική προϊόντων). Μέχρι σήμερα, 14 κράτη μέλη έχουν θεσπίσει σχέδια δράσης, ενώ σε άλλα 10 η διαδικασία έγκρισης των σχεδίων.<sup>42</sup>

## **1.6 Αποτίμηση υιοθέτησης ΠΔΣ στην ΕΕ το 2012<sup>43</sup>**

Το 2008 η ανακοίνωση “Public Procurement for a Better Environment”, της ευρωπαϊκής επιτροπής έθεσε το στόχο ότι μέχρι το 2010 το 50% των δημόσιων

<sup>42</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 14

<sup>43</sup> Centre for European Policy Studies, College of Europe, "The uptake of green public procurement in the EU27, Βρυξέλλες, 2012

διαδικασιών προμηθειών θα είναι Πράσινες (με την έννοια εφαρμογής των κοινών στοιχειωδών κριτηρίων στις 10 κατηγορίες ειδών που είχαν μέχρι τότε καθοριστεί).

Το 2011 η επιτροπή έκανε μελέτη για την αποτίμηση του παραπάνω στόχου. Αφού δεν υπάρχουν τυποποιημένες και διακριβωμένες μέθοδοι εκτίμησης για τις ΠΔΣ το Centre for European Policy Studies και το College of Europe πραγματοποίησαν μια έρευνα ερωτηματολογίου στην οποία συμμετείχαν 850 δημόσιοι φορείς από τα 26 κράτη μέλη. Οι ερωτηθέντες έδωσαν λεπτομερείς απαντήσεις για την χρήση στοιχειωδών κριτηρίων στις πραγματοποιηθείσες συμβάσεις τους προμηθειών που αφορούσαν τις 10 ομάδες προϊόντων. Η μελέτη συγκέντρωσε πληροφορίες για περισσότερες από 230.000 συμβάσεις δημοσίων φορέων της διετίας 2009-10, συνολικής αξίας περίπου 117,5 δισ.€.

Τα κυριότερα ευρήματα είναι :

α. Ενώ υπάρχει πρόοδος στην διάχυση των ΠΔΣ στην ΕΕ, ο στόχος του 50% δεν επετεύχθη. Στο 26% των πιο πρόσφατων δημοσίων συμβάσεων (2009-2010), περιλαμβάνονταν όλα τα στοιχειώδη κριτήρια ΠΔΣ. Το 55% από αυτές είχε τουλάχιστον ένα στοιχειώδες κριτήριο δείχνοντας έτσι πρόοδο στο θέμα.

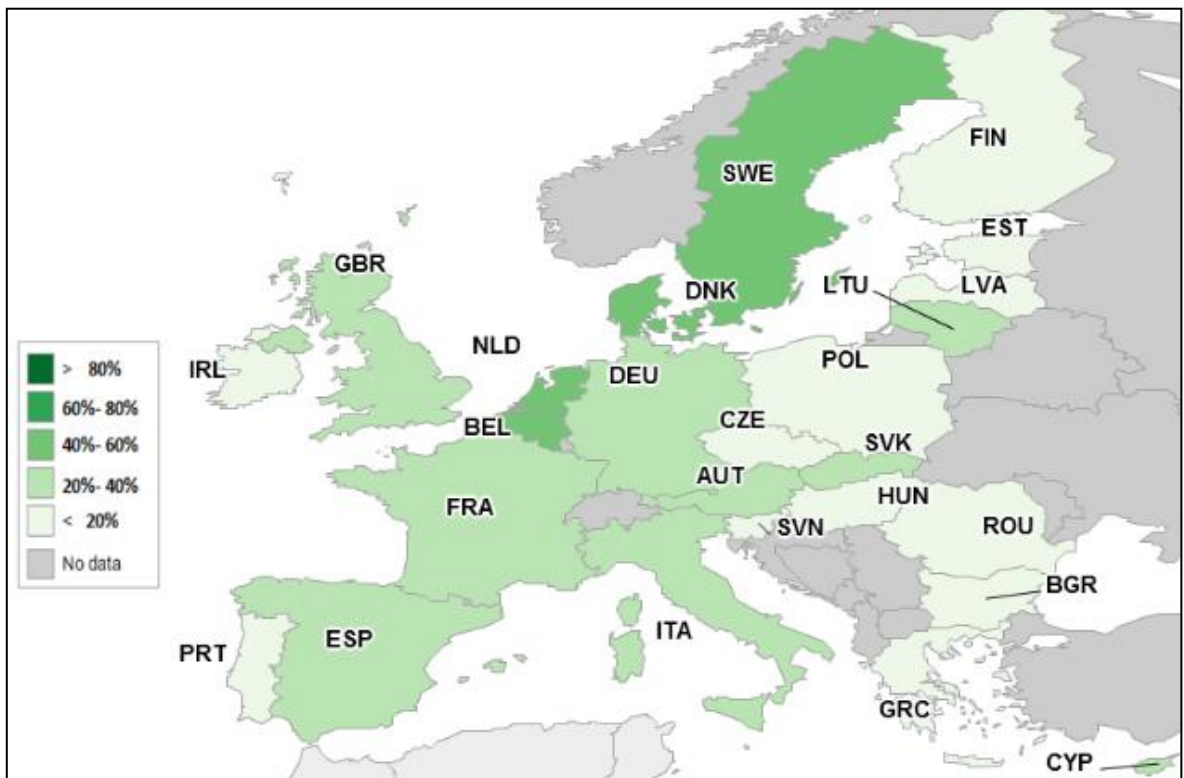
β. Η μελέτη δείχνει μια θετική τάση στην περίοδο 2009-10. Το 55% των τελευταίων συμβάσεων είχε τουλάχιστον ένα διατυπωμένο στοιχειώδες κριτήριο σε αντιδιαστολή με τη διετία 2009-10 που εμφάνισε τη χρήση κάποιου τύπου κριτηρίων σε ποσοστό 29% των συμβάσεων. Ένα άλλο θετικό σημείο είναι ότι το πρασίσιμα των συμβάσεων είναι υψηλό όσον αφορά τη συνολική συμβατική τους αξία συγκρινόμενη με το πλήθος των πράσινων συμβάσεων. Το 38% της συνολικής αξίας των προμηθειών περιελάμβανε πράσινα κριτήρια.

γ. Σε σύγκριση με πρωθύστερη έρευνα, διαφαίνεται ότι η υιοθέτηση πράσινων προμηθειών διαφέρει στις διάφορες χώρες μέλη. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι πρώτες χώρες στην εφαρμογή είναι το Βέλγιο, η Δανία, η Ολλανδία, και η Σουηδία στις οποίες εφαρμόστηκαν πράσινα κριτήρια σε 40-60% των δημοσίων συμβάσεων. Στον αντίποδα είναι τα αποτελέσματα 12 κρατών οι οποίες εμφάνισαν πράσινα κριτήρια σε λιγότερο από 20% των συμβάσεών τους. Σε κάθε περίπτωση τα αποτελέσματα είναι επισφαλής λόγω της χαμηλής ανταπόκρισης στην έρευνα.

δ. Επιπλέον η μελέτη δείχνει ότι το κυρίαρχο κριτήριο ανάθεσης είναι χαμηλότερη τιμή αρχικής κτήσης. Το 64% των συμμετεχόντων χρησιμοποίησαν αυτό το κριτήριο και μόνο μια μειοψηφία χρησιμοποίησε το κόστος κύκλου ζωής.

ε. Η μελέτη διερεύνησε επίσης τη δυσκολία λήψης απόφασης για συμπερίληψη πράσινων κριτηρίων από τις αρχές. Σε κλίμακα από 1-5 ο μέσος όρος όσων ανταποκρίθηκαν στην έρευνα ήταν 3,6.

Ανάληψη ΠΔΣ από την ΕΕ των 27 (ποσοστό πρόσφατων συμβάσεων επί συνόλου αυτών)



Πηγή : Centre for European Policy Studies, College of Europe, "The uptake of green public procurement in the EU27, Βρυξέλλες , 2012, σελ 9

Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας θα ληφθούν υπόψη στην ανάπτυξη των πολιτικών για τις ΠΔΣ. Κατά τη διάρκεια του 2012 η ευρωπαϊκή επιτροπή αναθεώρησε την πολιτική της με στόχο την αύξηση της χρήσης πράσινων κριτηρίων στις δημόσιες συμβάσεις στο μέλλον<sup>44</sup>. Η Κοινή προσέγγιση για τις ΠΔΣ προτρέπει τα κράτη μέλη, έστω και ελλείψει σχεδίων δράσης, να μεριμνήσουν για την υιοθέτηση των κοινών κριτηρίων

<sup>44</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "The treaty and other EU law"  
[http://ec.europa.eu/environment/gpp/treaty\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/treaty_en.htm)



ΠΔΣ στις εθνικές διαδικασίες προκήρυξης διαγωνισμών. Τα κράτη μέλη θα κληθούν να υποβάλλουν αναφορές σχετικά με το θέμα αυτό στις τακτικές συνεδριάσεις που θα διοργανώνει η Επιτροπή. Θα ζητηθεί από τα κράτη μέλη να εγκρίνουν επισήμως κάθε νέα σειρά κριτηρίων και να μεριμνούν για την ουσιαστική εφαρμογή τους σε εθνικό επίπεδο.

## **2. Ελλάδα**

Για την επισκόπηση της ελληνικής προσαρμογής στις κοινοτικές παροτρύνσεις για τις ΠΔΣ, κρίνεται σκόπιμο να προηγηθεί μία σύντομη επισκόπηση της εξέλιξης της ελληνικής έννομης τάξης σε σχέση με το κοινοτικό περιβαλλοντικό δίκαιο. Η παραπάνω προσαρμογή αποτελεί τη θεσμική βάση και την καταρχήν εμπέδωση στην κουλτούρα της ελληνικής κοινωνίας των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Σε συνέχεια, η εκτέλεση ΠΔΣ από το δημόσιο τομέα, μπορεί, όπως προείπαμε, να γίνει το εφαλτήριο για συνολική αλλαγή καταναλωτικής και παραγωγικής κουλτούρας σε όλα τα επίπεδα.

### **2.1 Άρθρο 24 του Συντάγματος (αναθεώρηση 2001)**

Η ραγδαία όξυνση των περιβαλλοντικών βλαβών, η υποβάθμιση των οικοσυστημάτων αλλά και η ευρεία δημοσιότητα που κατά καιρούς έλαβαν αποφάσεις του Ε' τμήματος του ΣτΕ έφεραν στο προσκήνιο έντονες συζητήσεις για την αναθεώρηση του άρθρου 24 του συντάγματος.

Η αναθεώρηση αποτέλεσε θρίαμβο της νομολογίας του ΣτΕ, γιατί τελικά στις παρ. 1 και 2 ενσωματώθηκαν βασικές νομολογιακές αρχές για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

Οι καινούριες διατάξεις αφορούν τα εξής ζητήματα :

α. Η προστασία του περιβάλλοντος χαρακτηρίστηκε ως δικαίωμα του καθενός.

β. Κατοχυρώθηκε η αρχή της αειφορίας.

γ. Εξισώθηκε η προστασία δημοσίων και ιδιωτικών δασών και θεσπίστηκε η υποχρέωση της διοίκησης να συντάξει δασολόγιο. Συμπεριλήφθηκε στο συνταγματικό κείμενο ο ορισμός του δάσους και της δασικής έκτασης.

δ. Όσον αφορά τη χωροταξία και την πολεοδομία, ορίστηκε ότι, οι τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης και θεσπίστηκε η υποχρέωση του κράτους να προβεί στη σύνταξη εθνικού κτηματολογίου.

Το Αναθεωρημένο κείμενο των παρ. 1 και 2 του άρθρου 24 έχει ως εξής :

*« 1. Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός.*

*Για τη διαφύλαξη του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας.*

*Νόμος ορίζει τα σχετικά με την προστασία των δασών και των δασικών εκτάσεων.*

*Η σύνταξη δασολογίου συνιστά υποχρέωση του Κράτους.*

*Απαγορεύεται η μεταβολή του προορισμού των δασών και των δασικών εκτάσεων, εκτός αν προέχει για την Εθνική Οικονομία η αγροτική εκμετάλλευση ή άλλη τους χρήση, που την επιβάλλει το δημόσιο συμφέρον.*

*2. Η χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, η διαμόρφωση, η ανάπτυξη, η πολεοδόμηση και η επέκταση των πόλεων και των οικιστικών γενικά περιοχών υπάγεται στη ρυθμιστική αρμοδιότητα και τον έλεγχο του κράτους, με σκοπό να εξυπηρετείται η λειτουργικότητα και η ανάπτυξη των οικισμών και να εξασφαλίζονται οι καλύτεροι δυνατοί όροι διαβίωσης.*

*Οι σχετικές τεχνικές επιλογές και σταθμίσεις γίνονται κατά τους κανόνες της επιστήμης.*

*Η σύνταξη εθνικού κτηματολογίου συνιστά υποχρέωση του Κράτους.»*

Το δικαίωμα στο περιβάλλον έχει αποδέκτη το κράτος και τα ΝΠΔΔ. Η νομολογία όμως των πολιτικών δικαστηρίων δέχεται ότι αυτό τριτενεργεί πλέον και έναντι των ιδιωτών, μέσω κυρίως των διατάξεων 57 επ. ΑΚ για την προστασία της προσωπικότητας. Η ανάπτυξη της προσωπικότητας και η συμμετοχή στην κοινωνική, οικονομική και πολιτική ζωή της χώρας αποτελούν συνάρτηση του βαθμού προστασίας του περιβάλλοντος και συγχρόνως προϋποθέτουν τη συνδρομή του για την πραγμάτωσή τους.

Η επιλογή της αρχής της αειφορίας μπορεί να ερμηνευτεί ως υπογράμμιση της προτεραιότητας για την προστασία της βιωσιμότητας των οικοσυστημάτων. Προτιμότερη θα ήταν η συνταγματική κατοχύρωση της βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία έχει το

πλεονέκτημα να συνδυάζει εννοιολογικά την τριπλή προστασία των φυσικών στοιχείων, της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής διάστασης<sup>45</sup>.

Η αναλυτική αναφορά στην αρχή της αειφορίας σε μια μελλοντική αναθεώρηση του Συντάγματος, μπορεί να συμβάλει θετικά στην αποσαφήνιση του όρου, μέσα από την αποδοχή της διεθνώς κατοχυρωμένης εννοιολογικής προσέγγισής του. Η προσέγγιση αυτή προκύπτει από τη στρατηγική που δρομολογήθηκε αρχικά στο πλαίσιο της συνδιάσκεψης του Ρίο και ιδιαίτερα της Agenda 21 και στη συνέχεια από την προγραμματική πολιτική που απορρέει από τα αποτελέσματα της Συνδιάσκεψης του Γιοχάνεσμπουργκ σε συνδυασμό και με τους στόχους της χιλιετίας.<sup>46</sup>

## **2.2 Η επιρροή του ευρωπαϊκού δικαίου περιβάλλοντος στα ελληνικό δίκαιο**

Όταν ένα κράτος προσχωρεί στην ΕΕ, συνεπάγεται ότι αναγνωρίζει αρμοδιότητες σε όργανά της. Οι κανόνες που παράγονται από αυτά τα όργανα (κυρίως τα νομοθετικά και δικαστικά), εισέρχονται στην ελληνική έννομη τάξη και η επίλυση κατηγοριών διαφορών, κατά τρόπο δεσμευτικό, γίνεται από τα κοινοτικά δικαστήρια.

Οι κανόνες του δικαίου περιβάλλοντος και οι επιλυόμενες διαφορές στα κοινοτικά δικαστήρια, ενσωματώνονται στο εθνικό δίκαιο επηρεάζοντας την ερμηνεία και εφαρμογή των αντίστοιχων εθνικών κανόνων<sup>47</sup>.

Ο τομέας του περιβάλλοντος είναι τομέας συντρεχουσών, όχι αποκλειστικών, αρμοδιοτήτων της ΕΕ και των κρατών-μελών. Τα κράτη μέλη διατηρούν την εξουσία να νομοθετούν με την επιφύλαξη της τήρησης των γενικών υποχρεώσεων προς την ΕΕ και τη θέσπιση αντίθετων διατάξεων προς τις ισχύουσες κοινοτικές ρυθμίσεις. Η κοινότητα έχει την αρμοδιότητα σύναψης διεθνών συνθηκών στον τομέα του περιβάλλοντος<sup>48</sup>.

Οι γενικές αρχές του δικαίου του περιβάλλοντος είναι οι εξής :

---

<sup>45</sup> Σε αυτή την κατεύθυνση έχει προταθεί από τον Τσάλτα Ι. Γρηγόρη η διατύπωση της παρ.1 του άρθρου 24 : «*Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός.*

*Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας, απαραίτητη προϋπόθεση της οποίας αποτελούν επίσης η συνετή χρήση των φυσικών πόρων, η συμβολή στην προστασία του παγκόσμιου οικοσυστήματος παράλληλα με την οικονομική ευημερία και την ισόρροπη κοινωνική ανάπτυξη όλων των πολιτών.»*

*Επίσης προτείνεται η αυτονόμηση της αναφοράς στην προστασία των δασών, διδοντάς της ξεχωριστή σημασία.*

<sup>46</sup> Η εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα βλ. σελ 19-45 (Γλυκερία Σιούτη)

<sup>47</sup> Υπολογίζεται ότι, κατά προσέγγιση, το 80% των κανόνων δικαίου που εφαρμόζεται στα κράτη μέλη για την προστασία του περιβάλλοντος έχουν κοινοτική προέλευση.

<sup>48</sup> Ράντος Α., Σύμβουλος της Επικρατείας, Συνοπτική γραπτή απόδοση προφορικής εισήγησης στο Σεμινάριο της Εθνικής Σχολής Δικαστών «Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη», 24-26 Μαΐου 2006

- α. Αρχή της Αειφόρου ανάπτυξης<sup>49</sup>
- β. Αρχή της Ενσωμάτωσης<sup>50</sup>.
- γ. Αρχή της επανόρθωσης της βλάβης του περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή, προκειμένου η βλάβη αυτή να μη διαχέεται αλλά και να μην αυξάνεται το κόστος αντιμετώπισής της<sup>51</sup>.
- δ. Αρχές της πρόληψης (prevention) και της προφύλαξης (precaution). Η αρχή της πρόληψης αποσκοπεί στον έλεγχο διαπιστωμένων, γνωστών και μετρήσιμων κινδύνων και υπαγορεύει την υιοθέτηση όλων των προς τούτο αναγκαίων μέτρων, ιδίως με τη μορφή των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών. Η αρχή της προφύλαξης αποσκοπεί στην αποτροπή υποθετικών ή εν δυνάμει κινδύνων, ιδίως σε πεδία που υφίσταται επιστημονική αβεβαιότητα<sup>52</sup>.
- ε. Αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Προϋποθέτει την καταβολή κάθε δυνατής προσπάθειας για την αποφυγή της ρύπανσης και επιτάσσει την ανάληψη του βάρους επανόρθωσης της βλάβης από τον υπαίτιο και όχι από το κοινωνικό σύνολο. Η αρχή αυτή δεν πρέπει να ερμηνεύεται με την αντίστροφη έννοια, ότι δηλαδή όποιος πληρώνει έχει και δικαίωμα ρύπανσης<sup>53</sup>.

Εκτός από τις παραπάνω αρχές υπάρχουν οι εξίσου σημαντικές αρχές διαδικαστικού χαρακτήρα οι οποίες διασφαλίζουν την πραγματική εφαρμογή των ουσιαστικών αρχών. Αυτές είναι :

- α. Η εκ των προτέρων εκτίμηση των επιπτώσεων κάθε έργου ή δραστηριότητας στο περιβάλλον, με τήρηση ειδικής προς τούτο διοικητικής διαδικασίας.

<sup>49</sup> Κατοχυρωμένη στο άρθρο 24 παρ.1 του Συντάγματος

<sup>50</sup> Άρθρο 6 της συνθήκης. Απαιτείται η οργανική ένταξη των πολιτικών ανάγκης προστασίας του περιβάλλοντος σε όλες τις πολιτικές και τομείς δράσης.

<sup>51</sup> Η αρχή αυτή έχει προέχουσα εφαρμογή στις περιπτώσεις διασυνοριακών ρυπάνσεων (υδάτων, αέρος, αποβλήτων κλπ).

<sup>52</sup> πχ. ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία, μεταλλαγμένα τρόφιμα .

<sup>53</sup> Ο κ. Ράντος Αθανάσιος, Σύμβουλος της Επικρατείας, στη σελ. 92 (σύγγραμμα υποσημείωσης46) διατυπώνει ότι « Παρά τις αντίθετες εντυπώσεις που δημιουργεί σε διεθνές επίπεδο το σύστημα της κυρωθείσης με τον ν.3017/2002 (Α'117) διεθνούς συνθήκης(«Πρωτοκόλλου») του Κιότο «για την αλλαγή του κλίματος», στο κοινοτικό δίκαιο δεν φαίνεται να προβλέπεται η δημιουργία και, κατά συνεκδοχή, η δυνατότητα «αγοράς» τέτοιου «δικαιώματος».

Η εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη διαδικασία της οδηγίας 85/337, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 97/11, περιλαμβάνει σήμερα μετά και την τροποποίηση του συστήματος του ν.1650/1986, την υποχρέωση σύνταξης, κατά περίπτωση, προμελέτης και μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, την προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση του έργου ή της δραστηριότητας και την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων κατασκευής και λειτουργίας του<sup>54</sup>.

β. Η περιβαλλοντική πληροφόρηση. Η περιβαλλοντική πληροφόρηση επιβάλλεται από κοινοτικές διατάξεις (οδηγίες 90/313 και 2003/4 και την κυρωθείσα από την ΕΕ σύμβαση του Aarhus του 1998). Αφορά στην ενημέρωση των πολιτών και των οργανωμένων φορέων τους από κάθε δημόσια αρχή για την κατάσταση του περιβάλλοντος αλλά και για τις δραστηριότητες ή μέτρα που ενδεχομένως θα έχουν επιπτώσεις στο περιβάλλον. Οι αρχές είναι υποχρεωμένες να παρέχουν κάθε σχετική πληροφορία<sup>55</sup>.

### **2.3 Επιμέρους απορρέοντες τομείς κοινοτικής και εθνικής δράσης**

Οι γενικές αρχές επηρεάζουν τις κοινοτικές δράσεις. Οι τομείς των κοινοτικών δράσεων διακρίνονται σε :

α. Ατμοσφαιρικός αέρας-κλίμα.

Υπάγονται μεταξύ άλλων και οι κοινοτικές ρυθμίσεις για την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου του Κιότο καθώς και οι ρυθμίσεις για τον καθορισμό των τιμών του όζοντος στον περιβάλλοντα αέρα.

β. Χερσαία ύδατα.

Υπάγεται το ζήτημα της διαχείρισης των υδάτων σε επίπεδο λεκάνης απορροής, με την κατάρτιση σχετικών σχεδίων, όπως επιβάλλεται από την οδηγία 2000/60<sup>56</sup>.

γ. Φυσικό περιβάλλον και προστασία βιοποικιλότητας<sup>57</sup>.

---

<sup>54</sup> Εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων για σχέδια και προγράμματα γενικότερης σημασίας, απαιτείται ήδη από την οδηγία 2041/42.

<sup>55</sup> ΣτΕ 3943/95

<sup>56</sup> Σχετική και η απόφαση του ΣτΕ για την εκτροπή του Αχελώου (1688/05)

<sup>57</sup> Κύριο θέμα είναι η οδηγία «NATURA 2000» (92/43) για την προστασία των οικοτόπων, με την υιοθέτηση εθνικών καταλόγων προστατευόμενων περιοχών, καθώς και ζητήματα θήρας και αλιείας.

- δ. Χημικά και Βιοτεχνολογία.<sup>58</sup>
- ε. Απόβλητα (στερεά, αστικά λύματα, τοξικά-επικίνδυνα απόβλητα)
- στ. Βιομηχανική ρύπανση.<sup>59</sup>

## **2.4 Πολιτικές και δράσεις στην Ελλάδα για τις ΠΔΣ**

Στην Ελλάδα δεν έχει καταρτιστεί Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τις ΠΔΣ. Όμως με κυβερνητικές αποφάσεις έχει συσταθεί διυπουργική επιτροπή με τη συμμετοχή εκπροσώπων 11 υπουργείων. Έργο της είναι η χάραξη εθνικής πολιτικής και η εκπόνηση του εθνικού σχεδίου.<sup>60</sup>

Το ΥΠΕΚΑ προωθώντας τις ΠΔΣ, έχει προχωρήσει σε πρόσκληση συμμετοχής Ελλήνων παραγωγών, αντιπροσώπων και μεταπωλητών σε έρευνα για προϊόντα και υπηρεσίες με περιβαλλοντικά φιλικά χαρακτηριστικά. Στο ευρύτερο αυτό πλαίσιο, διεξάγεται έρευνα σχετικά με τέτοιου είδους προϊόντα και υπηρεσίες που διατίθενται στην ελληνική αγορά. Στόχος της έρευνας είναι η αποτίμηση του βαθμού ετοιμότητας της ελληνικής αγοράς για την εισαγωγή πράσινων προδιαγραφών κατά τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων, ενώ τα στοιχεία που θα προκύψουν θα συντελέσουν στην κατάρτιση ενός ειδικού ευρετηρίου. Παράλληλα τα αποτελέσματα θα χρησιμοποιηθούν στη διαμόρφωση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την προώθηση των ΠΔΣ.

Ένα από τα πρώτα βήματα για την προώθηση και καθιέρωση των πράσινων προμηθειών στο δημόσιο τομέα στην Ελλάδα έγινε με τη σύνταξη μιας υπουργικής απόφασης, η οποία στη συνέχεια εγκρίθηκε ως ΚΥΑ και τέθηκε σε ισχύ (17 Ιουνίου 2008). Με τη ΚΥΑ Δ6/Β/14826 αντιμετωπίζονται για πρώτη φορά θέματα εξοικονόμησης ενέργειας που αφορούν στην προμήθεια προϊόντων και τη συντήρηση/διαχείριση των κτιριακών εγκαταστάσεων.

---

<sup>58</sup> Εδώ εμπίπτει και το θέμα των γενετικά τροποποιημένων οργανισμών. Πεδίο που προσφέρεται για εφαρμογή της αρχής της προφύλαξης.

<sup>59</sup> Οδηγία «SEVESO II» 96/82

<sup>60</sup> Βιώσιμες Δημόσιες Προμήθειες σε ΟΤΑ της Ευρώπης, ΚΑΠΕ 2010. Επιπλέον, για την πραγματοποίηση του συντονιστικού έργου και την προώθηση των Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων, ο Νόμος 3855/2010 προβλέπει τη σύσταση Διυπουργικής Επιτροπής για την εκπόνηση Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την προώθηση των Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων στην Ελλάδα

Επίσης, ψηφίστηκε ο Νόμος 3855/2010 «Μέτρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά την τελική χρήση, ενεργειακές υπηρεσίες και άλλες διατάξεις». Ο συγκεκριμένος νόμος προβλέπει, μεταξύ άλλων, τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων ενεργειακής απόδοσης για τις προμήθειες του Δημοσίου και των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και χρήση μεθοδολογιών ελαχιστοποίησης του κόστους κύκλου ζωής των προμηθευόμενων ειδών ή συναφών μεθόδων, ώστε να διασφαλίζεται η οικονομική αποτελεσματικότητά τους.

## 2.5 Εθνική νομοθεσία

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται, με χρονική σειρά, η ελληνική νομοθετική προσαρμογή στις ευρωπαϊκές οδηγίες που αφορούν στην περιβαλλοντική διάσταση των δημοσίων συμβάσεων.

<b>Ελληνική νομοθετική προσαρμογή στις ευρωπαϊκές οδηγίες</b>
<b>ΠΔ 59/2007 (Φ.Ε.Κ 63/Α') - Οδηγία 2004/17/ΕΚ</b> Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε.
Συγκεκριμένα περιλαμβάνονται διατάξεις στα παρακάτω άρθρα : Άρθρο 26 : Οι τεχνικές προδιαγραφές μπορούν να περιλαμβάνουν περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά (ισχύει για προμήθειες, υπηρεσίες και έργα) Άρθρο 30 : Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να επιβάλλουν ειδικούς όρους σχετικά με την εκτέλεση της σύμβασης, οι οποίοι μπορούν να αφορούν και περιβαλλοντικές παραμέτρους. (ισχύει για προμήθειες, υπηρεσίες και έργα) Άρθρο 43 : Αναφορά μέτρων περιβαλλοντικής διαχείρισης κατά την εκτέλεση της σύμβασης (ισχύει μόνο για υπηρεσίες και έργα) Άρθρο 46 :

Στα κριτήρια ανάθεσης δυνατότητα ύπαρξης περιβαλλοντικών κριτηρίων<sup>61</sup>

(ισχύει για προμήθειες, υπηρεσίες και έργα)

**Π.Δ 60/07 (Φ.Ε.Κ 64/Α') - Οδηγία 2004/18/ΕΚ - Οδηγία 2005/51/ΕΚ - Οδηγία 2005/75/ΕΚ**

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας 2004/18/ΕΚ περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16<sup>ης</sup> Νοεμβρίου 2005.

Συγκεκριμένα περιλαμβάνονται διατάξεις στα παρακάτω άρθρα :

Άρθρα 46, 48 :

Περιβαλλοντική διαχείριση και πιστοποίηση με οικολογικό σήμα

(ισχύει μόνο για υπηρεσίες και έργα)

Άρθρο 51 :

Δυνατότητα ύπαρξης περιβαλλοντικών κριτηρίων στα κριτήρια αξιολόγησης για την ανάθεση σε ανάδοχο

(ισχύει για προμήθειες, υπηρεσίες και έργα)

Άρθρο 53 :

Δυνατότητα περιβαλλοντικών απαιτήσεων στις Τεχνικές Προδιαγραφές

(ισχύει για προμήθειες, υπηρεσίες και έργα)

Άρθρο 54 :

Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να επιβάλλουν ειδικούς όρους σχετικά με την εκτέλεση της σύμβασης, οι οποίοι μπορούν να αφορούν και περιβαλλοντικές παραμέτρους

(ισχύει για προμήθειες, υπηρεσίες και έργα)

**Ν. 3661/08 ( Φ.Ε.Κ 89/Α') - Οδηγία 2002/91/ΕΚ**

Μέτρα για τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης των κτιρίων και άλλες διατάξεις εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας στην οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και

<sup>61</sup> Η νομολογία του ΔΕΚ έχει ήδη αποφασίσει σε διαδικασίες υποβολής προσφορών με σημαντικές υποθέσεις όπως της Concordia bus C513/99 της 17.9.2002, της 'Wienstrom' C-448/01 της 4/12/2003, και της 'Helsinki Bus' C- 513/1999 της 17 Σεπτεμβρίου 2002 και αποδέχεται περιβαλλοντικά κριτήρια για την εκτίμηση της πλέον συμφέρουσας από οικονομικής άποψη προσφοράς.



του Συμβουλίου της 16<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2002 «Για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων»

Δόθηκαν ορισμοί για τα παρακάτω ζητήματα ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων :

*«Για την εφαρμογή του παρόντος νόμου, οι ακόλουθοι ορισμοί έχουν την εξής έννοια:..*

«Κτίριο»

«Ενεργειακή απόδοση κτιρίου»

«Ενεργειακή επιθεώρηση»

«Ενεργειακός επιθεωρητής»

«Πιστοποιητικό ενεργειακής απόδοσης κτιρίου»: »

#### **ΠΔ 32/10 (Φ.Ε.Κ 70/Α') - Οδηγία 2005/32/ΕΚ**

Καθορισμός απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού, όσον αφορά τα προϊόντα που καταναλώνουν ενέργεια και τροποποίηση των Π.Δ 335/1993 (ΦΕΚ 143/Α/93), 178/1998 (ΦΕΚ 131/Α/1998) και της ΚΥΑ Δ6/Β/17682 (ΦΕΚ 1407/Β/2001) σε συμμόρφωση προς την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Ορίζει το πλαίσιο για τη θέσπιση απαιτήσεων οικολογικού σχεδιασμού για τα προϊόντα που καταναλώνουν ενέργεια, ώστε να διασφαλίζεται η ελεύθερη κυκλοφορία τους στην αγορά, με τρόπο που συμβάλλει στην αιεφόρο ανάπτυξη, βελτιώνοντας την ενεργειακή απόδοση και το επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, με ταυτόχρονη αύξηση της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού

#### **Ν. 3855/ 10 (Φ.Ε.Κ 95/Α') - Οδηγία 2006/32/ΕΚ - Οδηγία 93/76/ΕΟΚ**

Μέτρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης κατά την τελική χρήση, ενεργειακές υπηρεσίες και άλλες διατάξεις. Προσαρμόζει την Ελληνική Νομοθεσία στις διατάξεις της οδηγίας 2006/32/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2006 «για την ενεργειακή απόδοση κατά την τελική χρήση και τις ενεργειακές υπηρεσίες και για την κατάργηση της οδηγίας 93/76/ΕΟΚ του Συμβουλίου»

Ο συγκεκριμένος νόμος προβλέπει, μεταξύ άλλων, τον καθορισμό των ελάχιστων απαιτήσεων ενεργειακής απόδοσης για τις προμήθειες του Δημοσίου και των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και χρήση μεθοδολογιών ελαχιστοποίησης του

κόστους κύκλου ζωής των προμηθευόμενων ειδών ή συναφών μεθόδων, ώστε να διασφαλίζεται η οικονομική αποτελεσματικότητά τους.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού:

- α) Καθορίζονται εθνικοί στόχοι εξοικονόμησης ενέργειας, θεσπίζεται το απαραίτητο θεσμικό και νομικό πλαίσιο και προβλέπονται τα αντίστοιχα χρηματοοικονομικά μέσα για την επίτευξη των στόχων αυτών, παρέχονται τα κατάλληλα κίνητρα και προβλέπονται οι αναγκαίοι μηχανισμοί ενεργειακής απόδοσης για την άρση των φραγμών και των ατελειών της αγοράς που παρεμποδίζουν την αποδοτική τελική χρήση της ενέργειας
- β) Δημιουργούνται οι συνθήκες για την ανάπτυξη και την προώθηση της αγοράς ενεργειακών υπηρεσιών και άλλων μέτρων βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης στον τελικό καταναλωτή.

#### **N. 3982/11 (Φ.Ε.Κ 143/Α') - Οδηγία 2009/33/ΕΚ**

Αποτελεί προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών.

Άρθρα 65 έως 71

Οι αναθέτουσες αρχές, οι αναθέτοντες φορείς, καθώς και ορισμένες επιχειρήσεις υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη επιπτώσεις που αφορούν την κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO<sub>2</sub> και ορισμένων ρύπων, όταν αγοράζουν οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Κοινότητας για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.

#### **Επερχόμενη τροποποίηση του Π.Δ 118/07 (Κώδικας Προμηθειών Δημοσίου)**

Η παρ. 2 του άρθρου 3 ( Τεχνικές Προδιαγραφές) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Τεχνική προδιαγραφή είναι η προδιαγραφή που περιέχεται σε έγγραφο, το οποίο προσδιορίζει τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ενός προϊόντος , όπως τα επίπεδα ποιότητας, τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τον σχεδιασμό για όλες τις χρήσεις

(συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας πρόσβασης για τα άτομα με ειδικές ανάγκες) και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης, της καταλληλότητας, της χρήσης του προϊόντος, της ασφάλειας ή των διαστάσεών του, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων που ισχύουν για το προϊόν όσον αφορά την ονομασία πώλησης, την ορολογία, τα σύμβολα, τις δοκιμές και μεθόδους δοκιμών, τη συσκευασία, τη σήμανση και την επίθεση ετικετών, τις οδηγίες για τους χρήστες, τις διαδικασίες και μεθόδους παραγωγής, καθώς και τις διαδικασίες αξιολόγησης της συμμόρφωσης.»

### **3. Συνοχή ελληνικού και κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος**

Η Ελληνική Δημοκρατία είναι υποχρεωμένη είτε να εφαρμόζει άμεσα είτε να μεταφέρει στο εσωτερικό δίκαιο τις σχετικές αρχές και ρυθμίσεις του πρωτογενούς και παραγώγου κοινοτικού δικαίου, καθιστώντας αυτές μέρος της ελληνικής έννομης τάξης, με την αντίστοιχη δεσμευτικότητα.

Η εφαρμογή τελεί υπό την εποπτεία της κοινότητας. Σε περίπτωση εθνικής παράβασης υπάρχει η δυνατότητα κίνησης σε βάρος της χώρας από την Ευρωπαϊκή επιτροπή της διαδικασίας του άρθρου 226 της Συνθήκης, η οποία μπορεί να καταλήξει σε καταδίκη της χώρας από το ΔΕΚ.

Οι αποφάσεις του ΔΕΚ εκτελούνται έστω και με την επιβολή χρηματικών κυρώσεων με συνέπεια την νομική ή πραγματική αποκατάσταση της παράβασης.<sup>62</sup> Η νομολογία του ΔΕΚ και οι ερμηνείες διατάξεων είναι δεσμευτικές για τα αρμόδια κοινοτικά και εθνικά όργανα, άρα και τα ελληνικά δικαστήρια.<sup>63</sup>

Η επιρροή του κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος είναι καταλυτική σε θέματα εκτέλεσης έργων με επίπτωση στο περιβάλλον.<sup>64</sup> Επί του παρόντος σε όλες σχεδόν τις σημαντικές περιπτώσεις γίνεται παράλληλη μνεία και εφαρμογή του άρθρου 24 του Συντάγματος.

Το πρόβλημα του περιβάλλοντος δεν είναι αμιγώς νομικό . Κανένα δικαστήριο δεν μπορεί να βελτιώσει ουσιαστικά μια κατάσταση αν δεν υπάρχει συνεχής και ειλικρινής πολιτική βούληση και επίμονη κοινωνική αξίωση.

<sup>62</sup> Περίπτωση εμπλοκής της Ελλάδας σε αυτή τη διαδικασία είναι η περίπτωση των απορριμμάτων των Χανίων (υποθέσεις «Κουρουπητού» -45/91, απόφαση 7/4/1992, -387/97, 4/7/2000, Επιτροπή κατά Ελλάδος)

<sup>63</sup> Πρβλ. νμλγ. CILFIT, 238/81, απόφαση 6/10/1982, Gaston Schul, C-461/03, απόφαση της 6/12/2005)

<sup>64</sup> Ο ν.1650/1986, για την προστασία του περιβάλλοντος και οι υπουργικές αποφάσεις που εκδόθηκαν για την εκτέλεσή του, αποτελούν μεταφορά στην ελληνική νομοθεσία του ευρωπαϊκού δικαίου περιβάλλοντος.

#### **4. Οργάνωση δημοσίων συμβάσεων-αρχές**

Η πολιτική της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις, οπότε και για τις ΠΔΣ, έχει βασικό στόχο την εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών ανταγωνισμού. Οι δημόσιες συμβάσεις αφορούν την αντιστοίχιση της προσφοράς με τη ζήτηση με στόχο την πρόταση για προμήθεια αγαθών, υπηρεσιών και έργων για την παροχή των οποίων είναι υπεύθυνος ο δημόσιος τομέας. Εφαρμόζονται δύο βασικές αρχές οι οποίες λόγω της μη εξοικείωσης των κρατικών λειτουργών με τις ΠΔΣ, αποκτούν ακόμα ουσιαστικότερη διάσταση και απαίτηση :

α. Σχέση κόστους-οφέλους

Οι δημόσιες συμβάσεις εν γένει βασίζονται στη σχέση προσφοράς και ζήτησης, με έμφαση στην καλύτερη αξιοποίηση των χρημάτων και στην αμερόληπτη δράση.

β. Εντιμότητα

Έντιμη συμπεριφορά σημαίνει εφαρμογή των αρχών της εσωτερικής αγοράς που αποτελούν τη βάση των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων και της εθνικής νομοθεσίας, η οποία βασίζεται σε αυτές τις οδηγίες. Οι σημαντικότερες είναι :

(1) Μη διακριτική μεταχείριση

Οι αναθέτουσες αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν ισότιμη πρόσβαση στις συμβάσεις για τους οικονομικούς φορείς όλων των χωρών της ΕΕ και χωρών με ισοδύναμα δικαιώματα.<sup>65</sup>

(2) Ισότιμη μεταχείριση

Οι συγκρίσιμες καταστάσεις πρέπει να τυγχάνουν της ίδιας μεταχείρισης, ενώ οι διαφορετικές καταστάσεις δεν πρέπει να τυγχάνουν διαφορετικής μεταχείρισης, εκτός εάν η μεταχείριση αυτή είναι αντικειμενικά αιτιολογημένη. Για παράδειγμα, πρέπει

---

<sup>65</sup> Η υποχρέωση αυτή επεκτείνεται σε οικονομικούς φορείς χωρών που δεσμεύονται από την Διεθνή Συμφωνία περί Προμηθειών (GPA) του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ). Κατάλογος των χωρών αυτών διατίθεται στην εξής διεύθυνση: [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/gproc\\_e/memobs\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/memobs_e.htm)

να ισχύουν οι ίδιες προθεσμίες για όλους τους προσφέροντες και να παρέχονται οι ίδιες πληροφορίες σε κάθε προσφέροντα. Ωστόσο, οι προσφορές με διαφορετικές τιμές θα πρέπει να βαθμολογούνται διαφορετικά κατά την εκτίμηση του κόστους.

### (3) Διαφάνεια

Οι ευκαιρίες συμμετοχής σε διαγωνισμούς πρέπει να διαφημίζονται αρκετά, ώστε να εξασφαλίζεται ο ανταγωνισμός. Επιπλέον, η διαδικασία λήψης αποφάσεων για την ανάθεση συμβάσεων πρέπει να χαρακτηρίζεται από διαφάνεια και να αποκλείει κάθε κίνδυνο ευνοιοκρατίας ή αυθαιρεσίας από την πλευρά της αναθέτουσας αρχής. Οι αναθέτουσες αρχές έχουν την υποχρέωση να ενημερώνουν τους μη επιτυγχόντες προσφέροντες για τους λόγους απόρριψης των προσφορών τους<sup>66</sup>.

### (4) Αναλογικότητα

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας τα μέτρα που εφαρμόζονται σε μια διαδικασία ανάθεσης συμβάσεων θα πρέπει να είναι κατάλληλα σε σχέση με τους επιδιωκόμενους στόχους και πρέπει να αφορούν μόνο τα απαραίτητα βήματα για την επίτευξή τους.<sup>67</sup>

Οι παραπάνω αρχές δημοσίων προμηθειών αποτελούν και τις γενικές αρχές για τις πράσινες δημόσιες προμήθειες. Άρα για την εφαρμογή τους από τις δημόσιες αρχές για πράσινες αγορές αρκεί η πολιτική βούληση. Εδώ προβάλλει ο ρόλος της ΕΕ για την προώθηση των πολιτικών και της μεθοδολογίας για την δημιουργία τόσο περιβαλλοντικών ωφελημάτων όσο και για τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του φορέων ανάθεσης. Η αποτελεσματική εφαρμογή όμως απαιτεί σχεδιασμό με οργάνωση σύμφωνα με τα ενωσιακά guidelines, κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού που πραγματοποιεί τις αγορές, διασφάλιση της πρόσβασης σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και καθορισμός προτεραιοτήτων κατά την επιλογή οικολογικών συμβάσεων. Αφού γίνει ο σχεδιασμός, οι αναθέτουσες αρχές θα μπορούν να προχωρήσουν στην κατάλληλη οργάνωση της διαδικασίας οικολογικών δημοσίων συμβάσεων.<sup>68</sup>

<sup>66</sup> Άρθρο 41 παράγραφος 2 της οδηγίας 2004/18/EK.

<sup>67</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 24

<sup>68</sup> Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δημιούργησε βάση δεδομένων η οποία περιέχει απλές περιβαλλοντικές πληροφορίες γύρω από 100 ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών. Παρέχει βασικές πληροφορίες σε επιχειρήσεις και δημόσιες υπηρεσίες αγορών, όπως τα διαθέσιμα οικολογικά σήματα για ένα δεδομένο προϊόν ή τις βασικές περιβαλλοντικές του επιπτώσεις. Αυτή τη βάση δεδομένων είναι προσβάσιμη στη διεύθυνση: [http://europa.eu.int/comm/environment/green\\_purchasing](http://europa.eu.int/comm/environment/green_purchasing)

## **Β΄ Μέρος**

### **Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις**

## **5. Ορισμοί**

### **5.1 Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις- GPP (Green Public Procurement)**

«...διαδικασία με την οποία οι δημόσιες αρχές επιδιώκουν να συνάψουν συμβάσεις για αγαθά, υπηρεσίες και έργα με μικρότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους, σε σύγκριση με αγαθά, υπηρεσίες και έργα που επιτελούν την ίδια πρωταρχική λειτουργία τα οποία θα αποτελούσαν το αντικείμενο της σύμβασης υπό άλλες συνθήκες.»<sup>69</sup>

Οι οικολογικές προμήθειες ή πράσινες προμήθειες λαμβάνουν υπόψη τους τόσο περιβαλλοντικές όσο και κοινωνικές παραμέτρους<sup>70</sup> κατά τη διάρκεια λήψεως αποφάσεων.

Εξετάζονται τα υλικά κατασκευής, από πού προέρχονται τα προϊόντα, ποιος τα κατασκεύασε και με ποιες εργασιακές συνθήκες. Επιπλέον γίνεται εκτίμηση για τη σκοπιμότητα πραγματοποίησης της προμήθειας με προοπτική ματαίωσής της. Με την συνεξέταση και αξιολόγηση των παραπάνω παραμέτρων, οδηγούμαστε σε ορθολογικότερες αποφάσεις σχετικά με τις προμήθειες<sup>71</sup>. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι πράσινες προμήθειες δεν αφορούν μόνο την αγορά φιλικότερων προς το περιβάλλον αγαθών, αλλά και την αγορά λιγότερων αγαθών που επιτυγχάνεται μέσω της καλύτερης αξιολόγησης των πραγματικών αναγκών και της μελέτης των διαφόρων εναλλακτικών λύσεων<sup>72</sup>.

---

<sup>69</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 7 COM (2008) 400, σελίδα 4

<sup>70</sup> Οι βιώσιμες προμήθειες μπορούν επιπλέον να βοηθήσουν στην επίτευξη των στόχων της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης κάθε οργανισμού. <http://www.buyeranalytics.com/purchasingblogs/2008/1/28/defining-sustainable-procurement.html>

<sup>71</sup> HEPS, 2003

<sup>72</sup> GreenMed, 2005α: σελ. 11

## **5.2 Κύκλος ζωής προϊόντος**

Η ανάλυση του κύκλου ζωής ενός προϊόντος, είναι ουσιαστικά μια επισκόπηση των επιπτώσεων που έχει στο περιβάλλον καθ'όλη τη διάρκεια ζωής του, από την παραγωγή μέχρι την τελική του διάθεση (απόρριψη).<sup>73</sup>

Οι ΠΔΣ μπορούν να συμβάλουν στην εξοικονόμηση χρημάτων για τις δημόσιες αρχές, ιδιαίτερα εάν συνεκτιμηθεί το κόστος του πλήρους κύκλου ζωής μιας σύμβασης και όχι μόνο η τιμή αγοράς.

Το κόστος κύκλου ζωής πρέπει να καλύπτει την τιμή αγοράς και τις συναφείς δαπάνες (παράδοση, εγκατάσταση, λειτουργία), τις δαπάνες λειτουργίας (συμπεριλαμβανομένων των ενεργειακών δαπανών, δαπανών για ανταλλακτικά-συντήρηση) και τις δαπάνες του τέλους κύκλου ζωής (όταν τεθεί εκτός λειτουργίας, αφαίρεση και διάθεση ως απόβλητο).<sup>74</sup>

Η αγορά προϊόντων χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης ή με δυνατότητα εξοικονόμησης νερού μπορεί, για παράδειγμα, να μειώσει δραστικά τους λογαριασμούς οργανισμών κοινής ωφέλειας. Η μείωση των επικίνδυνων ουσιών στα προϊόντα που αποτελούν αντικείμενο των συμβάσεων μπορεί να συμβάλει στη μείωση του κόστους διάθεσης.

Οι αρχές που εφαρμόζουν τις ΠΔΣ θα είναι καλύτερα εξοπλισμένες ώστε να αντιμετωπίσουν τις εξελισσόμενες περιβαλλοντικές προκλήσεις και να υλοποιήσουν τους πολιτικούς και δεσμευτικούς στόχους για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, την ενεργειακή απόδοση καθώς και τους στόχους άλλων περιβαλλοντικών πολιτικών.

## **6. Προσδιορισμός των παραμέτρων των ΠΔΣ**

### **6.1 Ο σκοπός των ΠΔΣ**

Η πολιτική της ΕΕ στο θέμα, επιδιώκει κατά την αγορά προϊόντων, υπηρεσιών ή κατά την εκτέλεση έργων, να λαμβάνει ο δημόσιος τομέας υπόψη τις περιβαλλοντικές τους διαστάσεις, για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από το συνολικό κύκλο ζωής του προϊόντος ή υπηρεσίας. Προϋπόθεση είναι πάντα αυτός ο τύπος

<sup>73</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/module1\\_factsheet\\_lcc.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/toolkit/module1_factsheet_lcc.pdf)

<sup>74</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012,σελ 7



προμηθειών να είναι ανταγωνιστικός με την καλύτερη εναλλακτική τους «συμβατική» προμήθεια.

Οι συμβάσεις αυτές αναμένεται ότι θα έχουν λιγότερες επιπτώσεις στη δημόσια υγεία, τους φυσικούς πόρους και το περιβάλλον. Ιδιαίτερα όσον αφορά τα πράσινα προϊόντα, αυτά είναι ενεργειακά πιο αποδοτικά και λιγότερο ή καθόλου ρυπογόνα, σε σχέση με άλλα που εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό. Έτσι μέσα από τη συμπερίληψη των ΠΔΣ στη Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη, είναι δυνατή η ενίσχυση νέων τεχνολογιών και προϊόντων και προώθηση αειφόρων προτύπων κατανάλωσης και παραγωγής, ώστε να αποσυνδεθεί η οικονομική ανάπτυξη από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος.<sup>75</sup>

## **6.2 Στόχοι των ΠΔΣ**

Οι οικολογικές δημόσιες συμβάσεις πρέπει να αποτελούν το παράδειγμα και να επηρεάζουν την αγορά. Με την προώθηση των οικολογικών συμβάσεων, οι δημόσιες αρχές μπορούν να παρέχουν στη βιομηχανία πραγματικά κίνητρα για την ανάπτυξη οικολογικών τεχνολογιών. Σε ορισμένους τομείς προϊόντων, έργων και υπηρεσιών, ο αντίκτυπος μπορεί να είναι ιδιαίτερα σημαντικός, εφόσον οι αναθέτουσες αρχές καλύπτουν ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς (σε υπολογιστές, ενεργειακά αποδοτικά κτίρια, δημόσια συγκοινωνία κ.λπ.). μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις καταναλωτικές συνήθειες του δημοσίου τομέα και για τη χρήση ΠΔΣ, προκειμένου να προωθηθεί η καινοτομία στον τομέα των περιβαλλοντικών τεχνολογιών, προϊόντων και υπηρεσιών.<sup>76</sup>

## **6.3 Δυνητικά οφέλη των ΠΔΣ**

Κάθε χρόνο οι ευρωπαϊκές δημόσιες υπηρεσίες δαπανούν ποσό που αντιστοιχεί στο 16% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ για την αγορά αγαθών, όπως εξοπλισμού γραφείου, κτηριακού εξοπλισμού και μεταφορικών οχημάτων, για υπηρεσίες, όπως είναι η συντήρηση κτηρίων, οι υπηρεσίες μεταφοράς, καθαρισμού και τροφοδοσίας, καθώς και για έργα.

Οι δημόσιες συμβάσεις μπορούν να επηρεάσουν τη διαμόρφωση των τάσεων στην παραγωγή και την κατανάλωση, ενώ μια σημαντική ζήτηση εκ μέρους των δημοσίων

<sup>75</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012, σελ 7

<sup>76</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 7

υπηρεσιών για οικολογικότερα (πιο πράσινα) αγαθά θα δημιουργήσει ή θα διευρύνει τις αγορές για φιλικά προς το περιβάλλον προϊόντα και υπηρεσίες. Με τον τρόπο αυτό, εξάλλου, θα δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις για να αναπτύξουν περιβαλλοντικές τεχνολογίες<sup>77</sup>.

Η μεγαλύτερη αιεφορεία στη χρήση των φυσικών πόρων και των πρώτων υλών θα ήταν επωφελής τόσο για το περιβάλλον, όσο και για την οικονομία στο σύνολό της, δεδομένου ότι θα δημιουργούσε ευκαιρίες για τις αναδυόμενες «πράσινες οικονομίες»<sup>78</sup>.

Η στροφή αυτή θα έδινε επίσης νέα ώθηση στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας με την προώθηση της καινοτομίας στις οικολογικές τεχνολογίες (οικοτεχνολογίες) τομέας με αναγνωρισμένο μεγάλο αναπτυξιακό δυναμικό, όπου η Ευρώπη έχει ήδη το παγκόσμιο προβάδισμα. Διάφορες μελέτες έχουν επιβεβαιώσει τις σημαντικές προοπτικές για οικονομικά συμφέρουσες πράσινες δημόσιες συμβάσεις (ΠΔΣ) ιδίως σε τομείς όπου τα πράσινα προϊόντα δεν είναι ακριβότερα από τα εναλλακτικά μη οικολογικά (λαμβάνοντας υπόψη το κόστος κύκλου ζωής του προϊόντος). Δεδομένου ότι τα οικολογικότερα προϊόντα ορίζονται με βάση τον κύκλο ζωής, οι ΠΔΣ θα επηρεάσουν το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού και θα προωθήσουν την εφαρμογή πράσινων προτύπων στις ιδιωτικές συμβάσεις.<sup>79</sup>

Με την εφαρμογή των ΠΔΣ επιτυγχάνεται :

- α. Μείωση κατανάλωσης των φυσικών πόρων
- β. Εξοικονόμηση ενέργειας
- γ. Παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές
- δ. Εξοικονόμηση χρημάτων
- ε. Μείωση αποβλήτων συσκευασίας

---

<sup>77</sup> Ως περιβαλλοντική τεχνολογία νοείται κάθε τεχνολογία που αποσκοπεί στην αποτροπή ή τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε οιοδήποτε στάδιο του κύκλου ζωής των προϊόντων ή δραστηριοτήτων.

<sup>78</sup> UNEP Year Book 2008

<http://www.unep.org/Documents.Multilingual/Default.asp?DocumentID=528&ArticleID=5748&l=en>

<sup>79</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 4

- στ. Μείωση επικίνδυνων αποβλήτων
- ζ. Ανακύκλωση και χρήση ανακυκλωμένων υλικών
- η. Προαγωγή της οργανικής γεωργίας
- θ. Βελτίωση της δημόσιας εικόνας των Δημοσίων Αρχών
- ι. Βελτίωση υγιεινής του εργασιακού περιβάλλοντος
- ια. Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών
- ιβ. Ενθάρρυνση των βιομηχανιών-βιοτεχνιών να παράγουν «πράσινα» προϊόντα<sup>80</sup>.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει συγχρηματοδοτήσει ένα ερευνητικό έργο —που ονομάζεται Relief<sup>81</sup> με σκοπό την επιστημονική αξιολόγηση των πιθανών περιβαλλοντικών οφελών, αν υιοθετηθούν εκτεταμένα σε όλη την ΕΕ οι οικολογικές δημόσιες συμβάσεις.

Τα συμπεράσματα ήταν τα ακόλουθα:

- α. Αν όλες οι δημόσιες αρχές στην ΕΕ απαιτούσαν οικολογική ηλεκτρική ενέργεια, αυτό θα εξασφάλιζε εξοικονόμηση της τάξης των 60 εκατ. τόνων CO<sub>2</sub>, που αντιστοιχεί στο 18 % της δέσμευσης για μείωση των αερίων του φαινομένου θερμοκηπίου της ΕΕ σύμφωνα με το πρωτόκολλο του Κιότο. Σχεδόν η ίδια εξοικονόμηση θα μπορούσε να επιτευχθεί αν οι δημόσιες αρχές τάσσονταν υπέρ κτιρίων υψηλής περιβαλλοντικής ποιότητας.

---

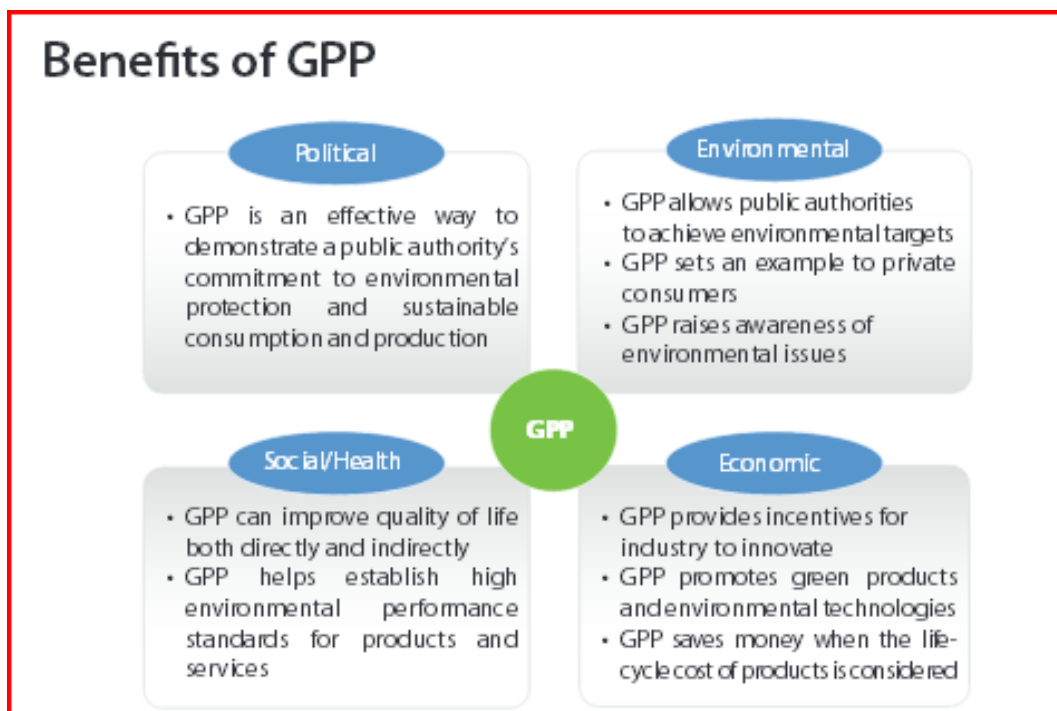
<sup>80</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012, σελ 14

<sup>81</sup> Αυτό το έργο χρηματοδοτήθηκε από την κεντρική δράση «Η πόλη του μέλλοντος και η πολιτιστική κληρονομιά» βάσει του πέμπτου προγράμματος-πλαισίου για την Ε & ΤΑ. Δημοσιεύτηκε σε ένα βιβλίο οδηγιών για βοήθεια προς τις τοπικές αρχές ώστε να κάνουν οικολογικές τις αποφάσεις για τις αγορές τους. Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με το έργο Relief, ανατρέξτε στη σελίδα: <http://www.iclei.org/europe/ecoprocura/info/politics.htm>

β. Αν όλες οι δημόσιες αρχές στην ΕΕ απαιτούσαν ενεργειακά αποδοτικότερους υπολογιστές και αυτό οδηγούσε στη μετατόπιση της αγοράς προς αυτήν την κατεύθυνση, το αποτέλεσμα θα ήταν η εξοικονόμηση 830 000 τόνων CO<sub>2</sub>.

γ. Αν όλες οι ευρωπαϊκές δημόσιες αρχές τάσσονταν υπέρ των αποδοτικών τουαλετών και βρυσών στα κτίριά τους, θα μειωνόταν η κατανάλωση νερού κατά 200 εκατ. τόνους (ισοδύναμο με το 0,6 % της συνολικής οικιακής κατανάλωσης στην ΕΕ).<sup>82</sup>

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, βλέπουμε τα οφέλη των ΠΔΣ να συνθέτουν το σύμπλεγμα των τεσσάρων πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης :



Πηγή : <http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/brochure.pdf>

#### **6.4 Περιβαλλοντικά κριτήρια**

Ο όρος «κριτήρια για τις ΠΔΣ» δεν περιλαμβάνει μόνο τα κριτήρια επιλογής και ανάθεσης, αλλά και τις προδιαγραφές και τους όρους εκτέλεσης της σύμβασης που μπορούν να συμβάλουν στον οικολογικό προσανατολισμό της σύμβασης. Ο

<sup>82</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Αγοράστε Οικολογικά!! Εγχειρίδιο για τις δημόσιες συμβάσεις για περιβαλλοντικά θέματα", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2005, σελ 6

προσδιορισμός των πηγών κριτηρίων για τις ΠΔΣ αποτελεί σημαντικό στάδιο της εφαρμογής τους.

Ο χαρακτηρισμός μιας διαδικασίας ως ΠΔΣ δεν αρκεί για να επιτρέψει την αντικειμενική συγκριτική αξιολόγηση και τον αντικειμενικό καθορισμό στόχων. Για να επιτευχθεί αυτό, η διαδικασία θα πρέπει να συναρτάται με τη συμμόρφωση προς σαφή κριτήρια ΠΔΣ.

Έχει ήδη εκπονηθεί μια πρώτη σειρά κοινών κριτηρίων ΠΔΣ για διάφορες ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών, παραδείγματα των οποίων παρέχονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής . Η Επιτροπή προτείνει τη θεσμοθέτηση της διαδικασίας αυτής, με σκοπό την παγίωση των υφισταμένων κοινών κριτηρίων για τις ΠΔΣ και τον καθορισμό νέων για περισσότερες ομάδες προϊόντων, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Το πλεονέκτημα των κοινών κριτηρίων ΠΔΣ είναι ότι αποφεύγονται η στρέβλωση της αγοράς και η μείωση του ανταγωνισμού που θα προκαλούσε η εφαρμογή διαφορετικών εθνικών κριτηρίων ΠΔΣ.

Για να ανταποκρίνονται οι διαδικασίες διαγωνισμού στα κριτήρια των ΠΔΣ, τα κριτήρια αυτά θα διατυπωθούν κατ' αρχήν ως ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές τις οποίες πρέπει να πληρούν όλες οι προσφορές. Επίσης, ορισμένα κριτήρια ΠΔΣ είναι δυνατόν να διατυπωθούν ως περιβαλλοντικά κριτήρια ανάθεσης, για την προώθηση πρόσθετων περιβαλλοντικών επιδόσεων, χωρίς να έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα και να αποκλείουν επομένως από την αγορά προϊόντα τα οποία δεν επιτυγχάνουν τις προτεινόμενες επιδόσεις.

Ανάλογα με το είδος του προϊόντος και το πλήθος και τη βαρύτητα των άλλων (μη περιβαλλοντικών) κριτηρίων ανάθεσης, μπορεί να θεωρηθεί «σημαντικό» ένα ποσοστό στάθμισης της τάξης του 15% και άνω<sup>83</sup>.

Για κάθε μεμονωμένη σύμβαση εξετάζεται μια διαφορετική σειρά πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ωστόσο, οι συμβάσεις προμηθειών, υπηρεσιών και έργων κατά γενικό κανόνα παρουσιάζουν μικρές διαφορές στα ζητήματα που θα πρέπει να εξεταστούν:

α. Συμβάσεις προμηθειών

---

<sup>83</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 8

- (1) Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για την παραγωγή του προϊόντος και αντίκτυπος της παραγωγικής διαδικασίας,
- (2) Χρήση πρώτων υλών από ανανεώσιμες πηγές κατά την κατασκευή του προϊόντος.
- (3) Κατανάλωση ενέργειας και ύδατος κατά τη χρήση του προϊόντος.
- (4) Ανθεκτικότητα/διάρκεια ζωής του προϊόντος.
- (5) Ευκαιρίες ανακύκλωσης/εκ νέου χρήσης του προϊόντος στο τέλος του κύκλου ζωής του.
- (6) Συσκευασία και μεταφορά του προϊόντος.

β. Συμβάσεις υπηρεσιών

- (1) Τεχνική εμπειρογνομosύνη και προσόντα του προσωπικού σχετικά με την εκτέλεση της σύμβασης με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον.
- (2) Προϊόντα/υλικά που χρησιμοποιούνται για την παροχή της υπηρεσίας.
- (3) Διοικητικές διαδικασίες που δρομολογούνται για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της υπηρεσίας.
- (4) Κατανάλωση ενέργειας και ύδατος και όγκος αποβλήτων που προκύπτουν από την παροχή της υπηρεσίας.

γ. Συμβάσεις έργων:

- (1) Εκτός από τα ανωτέρω, οι συμβάσεις έργων ενδέχεται να έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, π.χ. ως προς τη χρήση των γαιών ή τον προγραμματισμό της κυκλοφορίας.

(2) Για ορισμένα έργα θα πρέπει να διενεργηθεί επίσημη αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τα αποτελέσματα της οποίας θα πρέπει να γνωστοποιηθούν κατά την διαδικασία των προμηθειών.<sup>84</sup>

## **7. Καθορισμός γενικών προτεραιοτήτων για να γίνουν οικολογικές οι συμβάσεις, (εθελοντικό εργαλείο)**

Οι ΠΔΣ αποτελούν προαιρετικό μέσο, γεγονός που σημαίνει ότι τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές μπορούν να καθορίσουν μεμονωμένα το βαθμό στον οποίο θα τις εφαρμόσουν. Μπορούν να εφαρμοστούν σε συμβάσεις που είτε υπερβαίνουν είτε όχι τα κατώτατα όρια εφαρμογής των οδηγιών της ΕΕ σχετικά με τις συμβάσεις<sup>85</sup>.

Πράγματι, σε κανένα σημείο το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες συμβάσεις δεν ορίζεται ως προαπαιτούμενο για τη νομιμότητά τους η περιβαλλοντική τους επάρκεια ή η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (όταν και όποτε αυτή απαιτείται), ούτε και η νομολογία του ΔΕΚ έθεσε ευθέως μέχρι σήμερα τέτοιου είδους αρχή. Το γεγονός είναι ότι η προώθηση των λιγότερο ρυπογόνων προϊόντων και υπηρεσιών έχει ως αποτέλεσμα την επίτευξη μεγαλύτερης αειφορίας στην κατανάλωση, αλλά και την προώθηση της οικολογικής καινοτομίας και, κατ' επέκταση, της ανταγωνιστικότητας της οικονομίας της ΕΕ.

Σε όλες τις περιπτώσεις, η διατύπωση των περιβαλλοντικών προδιαγραφών, των κριτηρίων επιλογής και ανάθεσης και των συμβατικών ρητρών πρέπει να είναι απολύτως σύμφωνη με τις διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις, καθώς και κάθε άλλης σχετικής κοινοτικής ή εθνικής νομοθεσίας.<sup>86</sup> Η κατεύθυνση των περιβαλλοντικών παραμέτρων κατά τη σύναψη (δημοσίων) συμβάσεων προμηθειών, υπηρεσιών και έργων από τις αναθέτουσες αρχές που emίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των νόμων περί του συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων, στοχεύει

<sup>84</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 35

<sup>85</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 5

<sup>86</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008, σελ 8

έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η συνεχής πρόοδος στην περιβαλλοντική επίδοση, μειώνοντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και διατηρώντας την οικονομική βιωσιμότητα.

Η επιλογή του «αντικειμένου» της σύμβασης τελεί υπό ορισμένες εγγυήσεις. Χρήσιμη είναι η επιλογή οικολογικού τίτλου για τη σύμβαση και η ανάλυση της αγοράς για την ανίχνευση των περιβαλλοντικά φιλικών εναλλακτικών λύσεων. Η υποχρέωση σύνταξης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) για ορισμένες κατηγορίες έργων επισημαίνεται ρητά. Όπως προείπαμε, οι οδηγίες 2004/17/EK (άρθρο 35) και 2004/18/EK (άρθρο 23) επιτρέπουν ρητά στις αναθέτουσες αρχές να επιλέγουν μεταξύ προδιαγραφών που βασίζονται σε τεχνικά πρότυπα ή σε απαιτήσεις που βασίζονται στην απόδοση.

Αν προδιαγραφές που καλύπτουν περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά προϊόντων ή υπηρεσιών χρησιμοποιούνται σε δημόσιες συμβάσεις, οι εταιρίες πρέπει να παρέχουν αποδείξεις ότι μπορούν να συμμορφωθούν με τα πρότυπα αυτά. Σε περίπτωση που δεν ακολουθούν τις ίδιες μεθόδους, τουλάχιστον πρέπει να αποδείξουν ότι πληρούν τα οριζόμενα επίπεδα απόδοσης. Σε διαφορετική περίπτωση θα πρέπει να απορρίπτονται οι προσφορές τους. Η αναθέτουσα αρχή έχει τη δικαιοδοσία να ορίσει υψηλότερο επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας υπό τον όρο όμως να μην παραβεί την αρχή της μη διάκρισης.

Ως προς τα οικολογικά σήματα, που βασίζονται σε ανάλυση όλου του κύκλου ζωής του προϊόντος, οι οδηγίες 2004/17/EK (άρθρο 35) και 2004/18/EK (άρθρο 23) επιτρέπουν ρητά τη χρησιμοποίηση των βασικών προδιαγραφών τους. Τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που φέρουν οικολογικό σήμα θεωρείται ότι πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές. Ωστόσο δεν επιτρέπεται να τεθούν απαιτήσεις για εταιρίες, ώστε να κατέχουν ή να συμμορφώνονται (πλήρως) με κάποιο οικολογικό σήμα, ενώ θα πρέπει να δίνονται και άλλα αποδεικτικά στοιχεία.

## **8. Η προστασία του περιβάλλοντος ως κριτήριο ανάθεσης των δημοσίων συμβάσεων<sup>87</sup>**

Η Πράσινη Βίβλος του 1996 είχε προβάλει τα περιβαλλοντικά κριτήρια ως κριτήρια ανάθεσης στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων. Η παρότρυνση επαναλήφθηκε στην COM 143/1998 που αφορούσε στις κατευθύνσεις και τους προβληματισμούς για το μέλλον του δικαίου των δημοσίων συμβάσεων. Το θέμα ξεκαθάρισε όμως με την απόφαση του ΔΕΚ το 2002 για την υπόθεση «Concordia Bus».

<sup>87</sup> <http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=34>, σελ 6



Σε αυτήν την υπόθεση (C-513/99 17ης Σεπτεμβρίου 2002, «Concordia Bus Finland Oy Ab»), το ΔΕΚ έκρινε ότι : το άρθρο 36, παράγραφος 1, στοιχείο α' της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1992 για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών, έχει την έννοια ότι : οσάκις στο πλαίσιο δημοσίας συμβάσεως με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών με λεωφορεία η αναθέτουσα αρχή αποφασίζει να συνάψει σύμβαση με τον διαγωνιζόμενο, ο οποίος υπέβαλε την πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά, μπορεί να λαμβάνει υπόψη οικολογικά κριτήρια, όπως είναι το επίπεδο εκπομπών μονοξειδίου του αζώτου ή το επίπεδο θορύβου των λεωφορείων, εφόσον τα κριτήρια αυτά συνδέονται με το αντικείμενο της συμβάσεως, δεν παρέχουν στην εν λόγω αναθέτουσα αρχή απεριόριστη ελευθερία επιλογής, μνημονεύονται ρητώς στη συγγραφή υποχρεώσεων ή στην προκήρυξη του διαγωνισμού και τηρούν όλες τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου, ιδίως την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων.

Έκρινε επίσης ότι : η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως δεν απαγορεύει τη συνεκτίμηση κριτηρίων συνδεδεμένων με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως είναι τα επίμαχα στο πλαίσιο της κύριας δίκης, για τον λόγο και μόνον ότι η ανήκουσα στον αναθέτοντα φορέα επιχείρηση μεταφορών συγκαταλέγεται μεταξύ των ελαχίστων επιχειρήσεων που έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν υλικό, το οποίο να πληροί τα εν λόγω κριτήρια. Με αυτήν την απόφαση το οικολογικό κριτήριο έγινε επιτρεπτό ως πλέον συμφέρον για την αναθέτουσα αρχή.

## **9. Κοινά Κριτήρια εφαρμογής ΠΔΣ<sup>88</sup>**

### **9.1 Πυλώνες καθορισμού κριτηρίων**

Ο καθορισμός των κριτηρίων και η επιλογή τομέων εφαρμογής πράσινων προμηθειών από τις αναθέτουσες αρχές μπορεί να γίνει βασιζόμενη στους παρακάτω πυλώνες :

#### **α. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις**

Επιλογή προϊόντων με πολλές περιβαλλοντικές επιπτώσεις κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους (π.χ. στόλος οχημάτων) ή τις υπηρεσίες (π.χ. υπηρεσίες καθαρισμού).

---

<sup>88</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/gpp\\_criteria\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/gpp_criteria_en.htm)

β. Δημοσιονομική σημασία

Προσπάθειές σε τομείς σημαντικών δαπανών εντός της αρχής.

γ. Δυναμικό επίδρασης στην αγορά

Εστίαση σε τομείς με τη μεγαλύτερη δυνατότητα επίδρασης στην αγορά.

Το γεγονός αυτό μπορεί να οφείλεται στο μέγεθος ή την προβολή της σύμβασης ή την αξία που αποδίδουν οι προμηθευτές στο να διαθέτουν πελάτες από τον δημόσιο τομέα.

δ. Πολιτικές προτεραιότητες

Υπάρχουν ειδικές τοπικές περιβαλλοντικές προτεραιότητες, όπως η ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές, η κατανάλωση ενέργειας/ύδατος, η διαχείριση των αποβλήτων ή η κλιματική προσαρμογή, με τις οποίες επιθυμείται η δημιουργία συσχετισμών.

ε. Διαθεσιμότητα περιβαλλοντικά προτιμότερων εναλλακτικών λύσεων στην αγορά.

Η ανάλυση της αγοράς μπορεί να βοηθήσει στον προσδιορισμό της διαθεσιμότητας ενδεδειγμένων εναλλακτικών λύσεων που επιβαρύνουν λιγότερο το περιβάλλον.

στ. Θέματα κόστους

Ενδέχεται οι οικολογικότερες εναλλακτικές λύσεις να είναι ουδέτερες από πλευράς κόστους ή να επηρεάσουν τον προϋπολογισμό. Στην αξιολόγηση του «κόστους» θα πρέπει να συνεκτιμηθεί το συνολικό κόστος καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής: τιμή αγοράς, κόστος χρήσης (π.χ. κατανάλωση ενέργειας/ύδατος, συντήρηση) και το κόστος διάθεσης (απόσυρσης).

ζ. Διαθεσιμότητα των κριτηρίων

Για πολλές από τις ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών, καταρτίστηκαν πράσινα κριτήρια αγορών τα οποία μπορούν να ενσωματωθούν απευθείας στο διαγωνισμό,

χωρίς να απαιτείται χρονοβόρα έρευνα σχετικά με τα χαρακτηριστικά περιβαλλοντικών επιδόσεων και ανάλυση της αγοράς. Τα κριτήρια για τις ΠΔΣ της ΕΕ αφορούν 21 ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών και διατίθενται σε στοιχειώδη και αναλυτική μορφή. Σε πολλές χώρες της ΕΕ χρησιμοποιούνται τόσο εθνικά όσο και περιφερειακά κριτήρια.

η. Προβολή

Βαθμός προβολής των δραστηριοτήτων σχετικά με τις ΠΔΣ στο κοινό, την αγορά, τις άλλες αναθέτουσες αρχές και το προσωπικό. Θα συνειδητοποιήσουν ότι κατεβλήθησαν προσπάθειες για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης. Οι εμβληματικές αλλαγές, όπως η αλλαγή του τύπου οχημάτων που χρησιμοποιεί μια αρχή ή η μετάβαση σε βιολογικά τρόφιμα στο κυλικείο, μπορούν να συμβάλουν στην ενημέρωση σχετικά με την πολιτική περί ΠΔΣ που εφαρμόζεται και στη βελτίωση της εικόνας του φορέα.

θ. Πρακτικές πτυχές

Υπάρχουν σημαντικές συμβάσεις που πρόκειται να ανανεωθούν ή μακροπρόθεσμες συμβάσεις σε ισχύ για συγκεκριμένες ομάδες προϊόντων/υπηρεσιών. Σε ποιο χρονικό πλαίσιο βασίζονται και ποιοι δημοσιονομικοί πόροι διατίθενται για την εφαρμογή τους; Υπάρχουν συγκεκριμένες ομάδες προϊόντων/υπηρεσιών για τις οποίες υπάρχει ήδη κάποια περιβαλλοντική εμπειρογνωμοσύνη;

Για να βοηθηθούν οι αναθέτουσες αρχές κατά τον εντοπισμό και την προμήθεια φιλικότερων προς το περιβάλλον προϊόντων, υπηρεσιών και έργων, καθορίστηκαν περιβαλλοντικά κριτήρια προμηθειών για 21 ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών, τα οποία μπορούν να ενσωματωθούν απευθείας στα έγγραφα των διαγωνισμών.

Τα εν λόγω κριτήρια για τις ΠΔΣ της ΕΕ υφίστανται τακτική αναθεώρηση και επικαιροποίηση, ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα πιο πρόσφατα επιστημονικά δεδομένα σχετικά με τα προϊόντα, οι νέες τεχνολογίες, οι εξελίξεις στην αγορά και οι αλλαγές στη νομοθεσία.<sup>89</sup>

Η Επιτροπή προτείνει τη θεσμοθέτηση της εν λόγω διαδικασίας, ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των ΠΔΣ και να βελτιωθεί η ποιότητά τους, χάρη στην υιοθέτηση κοινών κριτηρίων και κοινής μεθόδου μετρήσεων, με βάση τις αρχές του ανοικτού συντονισμού.

<sup>89</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011,σελ 9

Τα κράτη μέλη θα κληθούν να εγκρίνουν επισήμως τα ήδη εκπονηθέντα κριτήρια για τις ΠΔΣ, κατόπιν της έγκρισής τους από τις υπηρεσίες της Επιτροπής και μετά από έναν τελικό κύκλο διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερομένους φορείς της βιομηχανίας και της κοινωνίας των πολιτών οι οποίες θα διεξαχθούν σύμφωνα με τις ελάχιστες προδιαγραφές για τη διαβούλευση.

Η επίσημη έγκριση από τα κράτη μέλη συνεπάγεται την ενσωμάτωση των κοινών κριτηρίων ΠΔΣ στα εθνικά σχέδια δράσης και στις κατευθυντήριες γραμμές για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις που καταρτίστηκαν ή καταρτίζονται από τα κράτη μέλη με βάση την ανακοίνωση του 2003 για την Ολοκληρωμένη Πολιτική Προϊόντων.<sup>90</sup> Στα καθορισθέντα για τις ΠΔΣ κριτήρια γίνεται διάκριση μεταξύ «στοιχειωδών» και «αναλυτικών» κριτηρίων.

## **9.2 Στοιχειώδη – Core criteria**

Τα «στοιχειώδη» κριτήρια έχουν καταρτιστεί για να διευκολυνθεί η εφαρμογή της διαδικασίας των ΠΔΣ, καθώς επικεντρώνονται στα κύρια πεδία περιβαλλοντικών επιδόσεων ενός προϊόντος και αποβλέπουν στην ελαχιστοποίηση του διοικητικού κόστους για τις επιχειρήσεις.

Τα στοιχειώδη κριτήρια είναι κατάλληλα για χρήση από οποιαδήποτε αναθέτουσα αρχή και όλα τα κράτη μέλη και αντιμετωπίζουν τις κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Έχουν σχεδιαστεί για να χρησιμοποιούνται με την ελάχιστη πρόσθετη προσπάθεια εξακρίβωσης ή αύξησης κόστους. Περιλαμβάνουν ορισμένα απλά και κατανοητά κριτήρια.

## **9.3 Αναλυτικά – Comprehensive criteria**

Είναι κατάλληλα για εκείνους που επιθυμούν να αγοράσουν τα καλύτερα προϊόντα που διατίθενται στην αγορά. Αυτά μπορεί να απαιτούν επιπρόσθετες εξακριβώσεις ή μια ελάχιστη αύξηση του κόστους σε σύγκριση με άλλα προϊόντα με την ίδια λειτουργικότητα. Περιλαμβάνονται περεταίρω στοιχεία τόσο στις προδιαγραφές όσο και κατά το στάδιο ανάθεσης.<sup>91</sup> Τα «αναλυτικά» κριτήρια ΠΔΣ λαμβάνουν υπόψη περισσότερες πτυχές ή υψηλότερα επίπεδα των περιβαλλοντικών επιδόσεων, και μπορούν να χρησιμοποιούνται

<sup>90</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008,σελ 9

<sup>91</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012, σελ 67

από αρχές που επιθυμούν να στηρίξουν περαιτέρω την επίτευξη των στόχων για το περιβάλλον και την καινοτομία.

Δεδομένου ότι τα «στοιχειώδη» κριτήρια αποτελούν το θεμέλιο των «αναλυτικών» κριτηρίων, η διάκριση που γίνεται μεταξύ αυτών των δύο κατηγοριών αντικατοπτρίζει διαφορές όσον αφορά τον βαθμό φιλοδοξίας για τα πράσινα προϊόντα και τη διαθεσιμότητά τους, ενώ αμφότερες οι κατηγορίες αποσκοπούν στην εξέλιξη των αγορών προς την ίδια κατεύθυνση.

Τα κριτήρια διατυπώνονται και θα διατυπώνονται έτσι ώστε να διευκολύνεται η κατανόησή τους από τους αγοραστές (του Δημοσίου) και τους υποβάλλοντες τις προσφορές, καθώς και η ενσωμάτωσή τους στα έγγραφα του διαγωνισμού, σε πλήρη συμφωνία με τις διατάξεις της νομοθεσίας περί δημοσίων συμβάσεων.

Σε περίπτωση που επιμέρους υλικά καλύπτονται από πολλούς τομείς προτεραιότητας (στην περίπτωση του ξύλου, κατασκευές, χαρτοποιία και υπηρεσίες εκτύπωσης ενέργεια και επίπλωση) θα καταρτίζεται ενιαία συνεκτική σειρά κριτηρίων. Όταν είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά υλικά για τον ίδιο σκοπό, κατά τον καθορισμό των κριτηρίων λαμβάνεται υπόψη κατά περίπτωση η δυνατότητα αύξησης της χρήσης ανανεώσιμων υποκατάστατων<sup>92</sup>.

## **10. Ομάδες και Κατηγορίες των υλικών και προμηθειών**

Η ευρωπαϊκή επιτροπή συνέβαλε πρακτικά στην προώθηση των ΠΔΣ με τη δημιουργία μιας «εργαλειοθήκης-training Toolkit»<sup>93</sup> που αποτελείται από τρεις ανεξάρτητες ενότητες με στόχο την εισαγωγή των ΠΔΣ σε δημόσιους οργανισμούς.

Εκπονήθηκαν κριτήρια για ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών 21 τομέων που θεωρήθηκαν οι πλέον κατάλληλοι για τη σύναψη ΠΔΣ. Τα κριτήρια βασίστηκαν σε υφιστάμενα ευρωπαϊκά και εθνικά κριτήρια χορήγησης του οικολογικού σήματος, κατά περίπτωση, καθώς και σε στοιχεία από φορείς της βιομηχανίας και της κοινωνίας των πολιτών. Συστάθηκε ομάδα εμπειρογνομόνων στην οποία συμμετείχαν αντιπρόσωποι των

---

<sup>92</sup> Εκτός από τα κριτήρια για τις ΠΔΣ της ΕΕ, ορισμένοι διεθνείς, εθνικοί και περιφερειακοί φορείς έχουν καταρτίσει ομάδες κριτηρίων που καλύπτουν ευρεία γκάμα ομάδων προϊόντων και υπηρεσιών. Υπάρχουν διάφορες διαδικασίες έγκρισης τέτοιων κριτηρίων, αν και πολλές από αυτές είναι παρόμοιες με το σύστημα των ΠΔΣ της ΕΕ. Στο δικτυακό τόπο για τις ΠΔΣ της ΕΕ παρέχονται σύνδεσμοι για ορισμένες από τις βασικές ομάδες κριτηρίων.

<sup>93</sup> Εκπαιδευτικό βοήθημα Training Toolkit  
[http://ec.europa.eu/environment/gpp/toolkit\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/toolkit_en.htm)

κρατών μελών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ΠΔΣ. Η ομάδα αυτή συνεργάστηκε στενά με τις υπηρεσίες της Επιτροπής για τον καθορισμό των κριτηρίων<sup>94</sup>.

α. Στρατηγικές και Οικονομικές Πληροφορίες για τις ΠΔΣ

Ορίζονται τα στάδια εκτέλεσης της Στρατηγικής για τις ΠΔΣ (προετοιμασία, ορισμός στόχων , ανάπτυξη σχεδίου δράσης κλπ.). Εξασφαλίζει και εκτελεί τις αποφάσεις με απλό και αποτελεσματικό τρόπο για την ανάπτυξη ενός σχεδίου δράσης και την βαθμιαία εισαγωγή του στους οργανισμούς.

β. Νομικό Πλαίσιο

Περιλαμβάνει οδηγό νομικών θεμάτων παρουσιάζοντας σαφή παραδείγματα για το πώς και πού ενσωματώνονται τα περιβαλλοντικά κριτήρια στις δημόσιες συμβάσεις.

Περιγράφονται τα διάφορα στάδια προκήρυξης του δημόσιου διαγωνισμού για σύμβαση :

- (1) Καθορισμός περιεχομένου
- (2) Περιγραφή των ελάχιστων τεχνικών προδιαγραφών με τις οποίες όλες οι προσφορές πρέπει να συμμορφωθούν.
- (3) Τα κριτήρια επιλογής σχετικά με την ικανότητα των πλειοδοτών που εκτελούν τη σύμβαση.
- (4) Τα κριτήρια κατακύρωσης βάσει των οποίων η Αναθέτουσα Αρχή θα αξιολογήσει τις προσφορές.
- (5) Οι διατάξεις εκτέλεσης συμβάσεων που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιο.

γ. Πρακτική ενότητα

---

<sup>94</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος" , Βρυξέλλες, 2008, σελ 8

Σχεδιάστηκε συγκεκριμένα για τους δημόσιους λειτουργούς που ασχολούνται με θέματα δημοσίων συμβάσεων. Περιλαμβάνει συγκεκριμένα παραδείγματα περιβαλλοντικών κριτηρίων που μπορούν να εισαχθούν στα έγγραφα προσφορών.

Παραδείγματα κριτηρίων έχουν συνταχθεί για διάφορες ομάδες προϊόντων και υπηρεσιών που καθορίστηκαν ως τα σημαντικότερα για το πρασίνισμα των δημοσίων συμβάσεων. Τα στοιχεία αυτά αναβαθμίζονται τακτικά.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με την ανακοίνωσή της COM(2008) την 16 Ιουλίου 2008, δημοσίευσε τη θέσπιση των ενιαίων αυτών κριτηρίων για διάφορες κατηγορίες των ΠΔΣ, καλώντας τα κράτη μέλη να τα υιοθετήσουν στα Σχέδια Δράσης τους και θέτοντας ως νέο στόχο το 50%.

Οι ομάδες προϊόντων , υπηρεσιών και έργων της εργαλειοθήκης είναι οι εξής<sup>95</sup> :

α. Πρώτη ομάδα

- (1) Χαρτί
- (2) Προϊόντα και υπηρεσίες καθαρισμού
- (3) Εξοπλισμός γραφείου
- (4) Κατασκευές
- (5) Μέσα μεταφοράς
- (6) Έπιπλα
- (7) Ηλεκτρισμός
- (8) Παροχή τροφίμων και υπηρεσιών
- (9) Κλωστοϋφαντουργία- ρουχισμός
- (10) Προϊόντα και υπηρεσίες κηπουρική

---

<sup>95</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

β. Δεύτερη ομάδα (ενσωματώθηκε μεταξύ 2010-2014)

- (11) Συνδυασμένη θερμότητα
- (12) Θερμομόνωση
- (13) Επιτοίχια πλαίσια
- (14) Επικάλυψη σκληρών πατωμάτων
- (15) Εσωτερικός φωτισμός
- (16) Οδικές κατασκευές/σήματα τροχαίας<sup>96</sup>
- (17) Οδικός φωτισμός/σήματα τροχαίας
- (18) Υποδομές λυμάτων
- (19) Τουαλέτες - Ουρητήρια
- (20) Βρύσες κουζίνας και μπάνιου
- (21) Εξοπλισμός απεικόνισης

Τα κριτήρια για τις ΠΔΣ της ΕΕ είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να μπορούν να ενσωματωθούν απευθείας στα έγγραφα των διαγωνισμών και περιλαμβάνουν στοιχεία σχετικά με τις μεθόδους εξακρίβωσης. Επικαιροποιούνται τακτικά και μεταφράζονται σταδιακά σε όλες τις επίσημες γλώσσες της ΕΕ.

---

<sup>96</sup> Υπό αναθεώρηση κατά τη διάρκεια συγγραφής του παρόντος κειμένου.



## **11. Περιβαλλοντικά και οικολογικά σήματα**

Τα οικολογικά σήματα και οι ομάδες κριτηρίων για τις ενωσιακές ή εθνικές ΠΔΣ αποτελούν χρήσιμες πηγές πληροφοριών για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων.

Όσον αφορά την οικολογική σήμανση, θεωρείται ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο για το πρασίνισμα των δημόσιων συμβάσεων και αυτό αποδεικνύεται στις οδηγίες 2004/17/EK και 2004/18/EK της ΕΕ.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται κανονισμοί της ΕΕ για τα οικολογικά σήματα και το εθελοντικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης EMAS.

<b>Κανονισμοί ΕΕ για τα οικολογικά σήματα</b>
<b>Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 106/2008</b> Αφορά στο κοινοτικό πρόγραμμα επισήμανσης της ενεργειακής απόδοσης του εξοπλισμού γραφείου (Energy star).
Θεσπίζει τους κανόνες για το κοινοτικό πρόγραμμα επισήμανσης της ενεργειακής απόδοσης του εξοπλισμού γραφείου (Energy Star), όπως ορίζεται με τη συμφωνία και εφαρμόζεται στις ομάδες προϊόντων εξοπλισμού γραφείου.
<b>Κανονισμός 1221/2009</b> Εκούσιας συμμετοχής οργανισμών σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS)
Θεσπίζει κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου, εφεξής καλούμενο «EMAS», για την εκούσια συμμετοχή οργανισμών που βρίσκονται εντός ή εκτός της Κοινότητας. Σκοπός του EMAS είναι να προωθήσει τη συνεχή βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των οργανισμών με την καθιέρωση και εφαρμογή συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης από τους οργανισμούς, με τη συστηματική, αντικειμενική και περιοδική αξιολόγηση των επιδόσεων των συστημάτων αυτών, με την ενημέρωση ως προς τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, με ανοικτό διάλογο με το κοινό και άλλους ενδιαφερόμενους, καθώς και με την ενεργό συμμετοχή των εργαζομένων στους οργανισμούς και την κατάλληλη εκπαίδευση
<b>Κανονισμός 66/2010</b> Οικολογικό σήμα της ΕΕ (EU Ecolabel)
Ορίζει κανόνες για τη θέσπιση και την εφαρμογή του προαιρετικού συστήματος οικολογικού σήματος της ΕΕ και εφαρμόζεται σε όλα τα αγαθά ή υπηρεσίες που

προσφέρονται για διανομή, κατανάλωση ή χρήση στην κοινοτική αγορά, είτε επί πληρωμή είτε δωρεάν με κάποιες εξαιρέσεις.

Αυτές οι οδηγίες αναφέρουν ότι πληροφορίες από τα οικολογικά σήματα επιτρέπονται στις διαδικασίες προμήθειας όταν:

α. Οι προδιαγραφές είναι κατάλληλες για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών των προμηθειών ή των υπηρεσιών που είναι το αντικείμενο της σύμβασης.

β. Οι απαιτήσεις για τη σήμανση καταρτίζονται βάσει επιστημονικών πληροφοριών.

γ. Οι σημάνσεις υιοθετούνται χρησιμοποιώντας μια διαδικασία, κατά την οποία όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς, όπως οι κυβερνητικοί οργανισμοί, οι καταναλωτές, οι κατασκευαστές, οι διανομείς και οι περιβαλλοντικές οργανώσεις μπορούν να συμμετέχουν.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, οι οικολογικές σημάνσεις βοηθούν τα αρμόδια όργανα για τη σύναψη δημόσιων συμβάσεων προμηθειών στα ακόλουθα<sup>97</sup> :

α. Να καταρτίσουν τις τεχνικές προδιαγραφές για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών των προμηθειών ή των υπηρεσιών που ενδιαφέρονται να αγοράσουν,

β. Να ελέγξουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που έχουν τεθεί, λαμβάνοντας την πιστοποίηση οικολογικού σήματος ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας ως απόδειξη της συμμόρφωσης με τις τεχνικές προδιαγραφές (σημειώνεται ότι εναλλακτικές αποδείξεις συμμόρφωσης πρέπει επίσης να γίνονται αποδεκτές).

γ. Να τα χρησιμοποιούν ως συγκριτική μέτρηση επιδόσεων, με τα οποία να αξιολογήσουν τις προσφορές κατά το στάδιο της ανάθεσης.

---

<sup>97</sup> GreenMed, 2005α: σελ 45

δ. Να χρησιμοποιούν τους διαφορετικούς τύπους σήμανσης για διαφορετικούς λόγους (σημάνσεις ενιαίων-θεμάτων).

Τα οικολογικά σήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν με δύο διαφορετικούς τρόπους στο πλαίσιο των τεχνικών προδιαγραφών:

α. Για την κατάρτιση των τεχνικών προδιαγραφών, ώστε να οριστούν τα χαρακτηριστικά των υποψήφιων προς προμήθεια αγαθών ή υπηρεσιών.

β. Για να γίνει επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις αυτές μέσω της αποδοχής του σήματος ως αποδεικτικό μέσο της συμμόρφωσης με τις τεχνικές προδιαγραφές.<sup>98</sup>

Σε όλα τα στάδια του κύκλου ζωής του ένα προϊόν μπορεί να επηρεάσει το περιβάλλον, λόγω της διαδικασίας παραγωγής του, των πρώτων υλών, τη συσκευασία, τη διακίνησή του, τη χρήση του και την απόρριψή του. Η φιλικότητα ενός προϊόντος προς το περιβάλλον, λαμβανομένου υπόψη του κύκλου ζωής του και διαφόρων αυστηρών κριτηρίων, πιστοποιείται από διάφορους αναγνωρισμένους εθνικά και διακρατικά φορείς.

Κατόπιν εξέτασης από τον αρμόδιο φορέα για το κατά πόσον ένα προϊόν μπορεί να χαρακτηριστεί «πράσινο», και εφόσον πληροί τα κριτήρια, του απονέμεται το αντίστοιχο Οικολογικό Σήμα του φορέα αξιολόγησης. Έτσι επιτυγχάνεται η εύκολη αναγνώρισή του από τον καταναλωτή.

Υπάρχουν πολλά Οικολογικά Σήματα από διάφορους αναγνωρισμένους φορείς, καθώς και διάφορα Περιβαλλοντικά Σήματα. Παρόλο που τα οικολογικά σήματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν με κάποιους τρόπους στην ανάθεση συμβάσεων, δεν επιτρέπεται να απαιτείται από τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες να φέρουν ένα συγκεκριμένο οικολογικό σήμα.

Γενικότερα, υπάρχουν πολλά και διαφορετικά εθελοντικά όπως και υποχρεωτικά είδη οικολογικής σήμανσης και περιβαλλοντικής διακήρυξης. Τα κριτήρια της οικολογικής σήμανσης χρησιμοποιούν πολυδιάστατα κριτήρια (όπως το ευρωπαϊκό οικολογικό σήμα) βασιζόμενα σε ολοκληρωμένες και επιστημονικά τεκμηριωμένες αναλύσεις κύκλου ζωής (the 'cradle to grave' approach) ή σε διαφορετική περίπτωση

---

<sup>98</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 43

εστιάζουν σε ένα περιβαλλοντικό θέμα (όπως είναι το οικολογικό σήμα Energy Star Label για την ενεργειακή αποδοτικότητα).<sup>99</sup>

### **11.1 Σήματα πολλαπλών τομέων και πολλαπλών κριτηρίων**<sup>100</sup>

Τα σήματα πολλαπλών κριτηρίων βασίζονται σε επιστημονικά στοιχεία σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του/της, από τη λήψη των πρώτων υλών μέχρι την παραγωγή, τη διανομή, τη χρήση και την τελική διάθεση. Εφαρμόζουν ορισμένα κριτήρια επιτυχίας/αποτυχίας που ορίζουν το πρότυπο για το συγκεκριμένο σήμα. Καθορίζονται διάφορες ομάδες κριτηρίων για κάθε ομάδα προϊόντων ή υπηρεσιών που καλύπτονται. Παραδείγματα αυτού του είδους σήματος είναι τα παρακάτω :

- α. Οικολογικό σήμα της ΕΕ (άνθος)<sup>101</sup>,



- β. Σκανδιναβικός κύκνος<sup>102</sup> (Nordic Swan)

<sup>99</sup> EC,2004: σελ. 19; GreenMed, 2005α: σελ. 42

<sup>100</sup> [http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/ecolabel/index_en.htm).

<sup>101</sup> <http://ec.europa.eu/environment/ecolabe>

<sup>102</sup> Για περισσότερες πληροφορίες, βλέπε <http://www.svanen.se/en>



γ. Γαλάζιος Άγγελος (Blue Angel).<sup>103</sup>



## 11.2 Οικολογικά σήματα εστιασμένα σε ένα περιβαλλοντικό θέμα

Τα οικολογικά σήματα που είναι εστιασμένα σε ένα περιβαλλοντικό θέμα όπως η ενεργειακή αποδοτικότητα ή τα επίπεδα εκπομπών χωρίζονται σε δυο τύπους.

α. Ο πρώτος τύπος στηρίζεται σε ένα ή περισσότερα κριτήρια αποκλεισμού/επιλογής πάνω σε ένα περιβαλλοντικό θέμα όπως είναι για παράδειγμα η ενεργειακή αποδοτικότητα. Παράδειγμα αυτού του τύπου είναι το σήμα «Energy Star»<sup>104</sup>

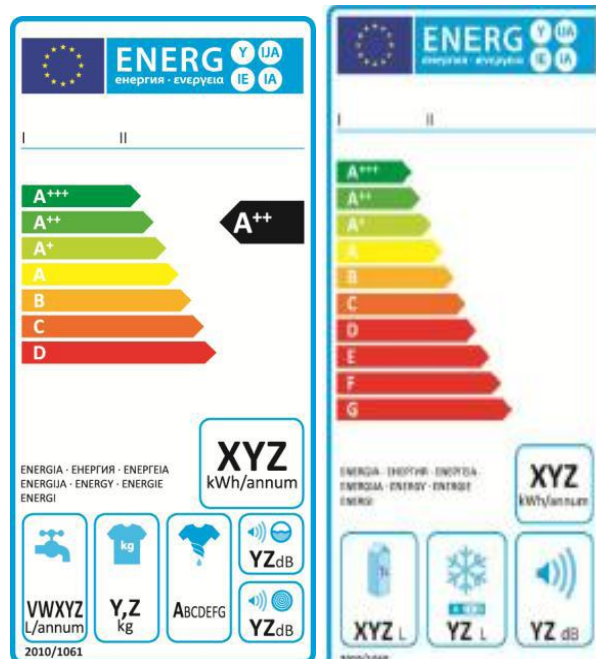
<sup>103</sup> Για περισσότερες πληροφορίες, βλέπε <http://www.blauer-engel.de/en>

<sup>104</sup> <http://www.energystar.gov/index.cfm?c=home.index>



που αφορά εξοπλισμό γραφείων. Το σήμα αυτό πιστοποιεί τους καταναλωτές ότι το προϊόν ικανοποιεί τα πρότυπα που τίθενται από τον Οργανισμό Προστασίας του Περιβάλλοντος των Η.Π.Α. (Environment Protection Agency -USA's pollution control authority) για την κατανάλωση ενέργειας.

β. Ο δεύτερος τύπος βαθμολογεί τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες σύμφωνα με την περιβαλλοντική τους απόδοση. Η ετικέτα κατατάσσει τη συσκευή σε μια κατηγορία από το A (αποδοτικότερη) έως το G (μη-αποδοτική) και αναγράφει την ετήσια κατανάλωση ενέργειας της.



### 11.3 Ιδιωτικά Οικολογικά Σήματα

Τα προηγούμενα σήματα προέρχονται από δημόσιους φορείς και θεωρούνται επίσημα. Διάφορες βιομηχανίες όμως με δικά τους πρότυπα εισάγουν και χρησιμοποιούν δικά τους σήματα τα οποία δεν μπορούν να αξιολογηθούν για σύναψη ΠΔΣ.

Τέτοια σήματα και συστήματα πιστοποίησης είναι τα εξής :

- α. Forest Stewardship Council (FSC)



- β. Pan European Forest Certification Council (PEFC)



- γ. Sustainable Forestry Initiative (SFI)



## **12. Πλαίσιο καθορισμού απαιτήσεων φορέα προμηθειών**

### **12.1 Τεχνικά πρότυπα<sup>105</sup>**

Είναι :

*« η τεχνική προδιαγραφή που έχει εγκριθεί από αναγνωρισμένο οργανισμό τυποποίησης, για επανειλημμένη ή διαρκή εφαρμογή, της οποίας όμως η τήρηση δεν είναι υποχρεωτική και μπορεί να υπαχθεί σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το επίπεδο του φορέα έγκρισής του (διεθνή, ευρωπαϊκά και εθνικά πρότυπα) ».<sup>106</sup>*

Τα πρότυπα μπορούν να χρησιμοποιηθούν πολύ αποτελεσματικά για τον καθορισμό των τεχνικών προδιαγραφών, δεδομένου ότι είναι σαφή και αμερόληπτα. Ο Διεθνής Οργανισμός Τυποποίησης (ISO), η Ευρωπαϊκή Ένωση, το Υπουργείο Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Πολιτειών (US EPA) εντάσσονται στους κυριότερους οργανισμούς μεταξύ πολλών άλλων οι οποίοι θέτουν τα πρότυπα τα οποία αναγνωρίζονται σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.

Τα πρότυπα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σχετικά με την επίδραση στο σχεδιασμό των προϊόντων και των διαδικασιών και πολλά πρότυπα συμπεριλαμβάνουν περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, όπως η χρήση ενέργειας ή οι διαδικασίες περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι οδηγίες περί συμβάσεων χαρακτηρίζουν τα ευρωπαϊκά ή

<sup>105</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 38

<sup>106</sup> Ibid, Άρθρο 1 (6)



εθνικά πρότυπα ως μέσο καθορισμού των προδιαγραφών. Όταν χρησιμοποιείται παραπομπή σε κάποιο πρότυπο, πρέπει να συνοδεύεται από τη μνεία «ή ισοδύναμο»<sup>107</sup>

Τα τεχνικά πρότυπα μπορεί να είναι διαφόρων ειδών, όπως πλήρη ευρωπαϊκά πρότυπα (ENs), ευρωπαϊκές τεχνικές εγκρίσεις, κοινές τεχνικές προδιαγραφές, διεθνή πρότυπα και άλλα τεχνικά συστήματα αναφοράς των ευρωπαϊκών φορέων προτύπων μέχρι εθνικά πρότυπα, εθνικές τεχνικές εγκρίσεις και εθνικές τεχνικές προδιαγραφές.

Τα πρότυπα είναι χρήσιμα στις δημόσιες συμβάσεις, καθώς είναι σαφή, δεν δημιουργούν διακρίσεις και είναι κατά κανόνα σχεδιασμένα βάσει διαδικασίας στην οποία συμμετέχουν πολλοί ενδιαφερόμενοι κύκλοι συμφερόντων, όπως οι εθνικές αρχές, περιβαλλοντικές οργανώσεις, οργανώσεις καταναλωτών και εκπρόσωποι της βιομηχανίας. Έτσι, οι τεχνικές λύσεις που βασίζονται σε πρότυπα που έχουν εγκριθεί με αυτόν τον τρόπο έχουν ευρεία αποδοχή.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα πρότυπα καταρτίζονται από τους εξής ευρωπαϊκούς φορείς προτύπων: Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (CEN), Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ηλεκτροτεχνικής Τυποποίησης (Cenelec)<sup>108</sup> και Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων (ETSI).<sup>109</sup> Οι φορείς αυτοί προωθούν ενεργά την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών ζητημάτων στα πρότυπα. Για παράδειγμα, η CEN έχει δημιουργήσει μια «εργαλειοθήκη» (toolbox) που χρησιμοποιούν οι αρμόδιες για τα πρότυπα τεχνικές επιτροπές, η οποία είναι γνωστή ως Περιβαλλοντικό Πλαίσιο. Το συμβουλευτικό όργανο στρατηγικού χαρακτήρα για το περιβάλλον (SABE) έχει τη συνολική ευθύνη της διασφάλισης του συντονισμού σε περιβαλλοντικά θέματα, συμπεριλαμβανομένων των συσχετισμών με την ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική<sup>110</sup>.

Από την πλευρά της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει επίσης δεσμευθεί να προσδώσει περιβαλλοντικό προσανατολισμό στα τεχνικά πρότυπα. Για το σκοπό αυτό, εξέδωσε ανακοίνωση σχετικά με την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών ζητημάτων στην ευρωπαϊκή τυποποίηση<sup>111</sup>.

<sup>107</sup> Άρθρο 23 της οδηγίας 2004/18/EK και άρθρο 34 της οδηγίας 2004/17/EK.

<sup>108</sup> Περισσότερες πληροφορίες είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση: <http://www.cenelec.org>

<sup>109</sup> Περισσότερες πληροφορίες είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση: <http://www.etsi.org>

<sup>110</sup> Περισσότερες πληροφορίες είναι διαθέσιμες στη διεύθυνση: <http://www.cen.eu/sh/sabe>

<sup>111</sup> COM(2004)130: Ενσωμάτωση Περιβαλλοντικών Ζητημάτων στην Ευρωπαϊκή Τυποποίηση

## **12.2 Προδιαγραφές**

Είναι έντυπο κείμενο που αναφέρει τα χαρακτηριστικά ενός προϊόντος ή μιας υπηρεσίας (π.χ. χαρακτηριστικά ποιότητας, επιδόσεις, χαρακτηριστικά ασφάλειας, διαστάσεις) και μπορεί να περιλαμβάνει ή να ασχολείται αποκλειστικά με ορολογία, σύμβολα, έλεγχο και μεθόδους δοκιμής, συσκευασία ή απαιτήσεις σημάτων ποιότητας (συμμόρφωσης).

Έχουν έντονο «υποκειμενικό» χαρακτήρα και συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής. Τεχνικές προδιαγραφές μπορεί να συντάξει οποιοσδήποτε, πρόσωπο ή οργανισμός, σε ιδιωτικές ή δημόσιες συμφωνίες, στις προμήθειες υλικού στις κατασκευές, στην παραγωγή υλικών ή προϊόντων κτλ.<sup>112</sup> Συνηθέστερες είναι οι τεχνικές προδιαγραφές υλικών και εργασιών που εκδίδονται ως όρια που θέτει ο «πελάτης» προς τον «προμηθευτή», είτε ως όρια τεχνικών ιδιοτήτων και χαρακτηριστικών υλικών είτε ως περιγραφές τρόπου λειτουργίας.

Οι τεχνικές προδιαγραφές, λόγω του «υποκειμενικού» τους χαρακτήρα, τείνουν να αντικατασταθούν με τεχνικά πρότυπα ή κανονισμούς / κώδικες, εκτός από τις περιπτώσεις που η χρήση τους καθίσταται αναγκαία λόγω εξυπηρέτησης πολύ εξειδικευμένων αντικειμένων.<sup>113</sup>

Οι προδιαγραφές για την εκτέλεση της σύμβασης διευκρινίζουν τους όρους που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτέλεση της σύμβασης. Αναγνωρίζεται από τις Οδηγίες της ΕΕ ότι, οι περιβαλλοντικές παράμετροι μπορούν να περιληφθούν στις εν λόγω προδιαγραφές, υπό τον όρο ότι αυτές είναι ξεκάθαρα δηλωμένες στην προκήρυξη και είναι σύμφωνες με τις θεμελιώδεις αρχές του κοινοτικού δικαίου.

Ο οδηγός της GreenMed<sup>114</sup> καθορίζει ότι, για να είναι αποδεκτές οι περιβαλλοντικές παράμετροι θα πρέπει να βασίζονται στις αρχές της μη διάκρισης, να είναι συγκεκριμένες και μετρήσιμες και να μην αποκρύπτουν τεχνικά χαρακτηριστικά ή κριτήρια επιλογής. Επίσης, θα πρέπει να καθορίζονται με σαφήνεια στην προκήρυξη και θα πρέπει όλοι οι υποψήφιοι να είναι σε θέση να ανταποκριθούν σε αυτές μετά από την επικύρωση της σύμβασης.

---

<sup>112</sup> [http://www.elot.gr/33\\_ELL\\_HTML.aspx](http://www.elot.gr/33_ELL_HTML.aspx)

<sup>113</sup> [http://library.tee.gr/digital/m2331/m2331\\_chap4.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2331/m2331_chap4.pdf)

<sup>114</sup> 2005α: σελ. 54

### **12.3 Τεχνικός κανόνας-κανονισμός (technical regulation)**

Είναι :

*« τεχνική προδιαγραφή ή άλλη απαίτηση, συμπεριλαμβανομένων των οικείων διοικητικών διατάξεων, της οποίας η τήρηση είναι υποχρεωτική, για την εμπορία ή τη χρήση ενός προϊόντος σε κράτος μέλος ή σε σημαντικό τμήμα του κράτους αυτού, όπως επίσης με την επιφύλαξη των όσων ορίζει το άρθρο 10, οι νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις των κρατών μελών που απαγορεύουν την κατασκευή, εισαγωγή, εμπορία ή χρήση ενός προϊόντος »*

(Οδηγία 98/34/ΕΚ, άρθρο 1).

Γενικότερα πρόκειται για κείμενα με εξειδικευμένο, ρυθμιστικό και συνήθως κλαδικό χαρακτήρα, υποχρεωτικής εφαρμογής, de jure ή de facto, για την εμπορία, την παροχή υπηρεσιών την εγκατάσταση ενός φορέα παροχής υπηρεσιών για όλα τα μέλη του κλάδου που αφορούν. Οι κανονισμοί έχουν έντονο τοπικό χαρακτήρα, και χρησιμεύουν για την εξασφάλιση της συνεννόησης και συνεργασίας μεταξύ χρηστών με ομοειδή χαρακτηριστικά, με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς προς όφελος του κοινωνικού συνόλου. Οι κανονισμοί μπορεί να εκδίδονται από κρατικούς φορείς, από σωματεία, από οργανισμούς κλπ. όσον αφορά στη ρύθμιση εσωτερικών τους θεμάτων π.χ. κανονισμός εργασίας.<sup>115</sup>

### **13. Συμφωνία TBT (Τεχνικά εμπόδια του εμπορίου)**

Η συμφωνία για τα τεχνικά εμπόδια του εμπορίου αποσκοπεί στο να εξασφαλίσει ότι οι τεχνικοί κανονισμοί και τα πρότυπα, καθώς και οι διαδικασίες διαπίστωσης της συμμόρφωσης, δεν δημιουργούν άσκοπα εμπόδια στο διεθνές εμπόριο. Η συμφωνία αναγνωρίζει το δικαίωμα των χωρών να θεσπίζουν τέτοια μέτρα, από τη στιγμή που τα μέτρα αυτά συμβάλλουν στην επίτευξη ενός θεμιτού στόχου, όπως η προστασία της υγείας ή της ασφάλειας των προσώπων ή η προστασία του περιβάλλοντος, οπότε τα κριτήρια ΠΔΣ είναι αποδεκτά και συμβατά με τη συμφωνία. Οι τεχνικοί κανονισμοί και τα πρότυπα δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα τη διακριτική μεταχείριση των εθνικών προϊόντων έναντι ομοειδών εισαγόμενων προϊόντων. Παράλληλα, η συμφωνία

<sup>115</sup> [http://library.tee.gr/digital/m2331/m2331\\_chap4.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2331/m2331_chap4.pdf)

ενθαρρύνει την προσφυγή σε διεθνείς κανόνες καθώς και την εναρμόνιση και αμοιβαία αναγνώριση των τεχνικών κανόνων, των προτύπων και των διαδικασιών διαπίστωσης της συμμόρφωσης.

Η συμφωνία περιλαμβάνει έναν κώδικα πρακτικής για την κατάρτιση, έγκριση και εφαρμογή προτύπων από τα όργανα της κεντρικής κυβέρνησης καθώς και διατάξεις σχετικά με την κατάρτιση και εφαρμογή τεχνικών κανονισμών για τους τοπικούς δημόσιους φορείς και τους μη κυβερνητικούς οργανισμούς. Η συμφωνία προβλέπει ότι οι διαδικασίες διαπίστωσης της συμμόρφωσης των προϊόντων προς τα εθνικά πρότυπα δεν πρέπει να εισάγουν διακρίσεις έναντι των εισαγόμενων προϊόντων. Η συμφωνία προβλέπει επίσης τη δημιουργία εθνικών κέντρων πληροφόρησης προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στις πληροφορίες σχετικά με τους τεχνικούς κανονισμούς, τα πρότυπα και τις διαδικασίες διαπίστωσης της συμμόρφωσης σε κάθε κράτος μέλος.

Μέσα από τη συμφωνία προβάλλουν λοιπόν θεμιτά και αθέμιτα τεχνικά εμπόδια. Αθέμιτο τεχνικό εμπόδιο είναι αυτό που παραβιάζει τις αρχές της εθνικής μεταχείρισης και της μεταχείρισης του μάλλον ευνοούμενου κράτους (ρήτρα MEK).<sup>116</sup>

Ιδιαίτερο στοιχείο της συμφωνίας είναι ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες δικαιούνται ιδιαίτερης μεταχείρισης και ότι πρέπει να τους διατίθεται τεχνική βοήθεια. Επιπλέον οι προς υιοθέτηση κανονισμοί δεν πρέπει να αποτελούν εμπόδιο στις εξαγωγές τους.

Από τα παραπάνω εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι χώρες έχουν δικαίωμα να επιβάλουν μέτρα, με προϋπόθεση την τήρηση των διαδικασιών της TBT, για την επίτευξη θεμιτών στόχων. Σύμφωνα λοιπόν με τη συμφωνία TBT οι αντίστοιχες τεχνικές προδιαγραφές είναι συμβατές με αυτή και ιδιαίτερα όσες αφορούν το περιβάλλον την υγεία και την ασφάλεια.

#### **14. Δυσκολίες στην εφαρμογή των ΠΔΣ**

Στην ανασκόπηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την πορεία και εξέλιξη των ΠΔΣ στην Ευρώπη, συμπεραίνεται ότι το δυναμικό των ΠΔΣ έχει αξιοποιηθεί σε μικρό βαθμό από τα κράτη μέλη. Επίσης μέσα από μελέτες που διεξήγαγε, διαπίστωσε αριθμό εμποδίων τα οποία δυσχεραίνουν την εφαρμογή και προώθηση των ΠΔΣ, τα βασικότερα από τα οποία είναι :

---

<sup>116</sup> Στεφάνου Α. «Διεθνές Οικονομικό Δίκαιο, Μελέτες Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού δικαίου», 2005, βλ. σελ 72

α. Περιορισμένος αριθμός θεσπισθέντων περιβαλλοντικών κριτηρίων για προϊόντα -υπηρεσίες.

β. Ανεπαρκής πληροφόρηση/κατανόηση του κύκλου ζωής των προϊόντων και για το σχετικό κόστος των φιλικών προς το περιβάλλον προϊόντων/υπηρεσιών.

γ. Αβεβαιότητα όσον αφορά τις νόμιμες δυνατότητες ενσωμάτωσης περιβαλλοντικών κριτηρίων στα έγγραφα των διαγωνισμών (για το οποίο υπάρχει όμως η υπόθεση COCNCORDIA BUS).

δ. Έλλειψη πολιτικής στήριξης, με αποτέλεσμα τη διάθεση περιορισμένων πόρων για τη σύναψη/προώθηση ΠΔΣ.

ε. Έλλειψη συντονισμένης ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και πληροφοριών μεταξύ περιφερειών και των τοπικών αρχών.<sup>117</sup>

Το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Πράσινων Προμηθειών (EGPN)<sup>118</sup>, το έργο LEAP<sup>119</sup> και το πρόγραμμα GreenMed κατέληξαν μετά από ερωτηματολόγια και έρευνα στα παρακάτω εμπόδια που παρουσιάζονται στην διενέργεια πράσινων δημόσιων προμηθειών.

α. Η έλλειψη μιας Πράσινης Πολιτικής Προμηθειών. Μια πολιτική που εκφράζει την θέση του οργανισμού σχετικά με τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις, παρέχει σαφείς σκοπούς και στόχους και λειτουργεί ως κινητήρια δύναμη για τα στελέχη του οργανισμού. Χωρίς πολιτική προσέγγιση δεν υπάρχει εστίαση ή καθοδήγηση για τα στελέχη και το κοινό για το τι πρέπει να κάνουν και γιατί θα πρέπει να το κάνουν. Ειδικά τα εμπόδια σε αυτό είναι: δεν υπάρχουν στόχοι σε ατομικό ή δημοτικό επίπεδο για την προμήθεια πράσινων προϊόντων / υπηρεσιών ή έργων, δεν υπάρχει καμία πολιτική των οργανισμών για προώθηση ή την επιβολή αντίστοιχων περιβαλλοντικών απαιτήσεων, έλλειψη στρατηγικής εστίασης σε οργανωτικό επίπεδο για το βαθμό «πρασινίσματος»,

<sup>117</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012, σελ 11

<sup>118</sup> The European Partners for the Environment - The European Green Purchasing Network διαθέσιμο στο: <http://www.epe.be/programmes/egpn/#EGPN>

<sup>119</sup> [http://leap.iclei-europe.org/fileadmin/user\\_upload/Procurement/LEAP2/295FG\\_Tool\\_C.pdf](http://leap.iclei-europe.org/fileadmin/user_upload/Procurement/LEAP2/295FG_Tool_C.pdf)

μικρή ή καθόλου καθοδήγηση σε επιχειρησιακό επίπεδο για το πώς να υλοποιήσουν τις πολιτικές που έχουν ενεργοποιηθεί.

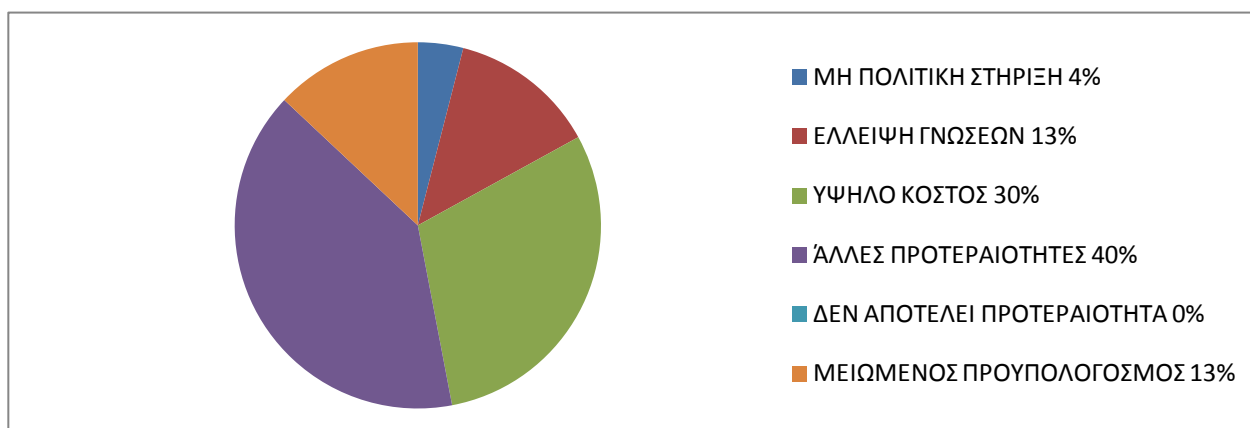
β. Η έλλειψη εσωτερικής ενημέρωσης. Η ευαισθητοποίηση και η ενημέρωση διασφαλίζουν τις ενέργειες των εμπλεκόμενων καθώς και καθοδηγούν τα βήματά τους κατά την εφαρμογή. Εμπόδια είναι : η έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τους κανόνες και τους κανονισμούς, δηλαδή τι μπορεί ή δεν μπορεί να προσδιοριστεί στις περιβαλλοντικές απαιτήσεις για την προμήθεια , η έλλειψη διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με τα κίνητρα και κυρώσεις σε συνδυασμό με την έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τους κανόνες και τους κανονισμούς της ΕΕ, δηλαδή τι μπορεί ή δεν μπορεί να προσδιοριστεί χωρίς παρεμπόδιση του ανταγωνισμού, η έλλειψη ενδιαφέροντος από τους πελάτες, το προσωπικό, τα μέλη της ομάδας έργου για τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η κακή αντίληψη ότι τα περιβαλλοντικά προϊόντα είναι είτε είναι πολύ ακριβά ή υποδεέστερης ποιότητας-αποτελεσματικότητας σε σχέση με τα αντίστοιχα συμβατικά, είναι διάχυτη η αντίληψη ότι ειδικά τα προϊόντα από ανακυκλωμένα υλικά είναι χαμηλότερης ποιότητας (Secondary processed products - "second-class" products?) και τέλος η σύγχυση και η αδυναμία διαχείρισης των παραπάνω πληροφοριών..

γ. Η περιορισμένη αγορά πράσινων προϊόντων. Τα εμπόδια είναι : η αδυναμία χαρακτηρισμού πράσινου προϊόντος, η έλλειψη επαφής μεταξύ παραγωγού και καταναλωτή για τη βελτίωση- εξέλιξη των περιβαλλοντικών επιδόσεων, η μικρή διαθεσιμότητα οικολογικών προϊόντων που με τη σειρά της ανεβάζει τις τιμές, η έλλειψη ενδιαφέροντος της προώθησης από την πλευρά των κατασκευαστών έτσι ώστε να καταστούν στη συνείδηση των καταναλωτών ανταγωνιστικά με τα συμβατικά.

δ. Σημαντικό εμπόδιο είναι και τα εν γένει χαρακτηριστικά των δημόσιων προμηθειών, όπως η γραφειοκρατία, η καθυστέρηση πληρωμής από τους φορείς προμηθειών, το μη ενδιαφέρον των προμηθευτών για αυτό το είδος των κρατικών απαιτήσεων, οι απαιτούμενες προθεσμίες των διαδικασιών συμπιέζουν το χρόνο εύρεσης ή ανάπτυξης του απαιτούμενου προϊόντος καθώς και των αντίστοιχων πληροφοριών.

ε. Δεν προβλέπονται καν ή είναι περιορισμένοι οι διατιθέμενοι οικονομικοί πόροι για πράσινες προμήθειες.

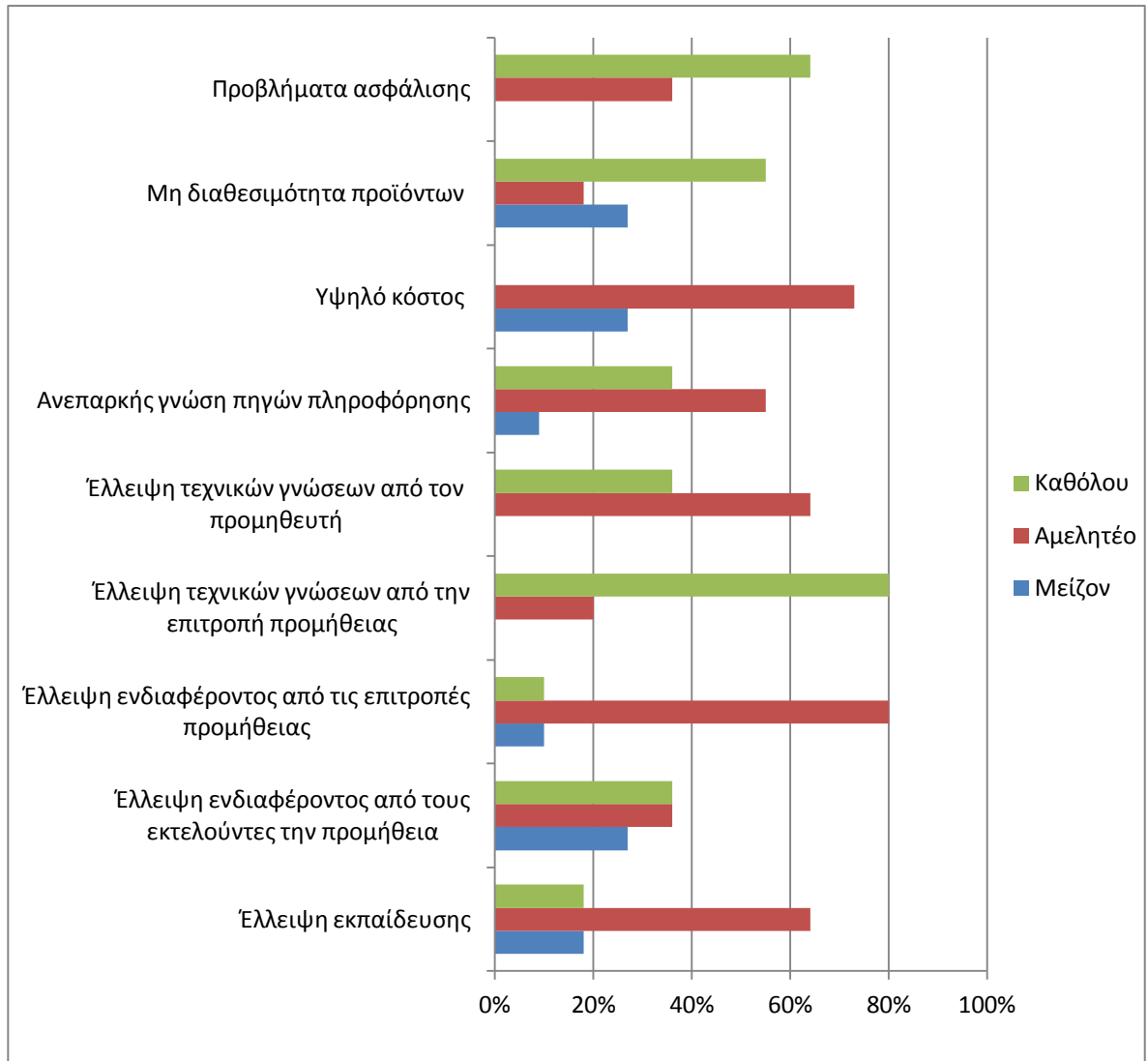
Τα παραπάνω αποδίδονται σχηματικά με το παρακάτω διάγραμμα :



Πηγή: Πρόγραμμα LEAP

Στο παρακάτω συγκριτικό γράφημα ράβδων, αποτυπώνεται ο βαθμός που συγκεκριμένες παράμετροι αποτέλεσαν εμπόδιο στο πρασίνισμα των προμηθειών δημοσίων οργανισμών. Η έρευνα έγινε από τα πανεπιστήμια Tufts και Δρέσδης.

Τα αποτελέσματα βασίστηκαν σε στην απάντηση 11 ερωτηματολογίων από τα συνολικά 70 που απεστάλησαν σε μέλη του LEAP.



Πηγή: Πρόγραμμα LEAP



## **Γ Μέρος**

### **Μεταφορές**

## **15. Σημασία μεταφορών για την ΕΕ – αειφορεία**

Οι μεταφορές είναι μία από τις πρώτες κοινές πολιτικές της ΕΕ. Διέπεται από τον τίτλο VI (άρθρα 90 μέχρι 100 της συνθήκης για τη λειτουργία της ΕΕ). Από τη θέση σε ισχύ της συνθήκης της Ρώμης το 1958, η πολιτική αυτή επικεντρώθηκε στην εξάλειψη των εμποδίων στα σύνορα μεταξύ των κρατών μελών, και με αυτόν τον τρόπο συνέβαλε στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των αγαθών.

Πράσινες μεταφορές ή πράσινα μέσα μεταφοράς θεωρούνται αυτά που έχουν την ελάχιστη επιβάρυνση στο περιβάλλον τόσο κατά την παραγωγή, όσο και κατά τη χρήση και απόσυρσή τους. Στις πράσινες μεταφορές εντάσσονται τα οχήματα χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, τα ποδήλατα.

Η προώθηση των πράσινων μεταφορών έχει σαν στόχο τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων των μεταφορών με την ταυτόχρονη λειτουργία ενός αποτελεσματικού και ενεργειακά αποδοτικού συστήματος που θα υποστηρίζει την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας.

Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών στοχεύει στο συμβιβασμό μεταξύ των αυξανόμενων αναγκών κινητικότητας των πολιτών και της απαίτησης αειφόρου ανάπτυξης. Υπό αυτή την έννοια, η εν λόγω πολιτική συνδέεται επίσης με την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς και το άνοιγμα στον ανταγωνισμό, απαραίτητες προϋποθέσεις για την καινοτομία και την ολοκλήρωση των δικτύων. Το θέμα της ασφάλειας και της προστασίας των επιβατών είναι επίσης υψίστης σημασίας για τον τομέα των μεταφορών<sup>120</sup>. Επιπλέον, διάφοροι εξειδικευμένοι οργανισμοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμβάλλουν στην υλοποίηση αυτών των στόχων.<sup>121</sup>

Η Επιτροπή προτείνει περίπου εξήντα μέτρα για να δημιουργηθεί ένα σύστημα μεταφορών, το οποίο θα επιτρέψει να εξισορροπηθούν οι διάφοροι τρόποι μεταφοράς, να ανασυγκροτηθούν οι σιδηρόδρομοι, να προωθηθούν οι θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές και να ελεγχθεί η αύξηση των αερομεταφορών. Εν προκειμένω, η Λευκή Βίβλος

---

<sup>120</sup> Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/index\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/index_el.htm)

<sup>121</sup> Εκτελεστικός Οργανισμός του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, Ευρωπαϊκός οργανισμός σιδηροδρόμων, Οργανισμός του ευρωπαϊκού GNSS, Οργανισμός Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (OTIF), Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα, Πολιτική αεροπορία και Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας, Ευρωπαϊκό φόρουμ ενέργειας και μεταφορών

ανταποκρίνεται στη στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Göteborg τον Ιούνιο του 2001.

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα αντιμετώπισε δυσκολίες στην εφαρμογή της κοινής πολιτικής μεταφορών που προέβλεπε η συνθήκη της Ρώμης. Η συνθήκη του Maastricht ενίσχυσε λοιπόν τις πολιτικές, θεσμικές και δημοσιονομικές βάσεις εισάγοντας και την έννοια του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΔΜ).

Η πρώτη Λευκή Βίβλος της Επιτροπής για την ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών που δημοσιεύθηκε το 1992 έδινε έμφαση στο άνοιγμα της αγοράς μεταφορών. Δέκα χρόνια αργότερα, οι οδικές ενδομεταφορές έχουν γίνει πραγματικότητα, η εναέρια κυκλοφορία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας στον κόσμο και η κινητικότητα των προσώπων από 17 km ανά ημέρα το 1970 έφθασε τα 35 km το 1998.<sup>122</sup>

## **16. Λευκή Βίβλος ΕΕ 2011 και στόχος πράσινων μεταφορών**

Το Μάρτιο του 2011, η επιτροπή παρουσίασε το "Roadmap to a Single European Transport Area"<sup>123</sup>. Περιλαμβάνει 40 σαφείς κατευθύνσεις για τα επόμενα 10 χρόνια έτσι ώστε να δομηθεί ένα ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών το οποίο θα ενισχύει την κινητικότητα, θα άρει τα εμπόδια σε σημαντικούς τομείς και θα ωθήσει την ανάπτυξη και την απασχόληση. Παράλληλα, ο μετασχηματισμός επιλογών, θα ελαττώσει την ενεργειακή εξάρτηση της ΕΕ από τις εισαγωγές πετρελαίου και θα μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> (αερίου του θερμοκηπίου) από τις μεταφορές κατά 60% μέχρι το 2050.<sup>124</sup>

Τα εμπόδια που στοχεύονται να αρθούν αφορούν σε υποδομές μεταφορών, επενδύσεις, καινοτομία και εσωτερική αγορά. Ο αντικειμενικός σκοπός είναι η δημιουργία μιας ενιαίας ευρωπαϊκής περιοχής μεταφορών «Single European Transport Area» με ενίσχυση του ανταγωνισμού και πλήρη συνδυασμό των επιμέρους δικτύων όχι μόνο διακρατικά αλλά και τύπων μεταφορών δίνοντας νέα ώθηση στις εμπορευματικές μεταφορές αλλά και στις επιβατικές<sup>125</sup>.

<sup>122</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/124007\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124007_el.htm)

<sup>123</sup> Commission White Paper of 28 March 2011: "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system" [COM (2011) 144 final – Not published in the Official Journal].

<sup>124</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/tr0054\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/tr0054_en.htm)

<sup>125</sup> Αναλυτικά περιγράφονται οι 40 κατευθύνσεις στο Commission Staff Working Document το οποίο συνοδεύει τη Λευκή Βίβλο.

Για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, θα πρέπει να συσταθεί μια ενιαία Ευρωπαϊκή περιοχή μεταφορών με την εξάλειψη όλων των υφιστάμενων εμποδίων μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των εθνικών συστημάτων, διευκολύνοντας τη διαδικασία της ολοκλήρωσης και θα διευκολύνει την δημιουργία των πολυεθνικών και πολυτροπικών μεταφορών. Ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών θα διευκολύνει την κυκλοφορία των πολιτών της ΕΕ και των εμπορευματικών μεταφορών, τη μείωση του κόστους και τη βελτίωση της βιωσιμότητας των μεταφορών της ΕΕ. Η μετατροπή του υφιστάμενου ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, θα είναι δυνατή μόνο μέσω ενός συνδυασμού των πρωτοβουλιών σε όλα τα επίπεδα και να καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς.

Στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, την ανάπτυξη του μελλοντικού ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (SESAR), καθώς και την αναθεώρηση του κανονισμού για τις χρονοθυρίδες να κάνουν πιο αποτελεσματική χρήση της χωρητικότητας των αερολιμένων.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, οι πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ενός ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, το άνοιγμα της εγχώριας αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, και για τη θέσπιση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη διαχείριση των εμπορευματικών διαδρόμων.

Στις θαλάσσιες μεταφορές, ο Ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω σε μια «Γαλάζια Ζώνη» ελεύθερης ναυτιλιακής κίνησης τόσο εντός όσο και γύρω από την Ευρώπη, με τις πλωτές μεταφορές που χρησιμοποιείται το πλήρες δυναμικό της.

Στις οδικές μεταφορές, οι πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν την επανεξέταση της κατάστασης της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και το βαθμό της σύγκλισης σχετικά με τα τέλη χρήσης του οδικού δικτύου, την κοινωνική και την ασφάλεια νομοθεσίας, τη μεταφορά και την εφαρμογή της νομοθεσίας στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Επιτροπή προτείνει επίσης πρωτοβουλίες σχετικά με το e-Freight, την προσέγγιση της ΕΕ για την απασχόληση και τις συνθήκες εργασίας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, την ασφάλεια του φορτίου και των χερσαίων μεταφορών. Προτεινόμενες πρωτοβουλίες στοχεύουν επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων.

Η καινοτομία είναι επίσης υψίστης σημασίας για τη στρατηγική αυτή και η ΕΕ αναγνωρίζει την ανάγκη για την προώθηση της ανάπτυξης και της χρήσης των νέων τεχνολογιών.

Μία από τις κορυφαίες προτεραιότητες της Λευκής Βίβλου είναι η ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών: TEN-T. Αυτό είναι απαραίτητο για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και την οικονομική ανάπτυξη, διότι το δίκτυο στοχεύει να παρέχει μια συνεχή αλυσίδα που συνδέει όλους τους τρόπους μεταφοράς - αεροπορικές, σιδηροδρομικές, οδικές και θαλάσσιες.

Τέλος, για την προώθηση της βιώσιμης συμπεριφοράς σε μεταφορών της ΕΕ, η Λευκή Βίβλος προτείνει τις ακόλουθες πρωτοβουλίες:

α. Την προώθηση της ευαισθητοποίησης των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (περπάτημα, ποδηλασία, κοινή χρήση αυτοκινήτων, Park & Ride, έξυπνη έκδοση εισιτηρίων)

β. Να αναθεωρήσει και να αναπτύξει την επισήμανση οχήματος για εκπομπές CO<sub>2</sub> και την αποδοτικότητα των καυσίμων.

γ. Να ενθαρρύνει υπολογιστικές μεθόδους αποτυπώματος άνθρακα, επιτρέποντας καλύτερες επιλογές και ευκολότερη προώθηση καθαρότερων λύσεων μεταφοράς.

δ. Να περιλαμβάνει την οικολογική οδήγηση στις μελλοντικές απαιτήσεις αναθεώρησης της οδηγίας για την χορήγηση αδειών οδήγησης.

ε. Να εξετάσει τη μείωση των ανώτατων ορίων ταχύτητας των ελαφρών επαγγελματικών οδικών οχημάτων, για την μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

## **17. Μεταφορές-ενέργεια και περιβάλλον**

Η προώθηση των πράσινων μεταφορών μειώνει τις εκπομπές ρύπων και άλλων αερίων που συμβάλουν στα τοπικά προβλήματα ρύπανσης και στην πλανητική κλιματική αλλαγή.

Η ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού πυλώνα στη διαμόρφωση των άλλων πολιτικών της Ένωσης έχει καταστεί ουσιώδης. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τις μεταφορές οι οποίες είναι σημαντικός παράγοντας ρύπανσης. Το 25% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην ΕΕ προέρχονται από τις μεταφορές. Προς το συμφέρον της αειφόρου ανάπτυξης, κατά συνέπεια, είναι αναγκαίο να γίνει η καλύτερη δυνατή χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας και να ενθαρρύνουν εναλλακτικές λύσεις στις οδικές μεταφορές.<sup>126</sup>

### **17.1 Οχήματα και CO<sub>2</sub>**

Όπως προαναφέρθηκε, οι μεταφορές στην Ε.Ε. ευθύνονται για το 25% των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub>. Υιοθετείται δεσμευτικός κανονισμός για τους κατασκευαστές με στόχο τα 130 g/km για το 2012 (στόχος 120 g/km, τα 10 g/km θα προέλθουν από επιπλέον μέτρα όπως τα βιοκαύσιμα, οικονομική, οικολογική οδήγηση, βοηθητικό εξοπλισμό, προτυποποίηση ελαστικών κ.α.).

Ύστερα από πιέσεις κυρίως των κατασκευαστών πολυτελών και ρυπογόνων οχημάτων, επιτεύχθηκε νέα συμφωνία τον Δεκ. 2008. Η νέα συμφωνία περιλαμβάνει σταδιακή μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> στα 120 g/km του 65% των νέων οχημάτων το 2012, 75% των οχημάτων το 2013, 80% το 2014 και 100% το 2015 (και πάλι το όριο των 120 g/km θα επιτευχθεί με νέες τεχνολογίες ενώ τα υπόλοιπα 10 g/km από βιοκαύσιμα, νέα ελαστικά, αλλαγή οδηγικής συμπεριφοράς -ecodriving κλπ). Σαν μακροπρόθεσμος στόχος τέθηκαν τα 95 g CO<sub>2</sub> / km

## **18. Στόχοι πράσινων μεταφορών**

Οι αντικειμενικοί σκοποί συμπυκνώνονται ως εξής :

α. Ισορροπημένες και «καθαρότερες» μεταφορές

β. Επίτευξη των στόχων της πολιτικής μεταφορών.

Η αναζωογόνηση της πολιτικής μεταφορών, μέσω της Λευκής Βίβλου, θα αποτελέσει μια

<sup>126</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/124207\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/124207_en.htm)

σημαντική συνεισφορά στη μείωση του αντίκτυπου των μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος. Ο στόχος αυτός περιλαμβάνει ιδιαίτερα την ορθότερη διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών και τη χρήση των διαθέσιμων τεχνολογικών εργαλείων.

γ. Συμφιλίωση των οδικών και των εναέριων μεταφορών με το περιβάλλον. Η ΕΕ θέσπισε μεγάλο αριθμό μέτρων με σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων των οδικών και των εναέριων μεταφορών στο περιβάλλον, τα οποία αφορούν μεταξύ άλλων τον περιορισμό των ρύπων, τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη φορολογία.

δ. Προώθηση των σιδηροδρομικών και των πλωτών, καθώς και των διατροπικών μεταφορών. Με στόχο την εξισορρόπηση των μορφών μεταφοράς και την προώθηση των λιγότερο ρυπογόνων μέσων μεταφοράς, η ΕΕ ενθαρρύνει την ανάπτυξη μέτρων υπέρ των σιδηροδρομικών, των πλωτών και των διατροπικών μεταφορών.

## **19. Επισκόπηση Ευρωπαϊκών προτύπων-απαιτήσεων για τις μεταφορές**

Οι τύποι οχημάτων που αγοράζονται από τις δημόσιες υπηρεσίες ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ οχημάτων για κανονική χρήση (πολυτελείας-μεταφοράς προσωπικού), οχήματα έκτακτης ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, αστυνομικές κλούβες) και ειδικά οχήματα ( απορριμματοφόρα, λεωφορεία κλπ).

Η πρόσφατη Οδηγία 2009/33/ΕΚ<sup>127</sup> σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, υποχρεώνει τις δημόσιες αρχές και τις επιχειρήσεις με σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας να λαμβάνουν υπόψη όποτε προβαίνουν στην αγορά οχημάτων οδικών μεταφορών, τις επιπτώσεις της λειτουργικής κατανάλωσης ενέργειας σε όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι οποίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον την ενεργειακή κατανάλωση, τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και τις εκπομπές ρύπων, μεταξύ άλλων NO<sub>x</sub>, NMHC, και αιωρούμενα σωματίδια<sup>128</sup>. Αυτό μπορεί να γίνει είτε περιλαμβάνοντας απαιτήσεις σχετικά με

<sup>127</sup> Τα κριτήρια καθώς και οι διαδικασίες ΠΔΣ στον τομέα των οχημάτων τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως οδηγός για τον καθορισμό προδιαγραφών, εφόσον ήδη δεν καθορίζονται ρητώς, βρίσκονται στο «Εκπαιδευτικό βοήθημα ΠΔΣ της Ευρωπαϊκής επιτροπής- Ενότητα 3: Συστάσεις αγοράς»

<sup>128</sup> *Εκπομπές CO<sub>2</sub> Εκπομπές ρύπων, μεταξύ άλλων NO<sub>x</sub>, NMHC και αιωρούμενα σωματίδια που είναι δυνατόν να προκαλέσουν: Τοπικά προβλήματα υγείας(ιδίως αναπνευστικά) Ζημιά στο περιβάλλον, σε κτίρια και μνημεία Ηχορύπανση Κατανάλωση ενέργειας Δημιουργία άχρηστων λιπαντικών ελαίων και ελαστικών*

ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιδόσεις σε καθεμία από τις εξεταζόμενες επιπτώσεις (ως ελάχιστες τεχνικές προδιαγραφές ή ως κριτήριο ανάθεσης) ή αποτιμώντας χρηματικά αυτές στις επιπτώσεις κατά τη φάση της απόφασης αγοράς σύμφωνα με μια μεθοδολογία υπολογισμού που προβλέπεται στην οδηγία. Τα κριτήρια μπορούν να χρησιμοποιηθούν παράλληλα με την εκτίμηση κόστους κύκλου ζωής χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία που ορίζεται στο άρθρο 6 της οδηγίας, ή ισοδύναμο μέσο. Οι αναθέτουσες αρχές θα πρέπει κατά την αγορά οχημάτων να λαμβάνουν υπόψη και την ενεργειακή σήμανση ελαστικών.<sup>129</sup>

Εκπονήθηκαν κριτήρια για τις ακόλουθες τρεις ομάδες προϊόντων:

- α. Επιβατικά αυτοκίνητα τα οποία αγοράζονται απευθείας ή αποτελούν το αντικείμενο συμβάσεων βάσει συστημάτων μίσθωσης.
- β. Οχήματα και υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών.
- γ. Φορτηγά και υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων.

Μία προσέγγιση ΠΔΣ θα μπορούσε να είναι :

- α. Προμήθεια οχημάτων με χαμηλές εκπομπές
- β. Προμήθειας οχημάτων με δυνατότητα χρήσης ανανεώσιμης ενέργειας (βιοκαύσιμα, ηλεκτρισμός από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, υδρογόνο από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας).
- γ. Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων με οικολογική οδήγηση, συστήματα ελέγχου πίεσης ελαστικών και ενδείξεις αλλαγής ταχύτητας.
- δ. Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων με χρήση λιπαντικών χαμηλού ιξώδους και ελαστικών χαμηλής αντίστασης κύλισης.

---

<sup>129</sup> Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012,σελ 246



ε. Προμήθεια οχημάτων με συστήματα κλιματισμού με ψύκτες χαμηλού δυναμικού θέρμανσης του πλανήτη (GWP).

στ. Προμήθεια ελαστικών φιλικών προς το περιβάλλον και αναγεννημένων λιπαντικών ελαίων.

ζ. Διασφάλιση της σωστής αποκομιδής και διαχείρισης χρησιμοποιημένων λιπαντικών ελαίων και ελαστικών.<sup>130</sup>

### **19.1 Επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά οχήματα**

Όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά οχήματα τα **Αναλυτικά** κριτήρια καλύπτουν, επιπλέον, τα άλλα στοιχεία που μπορούν να επηρεάσουν την κατανάλωση καυσίμων ή άλλες περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οχημάτων. Ειδικό κεφάλαιο αναφέρεται στην περίπτωση της μίσθωσης αυτοκινήτων. Ορισμένα περιβαλλοντικά ζητήματα σχετικά με θέματα συντήρησης πρέπει να συμπεριληφθούν στη διαδικασία δημοπρασίας για τη μίσθωση οχημάτων, δεδομένου ότι οι εργασίες συντήρησης θα πραγματοποιούνται από τον ανάδοχο.

Και στις δύο περιπτώσεις έχουν καθοριστεί κριτήρια ανάθεσης για την ενθάρρυνση της βελτίωσης ή τη δυνατότητα σύγκρισης προσφορών και επιλογής της πιο φιλικής προς το περιβάλλον.

### **19.2 Οχήματα και υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών**

Μέχρι πριν από λίγα χρόνια, η διαχείριση των περισσότερων υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών πραγματοποιούταν από τις δημόσιες αρχές (κυρίως τοπικές και περιφερειακές διοικήσεις) είτε απευθείας από δημόσιους υπαλλήλους είτε από μια δημόσια εταιρεία που είχε αναλάβει την υπηρεσία. Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια, έχουν αυξηθεί σημαντικά οι διαγωνισμοί για υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών με λεωφορεία. Κατά συνέπεια, παρέχονται κριτήρια τόσο για την απευθείας αγορά λεωφορείων όσο και για τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών.

---

<sup>130</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Μεταφορές - Δελτίο προϊόντων των πράσινων δημόσιων συμβάσεων (ΠΔΣ)", σελ. 4

Όσον αφορά τις συμβάσεις προμηθειών λεωφορείων, τα **Στοιχειώδη** κριτήρια επικεντρώνονται στα βασικά θέματα περιβάλλοντος και υγείας σε σχέση με τα λεωφορεία, δηλαδή τις εκπομπές καυσαερίων και θορύβου (καθορίζοντας ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων).

Τα **Αναλυτικά** κριτήρια εξετάζουν άλλα στοιχεία που βοηθούν στη μείωση άλλων περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Όσον αφορά τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών δρομολογίων λεωφορείων, τα **Στοιχειώδη** κριτήρια επικεντρώνονται, επίσης, στις εκπομπές καυσαερίων και θορύβου και στην εκπαίδευση των οδηγών λεωφορείων στην οικολογική οδήγηση με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων.

Τα **Αναλυτικά** κριτήρια εξετάζουν συμπληρωματικές πτυχές, όπως επιπλέον χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων.

Σε αυτή την περίπτωση, τα περισσότερα κριτήρια ορίζονται ως κριτήρια ανάθεσης ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η σύγκριση των στόλων λεωφορείων και η απονομή περισσότερων βαθμών σε όσους είναι πιο φιλικοί προς το περιβάλλον.

### **19.3 Φορτηγά και υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων**

Ομοίως με τις υπηρεσίες συγκοινωνιών, οι υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων αποτελούν όλο και περισσότερο αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών από ιδιωτικές εταιρείες. Κατά συνέπεια, παρέχονται κριτήρια τόσο για την απευθείας αγορά φορτηγών όσο και για τις συμβάσεις παροχής υπηρεσιών αποκομιδής απορριμμάτων.

Τα κριτήρια μοιάζουν πολύ με εκείνα που ισχύουν για τα λεωφορεία, καθώς τα φορτηγά είναι και αυτά βαρέα οχήματα. Η μόνη διαφορά είναι ότι όσον αφορά τα φορτηγά συνιστάται η εξαίρεση των κριτηρίων σχετικά με την ένδειξη αλλαγής ταχύτητας (GSI) και το δυναμικό θέρμανσης του πλανήτη (GWP). Ο τρόπος οδήγησης των απορριμματοφόρων διαφέρει από αυτόν των λεωφορείων, με χαμηλές ταχύτητες και συχνές στάσεις. Ως εκ τούτου, οι GSI δεν είναι πραγματικά απαραίτητες. Επίσης, τα κριτήρια για τα συστήματα κλιματισμού φαίνεται να έχουν μικρότερη σημασία καθώς μόνο η καμπίνα του οδηγού θα είχε κλιματισμό και σε αρκετές χώρες η υπηρεσία εκτελείται στη διάρκεια της νύχτας ή νωρίς το πρωί όταν δεν είναι αναγκαία η χρήση του κλιματισμού<sup>131</sup>. Συνεπώς, τα κριτήρια για αυτά τα δύο στοιχεία εξαιρούνται όσον αφορά τα φορτηγά αποκομιδής απορριμμάτων.

<sup>131</sup> Μεταφορές – Δελτίο Προϊόντων -Τελική έκδοση  
Εκπαιδευτικό Βοήθημα ΠΔΣ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - Ενότητα 3: Συστάσεις αγοράς

## **20. Ελληνική πραγματικότητα**

Σε σχέση με τους στόχους της ΕΕ αναφέρονται παρακάτω ενδεικτικά συγκριτικά στοιχεία της χώρας τα οποία προβάλλουν το βαθμό συμμόρφωσης αλλά και ενδεχομένως τα αποφασιστικά σημεία των οποίων η διόρθωση θα συνεισφέρει στη σύγκλιση με την ενωσιακή στοχοθεσία αλλά και απαιτήσεις.

α. Το 40% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας προέρχεται από τις μεταφορές ενώ στην ΕΕ-27 το ποσοστό ανέρχεται στο 31%.

β. Η κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές αυξήθηκε κατά ~30% την περίοδο 1990-2006 όταν η αντίστοιχη στα κτίρια αυξήθηκε κατά ~10%, και στη βιομηχανία μειώθηκε κατά ~18%.

γ. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> που προέρχονται από τον κλάδο των μεταφορών αυξήθηκαν στην Ελλάδα κατά 46% μεταξύ 1990-2005 ενώ αντίστοιχα οι αυξήσεις σε Γερμανία και Φινλανδία ανέρχονται σε 1% και 8%.

δ. Η Ελλάδα είναι μία από τις πιο εξαρτημένες χώρες της ΕΕ-27 όσον αφορά εισαγωγές καυσίμων με 72% σε σχέση με 54% του συνόλου ΕΕ-27.

ε. Στην Ελλάδα το 2007 αντιστοιχούσαν 428 επιβατικά οχήματα ανά 1000 κατοίκους (ΕΕ-27=464) και η αύξηση από το 1990 ήταν 152% όταν για την ΕΕ-27 είναι 34%.

στ. Το ποσοστό χρήσης των μέσων σταθερών τροχιάς για επιβατικές μεταφορές ανέρχεται στην Ελλάδα στο 2% ενώ ο μέσος ευρωπαϊκός όρος είναι 7%.

ζ. Το 44% των αυτοκινήτων δεν διαθέτουν κάρτα καυσαερίων.

η. Το 21% του ελληνικού στόλου Ι.Χ. είναι παλιάς τεχνολογίας χωρίς καταλύτη (το υψηλότερο στην ΕΕ).

θ. Ο στόλος των βαρέων οχημάτων στην Ελλάδα είναι ο πιο γερασμένος στην Ε.Ε 15 με μέσο όρο περίπου τα 18 έτη.

ι. Στην Ελλάδα αποσύρεται μόλις το 1,5% του στόλου των επιβατικών οχημάτων το χρόνο ενώ στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες ο αντίστοιχος μέσος όρος είναι 5-6% ετησίως.

ια. Οι Έλληνες είναι 1οι στην Ευρώπη σε χρήση αυτοκινήτου (7 μετακινήσεις την εβδομάδα έναντι 4 των Γάλλων, Ιταλών, Ισπανών)

ιβ. Οι Έλληνες είναι 1οι στην Ευρώπη σε χρήση αυτοκινήτου για μετακινήσεις μερικών εκατοντάδων μέτρων (9 την εβδομάδα έναντι 4 στις παραπάνω χώρες).

ιγ. Στο κέντρο της Αθήνας σταθμεύουν καθημερινά πάνω από 100.000 αυτοκίνητα, από τα οποία 35.000 παράνομα όταν η πληρότητα των οργανωμένων γκαράζ προσεγγίζει το 50%.

ιδ. Στο λεκανοπέδιο ζει το μισό του πληθυσμού της χώρας και το μισό του αριθμού των οχημάτων<sup>132</sup>.

## **20.1 Εμπορευματικές μεταφορές-Logistics**

Επιπλέον επιβάρυνση υπάρχει από τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών-Logistics όπου μία γενική εκτίμηση δείχνει ότι :

α. Υπήρξε 31% ανάπτυξη το διάστημα 1995-2005 ενώ αναμένεται περαιτέρω αύξηση κατά 50% έως το 2020.

β. Ευθύνονται για το 1/3 των εκπομπών CO<sub>2</sub> από στην Ε.Ε.

---

<sup>132</sup> library.tee.gr/digital/m2483/m2483\_zarkadoula.pdf

γ. Τα logistics ευθύνονται για το 10-15% της τελικής τιμής του προϊόντος και οι εταιρίες ψάχνουν τρόπους εξοικονόμησης, ενώ μπορεί και να ευθύνονται για το 75% των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub> μιας εταιρίας.

δ. Ανισοκατανομή στον τρόπο μεταφοράς, με 73% να κατέχουν οι οδικές μεταφορές και 17 % τα τρένα και λοιποί τρόποι (στην Ελλάδα οι οδικές μεταφορές κατέχουν αντίστοιχα ποσοστό 98%)<sup>133</sup>.

Σχετικές πολιτικές για την βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών περιέχονται στην Λευκή Βίβλο του 2001 και στο σχετικό πλάνο δράσης του 2007 (Action Plan for Freight Transport Logistics).

## **21. Ευρωπαϊκές δράσεις για Μεταφορές**

Κάθε χρόνο οι δημόσιοι οργανισμοί στην ΕΕ-27 αγοράζουν περίπου 110.000 αυτοκίνητα, 110.000 ελαφρά οχήματα, 35.000 βαρέα οχήματα και 17.000 λεωφορεία. Με τέτοιο ρυθμό ένταξης στην κυκλοφορία οδικών μέσων, δόθηκε στην ΕΕ η δυνατότητα ένταξης ενεργειών της ΕΕ στην κατεύθυνση υλοποίησης πρασινίσματος των μεταφορών. Οι ενέργειες που έχει κάνει περιλαμβάνουν νομοθετικό, επιχειρηματικό (μέσω χρηματοδοτήσεων) αλλά και κοινωνικοοικονομικό τρόπο δράσης όπως :

α. Έκδοση της “Fuel Quality Directive” που επιτρέπει την προσθήκη σε μεγαλύτερο ποσοστό βιοκαυσίμων με συμβατικά καύσιμα [COM(2007)18] με τη χρηματοδότηση σχετικών έργων (BEST, BIOGASMAX).

β. Υποστήριξη τεχνολογιών υδρογόνου και κυψελών καυσίμου κάτω από το Joint Technology Initiative (Regulation EC 521/2008) με χρηματοδότηση 470 εκ. €. (Σχετικά έργα CUTE και HyFleet:CUTE).

γ. Χρηματοδότηση έρευνας για ηλεκτρικά οχήματα και μπαταρίες.

δ. Τηλεματική και άλλα παρεμφερή εργαλεία από το “Intelligent Transport Systems Action Plan” για άμεση ενημέρωση για συνθήκες κυκλοφορίας.

<sup>133</sup> [library.tee.gr/digital/m2483/m2483\\_zarkadoula.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2483/m2483_zarkadoula.pdf)

- ε. Διάχυση γνώσης μεταξύ διάφορων πόλεων σχετικά με μέτρα για βελτίωση μεταφορών με το πρόγραμμα CIVITAS με συμμετοχή 59 πόλεων και υποστήριξη 180 εκ. €.
- στ. Πρόγραμμα ERTMS για βελτίωση λειτουργίας σιδηροδρομικών δικτύων μεταξύ γειτονικών χωρών της ΕΕ.
- ζ. Πρόγραμμα SESAR για βελτίωση στις αεροπορικές μεταφορές και μείωση συμφόρησης.
- η. Το δορυφορικό σύστημα GALILEO θα δημιουργήσει εφαρμογές για βελτίωση ασφάλειας στις μεταφορές, μείωση συμφόρησης και φυσικά μείωση ενέργειας.
- θ. Οδηγία για «Καθαρά και Ενεργειακά Αποδοτικά Οχήματα»
- ι. “Labelling Directive” (1999/94/EC) για επίδειξη πληροφοριών κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών CO<sub>2</sub> σε κάθε νέο όχημα.
  - ια. “Tyre labelling Directive” (COM (2008) 316) σχετική με πληροφόρηση κοινού για απόδοση νέων ελαστικών όσον αφορά κατανάλωση καυσίμου, ασφάλεια/πρόσφυση και θόρυβο.
  - ιβ. Εισηγήσεις για νέα EURO VI.
  - ιγ. Ενσωμάτωση αεροπορικού κλάδου στο σύστημα εμπορίας εκπομπών ρύπων.
  - ιδ. “Eurovignette Directive” (2006/38/EC) η οποία θα συσχετίσει τη χρήση βαρέων οχημάτων με τέλη διοδίων ενώ θα εκτιμηθούν και μέτρα για επιβολή τελών σε διόδια στις πόλεις.
  - ιε. Οδηγία για προμήθεια «καθαρών» και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων από τους δημόσιους οργανισμούς (2009/33/EC – Εναρμόνιση Δεκ. 2010).

(1) Η νέα οδηγία θα θέτει υποχρεωτική διαδικασία αξιολόγησης κατά την προμήθεια νέων οχημάτων όλων των τύπων σύμφωνα με ανάλυση κόστους για το σύνολο του κύκλου ζωής του οχήματος συμπεριλαμβανομένου πλέον και του κόστους των διάφορων εκπομπών.

(2) Η ΕΕ αναμένει με εφαρμογή της οδηγίας, αποφυγή έκλυσης 1,9 εκ. τόνων CO<sub>2</sub> ετησίως έως το 2017.

(3) Το κόστος των εκπομπών υπολογίζεται με βάση “tank-to-wheel” και όχι “well-to-wheel” οπότε προωθούνται ιδιαίτερος τα εναλλακτικά καύσιμα και οχήματα (π.χ. ηλεκτρικά) έναντι των συμβατικών.

ιστ. Συνεχίζεται η συζήτηση για το κόστος κάθε ρύπου και CO<sub>2</sub>.

## **22. Παραδείγματα εφαρμογών στις μεταφορές**

### **22.1 Ευρώπη**

#### **α. Υβριδικά οχήματα στη Λιουμπλιάννα-Slovenia<sup>134</sup>**

Το 2009 ελήφθη η απόφαση στη Λιουμπλιάννα για να αλλάξει τελείως το σύνολο του δημοτικού στόλου της πόλης, προκειμένου να επιτύχει την ορθολογική διαχείρισή του. Η ιδέα ήταν να εκποιηθούν όλα τα αυτοκίνητα που ανήκουν στο σημερινό στόλο και να γίνει προμήθεια 60 αυτοκινήτων σε λειτουργική μίσθωση (leasing) για πέντε χρόνια. Ορίστηκε ένας όρος το 10% τουλάχιστον από αυτά να είναι υβριδικής τεχνολογίας.

Λόγω των πολύ ειδικών συνθηκών προσφοράς στην αγορά και μίσθωση οχημάτων, μόνο δύο προμηθευτές πληρούσαν τις συγκεκριμένες απαιτήσεις. Εκείνη την περίοδο μόνο δύο υβριδικά οχήματα του τύπου που απαιτείται ήταν διαθέσιμα στην αγορά. Οπότε η επιλογή του μοντέλου Toyota Prius βασίστηκε στη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές και τα κριτήρια ανάθεσης. Η διαγωνιστική διαδικασία ολοκληρώθηκε

<sup>134</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/news\\_alert/Issue5\\_Case\\_Study10\\_Ljubjana\\_hybrids.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/news_alert/Issue5_Case_Study10_Ljubjana_hybrids.pdf)

επιτυχώς με σύμβαση με την εταιρεία Porsche leasing SLO d.o.o. για λειτουργική μίσθωση (leasing) αυτοκινήτων για πέντε χρόνια, με συνολική αξία σύμβασης € 1,242,886.80. Ο προμηθευτής αγόρασε το παλαιό στόλο προς 227714.60€.

Η παρακολούθηση της κατανάλωσης καυσίμου και των συναφών δαπανών έχει καθοριστεί για το σύνολο του στόλου των αυτοκινήτων (υβριδικών και μη) και τα αποτελέσματα θα υπολογιστούν στο τέλος του έργου.

Από τεχνική άποψη, οι βελτιώσεις στην κατανάλωση καυσίμων ήταν ορατές και αντιπροσωπεύουν μια πιο άμεση πράσινη λύση από τα ηλεκτρικά οχήματα. Ωστόσο, η πιο σημαντική πτυχή της εισαγωγής των υβριδικών οχημάτων είναι η διάδοση της γνώσης σχετικά με την καθαρή τεχνολογία αυτών των αυτοκινήτων μεταξύ των οδηγών και των χρηστών. Αλλάζοντας την αντίληψη των χρηστών ως προς το τι κάνει ένα καλό αυτοκίνητο είναι επίσης ζωτικής σημασίας. Αυτή η δημόσια προμήθεια βοήθησε στην αναγνώριση των υβριδικών οχημάτων ως μια βιώσιμη και ρεαλιστική εναλλακτική.

#### β. Reading-UK<sup>135</sup>

Το Reading είναι μια περιοχή της κοιλάδας του Τάμεση στη Νότιο Ανατολική Αγγλία, περίπου 60 χιλιόμετρα δυτικά του Λονδίνου. Οι τοπικές αρχές εξυπηρετούν έναν πληθυσμό περίπου 150.000 ανθρώπων και συντονίζουν τη λειτουργία μέσω μαζικής μεταφοράς που αποτελείται από 47 γραμμές λεωφορείων, τα οποία μεταφέρουν 16,2 εκατ. επιβατών ετησίως.

Η περιοχή διαθέτει, σε σχέση με ολόκληρη την Αγγλία έξω από το Λονδίνο, τον 4ο μεγαλύτερο αριθμό διαδρομών με λεωφορείο ανά κάτοικο, με 103,1 ανά έτος.

Το 2009, το Συμβούλιο ενέκρινε ένα σχέδιο δράσης για την ποιότητα του αέρα έτσι ώστε να αντιμετωπίσει το έντονο ατμοσφαιρικό πρόβλημα σε συγκεκριμένους τομείς πόλης με υψηλά επίπεδα NOx. Έκανε ανοιχτό διαγωνισμό για την ανάδειξη εταιρείας προμήθειας για να δρομολογήσει λεωφορεία υψηλής τεχνολογίας με ελάχιστες απαιτήσεις οχημάτων κατηγορίας εκπομπής ρύπων Euro4, για τις περιοχές με έντονο πρόβλημα.

Επιπλέον, ως μέρος της δέσμευσής της για μείωση της τοπικής συμφόρησης και βελτίωση της ποιότητας ζωής, το τοπικό Συμβούλιο ενεργοποίησε επίσης σύστημα ενοικίασης ποδηλάτων με 200 ποδήλατα και 29 σταθμούς εξυπηρέτησης.

<sup>135</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/case\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/case_en.htm)



Ο διαγωνισμός ανέδειξε μειοδότη που είχε οχήματα που καταναλώνουν φυσικό αέριο (Compressed natural gas –CNG) . Το δημοτικό συμβούλιο ελπίζει ότι η χρήση των λεωφορείων βιομεθανίου και το σχετικό το «πράσινισμα» σε προαστιακά δρομολόγια μέσα στην πόλη θα συμβάλει στην αύξηση της δημοτικότητας αυτού του τρόπου μεταφορών, με τη βελτίωση των αντιλήψεων των επιβατών. Όσοι δραστηριοποιούνται στο επιχειρηματικό πάρκο της περιοχής επίσης επιθυμούν να βελτιώσουν την εικόνα και να παρουσιάσουν τα επιτεύγματά τους πάνω στα προϊόντα-υπηρεσίες τους, συντέλεσαν πρώτον στην απρόσκοπτη ροή της κυκλοφορίας εισόδου και εξόδου και δεύτερον σε ένα μη επιβαρυνμένο ατμοσφαιρικά και δυσάρεστο περιβάλλον.

Από την πλευρά της η τοπική δημόσια αρχή συνειδητοποίησε ότι προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό της υπηρεσίας αυτής, προς τη μείωση των εκπομπών ΝΟx και το μετριασμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης σε πιο ανεκτά επίπεδα, άλλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν υπόψη, είναι η επέκταση των υποδομών λεωφορειολορίδων.

Η αγορά έδωσε ώθηση στην αντίστοιχη τεχνολογία έτσι ώστε οι εταιρείες του χώρου να αναπτύξουν υποδομές που μελλοντικά θα ελαχιστοποιήσουν το κόστος R&D, οπότε θα επιτευχθεί οικονομία κλίμακας για τη μείωση των τιμών «πράσινων» οχημάτων μαζικής μεταφοράς και ενδεχομένως εξαγωγική δραστηριότητα από τις χώρες ανάπτυξης και κατοχής της τεχνογνωσίας.

## **22.2 Ελλάδα**

Η Αθήνα, στο κέντρο της μητροπολιτικής περιοχής με πληθυσμό πάνω από τρία εκατομμύρια άτομα, έχει το μεγαλύτερο σύστημα μέσω μαζικής μεταφοράς της Ελλάδας.

Η ΟΣΥ λειτουργεί ως κύριος εκτελεστικός φορέας των λεωφορείων, με δίκτυο 300 λεωφορειακών γραμμών και στόλο περίπου 2.150 λεωφορείων 600 εκ των οποίων ήδη κινούνται με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG). Δικαίως αξιώνει ότι κατέχει το μεγαλύτερο στόλο λεωφορείων της Ευρώπης που κινούνται με CNG.

Η χρήση φυσικού αερίου στις μεταφορές είναι γνωστή από το 2001. Τότε το αέριο χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στα λεωφορεία και στα απορριμματοφόρα. Τα τελευταία χρόνια, η ΔΕΠΑ τροφοδοτεί με συμπιεσμένο αέριο περισσότερα εκτός από τα 600 λεωφορεία ΟΣΥ (πρώην ΕΘΕΛ) και 102 απορριμματοφόρα δήμων. Η τροφοδοσία γίνεται μέσω δύο σταθμών ανεφοδιασμού που διαθέτει η εταιρεία στην Αττική, στις περιοχές της Ανθούσας και των Άνω Λιοσίων. Η δυναμικότητα και των δύο σταθμών ανέρχεται στα 5.000 κυβικά μέτρα/ώρα (Nm<sup>3</sup>/h), κατατάσσοντάς τους ανάμεσα στους μεγαλύτερους στην Ευρώπη<sup>136</sup>.

Οι κινητήρες φυσικού αερίου, είναι μια αυξανόμενα δημοφιλής επιλογή για πόλεις σε όλη την Ευρώπη. Οι κινητήρες τους με τεχνολογία EEV (βελτιωμένο όχημα φιλικό προς το περιβάλλον) ικανοποιούν επί του παρόντος τα αυστηρότερα ευρωπαϊκά πρότυπα

<sup>136</sup> <http://www.depa.gr/content/article/002003003/11.html>

εκτομής καυσαερίων για κινητήρες εσωτερικής καύσης. Τα νέα πετρελαιοκίνητα λεωφορεία διαθέτουν τους τελευταίας τεχνολογίας κινητήρες Euro IV ή Euro V που σημαίνει ότι παράγουν πολύ λιγότερη ατμοσφαιρική ρύπανση από τα λεωφορεία που αντικατέστησαν. Το έργο «New buses acquisitions from ETHEL» (Απόκτηση νέων λεωφορείων από την ΕΘΕΛ) διαθέτει συνολικό επιλέξιμο προϋπολογισμό ίσο με 56.828.800 €<sup>137</sup>.

Τα λεωφορεία φυσικού αερίου εκπέμπουν λιγότερες ρυπογόνες ουσίες στην ατμόσφαιρα από τα συμβατικά λεωφορεία πετρελαιοκίνησης. Αυτό αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα σε μια πόλη που φημιζόταν παλαιότερα για τα υψηλά της επίπεδα ατμοσφαιρικής μόλυνσης.

---

137

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/projects/stories/details\\_new.cfm?pay=GR&the=60&sto=2481&lan=6&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=EL](http://ec.europa.eu/regional_policy/projects/stories/details_new.cfm?pay=GR&the=60&sto=2481&lan=6&region=ALL&obj=ALL&per=2&defL=EL)

## **Δ' Μέρος**

### **Επίλογος – Συμπεράσματα**

## **23. Διασύνδεση τεχνολογίας, βιομηχανίας, ακαδημαϊκής κοινότητας στις ΠΔΣ<sup>138</sup>**

Η περιβαλλοντική διάσταση των προμηθειών είναι υποσύνολο του πλέγματος διακυβέρνησης της αειφόρου ανάπτυξης η οποία συνδυάζει εκ πρώτης όψης ένα ετερογενές σύστημα ιδεών. Το αντίστοιχο ηθικό υπόστρωμα οφείλει να περιλαμβάνει σε ισορροπία τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτικές τάσεις.

Μετά το συνέδριο στο Rio de Janeiro για το «Περιβάλλον και την Ανάπτυξη» το 1992, στην Ατζέντα 21 συναντάμε τον όρο «εκπαίδευση για την αειφόρο ανάπτυξη» (education for sustainable development) όπου τίθενται οι αρχικές κατευθύνσεις.

Στο κεφάλαιο 36.4, της Ατζέντα 21<sup>139</sup>, τίθενται οι αντικειμενικοί σκοποί της παιδείας σε σχέση με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Επιπλέον, στο κεφάλαιο 36.5, παροτρύνονται οι κυβερνήσεις και οι τοπικές αρχές να εκμεταλλευτούν κάθε φορέα όπως τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, τα ακαδημαϊκά ιδρύματα της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, διεθνείς οργανισμούς και όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης, έτσι ώστε να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν πολιτικές και προγράμματα δράσης για την αειφόρο ανάπτυξη σύμφωνα με τις δικές τους προτεραιότητες. Παροτρύνεται η έρευνα της ακαδημαϊκής κοινότητας επ' ωφελεία του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα όχι μόνο στο τεχνολογικό αλλά και στο θεωρητικό επίπεδο (με κατάρτιση πολιτικών), με τελική συνισταμένη την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης.

Όσον αφορά τη βιομηχανία, όταν δεν υπάρχει στην αγορά λύση που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις, μπορεί να εξεταστεί το χρηματοδοτηθεί προμήθεια υπηρεσιών έρευνας και ανάπτυξης (R&D), έτσι ώστε να προσδιοριστεί η βέλτιστη δυνατή και συμφέρουσα λύση. Οι αναθέτουσες αρχές μπορούν ενεργοποιήσουν προ-εμπορικές συμβάσεις (PCP) οι οποίες αποτελούν μια μέθοδο για την προμήθεια υπηρεσιών έρευνας και ανάπτυξης (R&D), με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 16 παράγραφος στ της οδηγίας 2004/18/EK38. Οι προεμπορικές συμβάσεις δίνουν τη δυνατότητα να αναπτυχθούν οι βέλτιστες δυνατές λύσεις εξετάζοντας μελέτες σκοπιμότητας, σχέδια και

<sup>138</sup> Το 2009 το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Δασών της Ρουμανίας έθεσε σε εφαρμογή ένα πρόγραμμα κατάρτισης σχετικά με τις ΠΔΣ. Στόχος της κατάρτισης ήταν η ενημέρωση σχετικά με τα περιβαλλοντικά οφέλη των ΠΔΣ, η εκπαίδευση των μελών της κεντρικής δημόσιας διοίκησης που θα αναλάμβαναν αργότερα το ρόλο του εκπαιδευτή για άλλες αρχές και η διάδοση των εργαλείων, μεθόδων και ορθών πρακτικών σχετικά με τις ΠΔΣ. Μεταξύ των αποτελεσμάτων του προγράμματος κατάρτισης συναντούμε μια έκθεση για τα πράσινα κριτήρια που χρησιμοποιούνται στα έγγραφα των διαγωνισμών, ένα δίκτυο αγοραστών της κεντρικής δημόσιας διοίκησης που ασχολείται με τις ΠΔΣ, ένα εγχειρίδιο ΠΔΣ για τους εκπαιδευτές και το γεγονός ότι 49 άτομα είναι πλέον ικανά να αναλάβουν εκπαιδευτικό ρόλο.

<sup>139</sup> <http://www.un-documents.net/a21-36.htm>

κατασκευές πρωτοτύπων. Η μετέπειτα επανάληψη της ίδιας προμήθειας πάνω στην προκύπτουσα πρόταση θα πρέπει να υλοποιηθεί βάσει των τυπικών διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων.<sup>140</sup>

#### **24. Αποφασιστικά σημεία στην εμπέδωση των ΠΔΣ**

Τα αποφασιστικά σημεία τα οποία πρέπει να ξεπεραστούν στην πορεία του δημοσίου τομέα προς την εμπέδωση και αποτελεσματικό χειρισμό των ΠΔΣ συμπυκνώνονται στα παρακάτω :

α. Αδυναμία των υπηρεσιών να τροποποιήσουν τις υφιστάμενες τεχνικές προδιαγραφές των προϊόντων για να συμπεριλάβουν σε αυτές περιβαλλοντικά κριτήρια. Θα πρέπει να διασφαλίζεται η ύπαρξη υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά και αυτό συνεπάγεται τη συνεχή τροποποίησή τους , αφού η αγορά συνεχώς αναπτύσσεται και τα προϊόντα μεταβάλλονται.

β. Άγνοια των δυνατοτήτων που παρέχονται μέσα από τη νομοθεσία για ενσωμάτωση στις προδιαγραφές περιβαλλοντικών κριτηρίων και η γενική φοβία ότι με τη συμπερίληψή τους θα προκύψουν προβλήματα ανταγωνισμού.

γ. Η γενική αντίληψη ότι τα οικολογικότερα προϊόντα είναι σημαντικά ακριβότερα.

δ. Μεγάλο μέρος των κτιρίων που χρησιμοποιούνται από τις δημόσιες υπηρεσίες, είναι ενοικιαζόμενα οπότε δεν είναι δυνατή η εφαρμογή μέτρων που προϋποθέτουν τροποποιήσεις σε κτιριακές εγκαταστάσεις.

ε. Σε πολλούς διαγωνισμούς δίνεται βάρος στην τεχνική αξιολόγηση των προϊόντων ή υπηρεσιών, η οποία βασίζεται μόνο στις τεχνικές προδιαγραφές, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη ο συνολικός κύκλος ζωής τους.

---

<sup>140</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες Αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011, σελ 27

## **25. Μέθοδοι εφαρμογής και εξοικείωσης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με ΠΔΣ**

Η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά είναι αναμφισβήτητα σε μεγάλο βαθμό επηρεαζόμενη από τις δημόσιες συμβάσεις. Οι δημόσιες συμβάσεις μπορούν να αποτελέσουν το φορέα θεμιτού παρεμβατισμού για την πρόκληση ανάπτυξης με τη δημιουργία θέσεων εργασίας και ευνοϊκών προϋποθέσεων για την ανάπτυξη επιχειρήσεων που μπορούν να ανταποκριθούν στις αντίστοιχες δυνατότητες που προσφέρει η αγορά της ΕΕ.

Οι οικολογικές δημόσιες συμβάσεις, λόγω του μεγάλου τους μεριδίου, επηρεάζουν την αγορά, δίνοντας προβάδισμα σε αυτές τις επιχειρήσεις που για να ανταποκριθούν στις σχετικές απαιτήσεις και να επωφεληθούν μερίδιο της αγοράς, δαπανούν πόρους λαμβάνοντας υπόψη το περιβάλλον και την ανάπτυξη της οικολογικής καινοτομίας. Η οικολογική καινοτομία συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη αναπτύσσοντας προϊόντα και τεχνολογίες που κάνουν ορθολογική χρήση της ενέργειας και των φυσικών πόρων, μειώνοντας ταυτόχρονα τα απόβλητα και το οικολογικό αποτύπωμα.

Οι ΠΔΣ λοιπόν αποτελούν ένα ισχυρό κίνητρο τόνωσης της καινοτομίας και μέσο ώθησης των επιχειρήσεων να αναπτύξουν νέα προϊόντα με βελτιωμένες περιβαλλοντικές επιδόσεις σε όλο τον κύκλο ζωής τους.

Η Επιτροπή λοιπόν θα πρέπει να επιδιώκει ενεργό συμμετοχή όλων των κύριων και βασικών φορέων της κοινωνίας (διοικητικών αρχών, επιχειρήσεων και κοινού), την αναγκαία εξειδίκευση των απαραίτητων μηχανισμών ελέγχου και την ενεργοποίηση όλων των μηχανισμών της αγοράς και να αξιοποιήσει πλήρως το δυναμικό των ΠΔΣ με διάφορες ενέργειες όπως:

α. Διάδοση, ανά την ΕΕ, του πρόσφατου οδηγού σχετικά με τις δημόσιες συμβάσεις για την έρευνα και την καινοτομία ("Public Procurement for Research and Innovation") και των οδηγιών για τις αναθέτουσες αρχές που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση σχετικά με τις προ-εμπορικές δημόσιες συμβάσεις.

β. Θέσπιση κοινοτικού προαιρετικού συστήματος για την επαλήθευση, από τρίτους, των εικαζόμενων επιδόσεων νέων τεχνολογιών, το οποίο θα διευκολύνει τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές που προβλέπονται στα έγγραφα του διαγωνισμού.

γ. Εντοπισμό «πρωτοπόρων αγορών» και χρησιμοποίηση των ΠΔΣ για την προώθηση της ανάπτυξης και υιοθέτησης από την αγορά νέων προϊόντων και υπηρεσιών. Η πρωτοβουλία για τις πρωτοπόρες αγορές αποβλέπει μέσω πολιτικών δράσεων στη δημιουργία ευνοϊκών προϋποθέσεων για την τόνωση της καινοτομίας, η οποία έχει καίρια σημασία για την ανταγωνιστικότητα<sup>141</sup>.

Ο ορισμός και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό και την προώθηση οικολογικότερων (πιο πράσινων) προϊόντων στηρίζονται σε προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής και καλύπτουν στοιχεία που επηρεάζουν το σύνολο της εφοδιαστικής αλυσίδας, από τη χρήση πρώτων υλών και τις μεθόδους παραγωγής έως το είδος των συσκευασιών και την τήρηση ορισμένων προϋποθέσεων επιστροφής-διάθεσής τους.

Τα κριτήρια αυτά μπορούν να λαμβάνονται υπόψη και στο πλαίσιο των συμβάσεων του ιδιωτικού τομέα. Τα κράτη μέλη και τα κοινοτικά θεσμικά όργανα πρέπει να ενθαρρύνονται να ενισχύσουν τη διασύνδεση αυτή μεταξύ πράσινων δημοσίων και ιδιωτικών συμβάσεων.

Τα οικονομικά εργαλεία των ΠΔΣ μπορούν να συμβάλλουν στη δημιουργία επιχειρηματικού ενδιαφέροντος ως προς την εφαρμογή αυστηρότερων περιβαλλοντικών προτύπων. Η συμφωνία ΤΒΤ αναγνωρίζει το δικαίωμα των χωρών να θεσπίζουν τέτοια μέτρα, από τη στιγμή που τα μέτρα αυτά συμβάλλουν στην επίτευξη ενός θεμιτού στόχου, όπως η προστασία της υγείας ή της ασφάλειας των προσώπων ή η προστασία του περιβάλλοντος, οπότε τα κριτήρια ΠΔΣ είναι αποδεκτά και συμβατά με τη συμφωνία. Η κοινή βασική αντίληψη που διαπνέει τις ΠΔΣ προβάλλει την ανάγκη για τυποποίηση στην κουλτούρα προσέγγισης για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες.

Οι γενικότερες προσεγγίσεις αυτές μπορεί να είναι :

α. Κοστολόγηση κύκλου ζωής (ΚΚΖ)

Μεγάλο ποσοστό κριτηρίου ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων είναι η χαμηλότερη τιμή. Ωστόσο, στην περίπτωση πολλών προϊόντων και υπηρεσιών, το κόστος που προκύπτει κατά τη διάρκεια της χρήσης και της διάθεσης ενδέχεται να είναι εξαιρετικά υψηλό, όπως το κόστος που αφορά την κατανάλωση ενέργειας, τη συντήρηση

---

<sup>141</sup> Έχουν εντοπιστεί έξι αγορές, τρεις εκ των οποίων καλύπτουν περιβαλλοντικά πεδία, και συγκεκριμένα τις βιώσιμες κατασκευές, την ανακύκλωση και τα βιοπροϊόντα και επομένως παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πλευράς ΠΔΣ.

και τη διάθεση επικίνδυνων υλικών. Ο υπολογισμός του κόστους για όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής είναι εφικτός και αξιολογήσιμος από οικονομική άποψη. Τόσο η τιμή αγοράς όσο και το λειτουργικό κόστος επιβαρύνουν διαφορετικές δημόσιες υπηρεσίες. Η καθιέρωση διαδικασιών ανάθεσης συμβάσεων με υπολογισμό του κόστους καθ'όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής, ενδέχεται να απαιτεί συνεργασία μεταξύ υπηρεσιών<sup>142</sup>.

β. 3R (reduce, reuse and recycle)

Ο κατασκευαστής όπως και ο τελικός χρήστης πρέπει να εξοικειωθούν με τη λογική και την διαδικασία των 3R η οποία εντάσσεται πλέον στο χαρακτήρα των ΠΔΣ. Εξάλλου ακόμα και στο καλλιτεχνικό χώρο των εικαστικών τεχνών αλλά και στην κατασκευή χρηστικών αντικειμένων βλέπουμε την τάση του Up cycling .

Για την ασφαλή υλοποίηση ΠΔΣ σε αυτή την κατεύθυνση θεωρείται απαραίτητη η δραστηριοποίηση του WTO (Παγκόσμιου οργανισμού εμπορίου-ΠΟΕ) με νομοθεσία με έμφαση κυρίως σε ζητήματα προβλέψεων-προϋποθέσεων. Η πρακτική των 3R εκτιμάται ότι ενδεχομένως θα γίνει και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των αναπτυσσομένων χωρών. Προβάλλει λοιπόν η αρχή MEK ( μάλλον ευνοούμενου κράτους).

γ. Κοινές προμήθειες

Είναι ο συνδυασμός των δραστηριοτήτων σε σχέση με τις προμήθειες μιας ομάδας δημόσιων αρχών με στόχο την εξοικονόμηση μεγάλων ποσοτήτων μέσω της αγοράς, το μειωμένο διοικητικό κόστος και τη συγκέντρωση περιβαλλοντικών και τεχνικών γνώσεων, καθώς επίσης και των γνώσεων σχετικά με την αγορά. Αυτό το είδος προμηθειών μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα χρήσιμο για τις ΠΔΣ στις περιπτώσεις που ενδέχεται να υπάρχουν περιορισμένες περιβαλλοντικές δεξιότητες και γνώσεις για την αγορά των πράσινων προϊόντων και υπηρεσιών από τον κάθε φορέα μεμονωμένα. Οι κοινές προμήθειες μπορούν να χρησιμοποιηθούν, για παράδειγμα, από κεντρικούς φορείς αγορών σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο για την ανάθεση συμβάσεων εκ μέρους δημόσιων αρχών. Σε κάθε περίπτωση η πολιτική της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις, οπότε και για τις ΠΔΣ, έχει βασικό στόχο την εξασφάλιση των απαραίτητων συνθηκών

---

<sup>142</sup> Για περισσότερες πληροφορίες ανατρέξτε στο δικτυακό τόπο για τις ΠΔΣ της ΕΕ (<http://ec.europa.eu/environment/gpp/lcc.htm> ).



ανταγωνισμού. Προϋπόθεση είναι πάντα αυτός ο τύπος προμηθειών να είναι ανταγωνιστικός και σε σχέση με την καλύτερη εναλλακτική «συμβατική» προμήθεια.

## **26. Πιθανές κατευθύνσεις ενός σχεδίου δράσης για την Ελλάδα**

Οι ΠΔΣ αποτελούν προαιρετικό μέσο, γεγονός που σημαίνει ότι τα κράτη μέλη και οι δημόσιες αρχές μπορούν να καθορίσουν ανεξάρτητες το βαθμό στον οποίο θα τις εφαρμόσουν. Μπορούν να εφαρμοστούν σε συμβάσεις που είτε υπερβαίνουν είτε όχι τα κατώτατα όρια εφαρμογής των οδηγιών της ΕΕ σχετικά με τις συμβάσεις. Όμως οι ΠΔΣ μπορούν να γίνουν μοχλός ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας. Με τη δημιουργία ικανής παραγωγής τέτοιων προϊόντων και την εκπαίδευση των καταναλωτών, η αντίστοιχη δημιουργία ζήτησης θα δημιουργήσει συνθήκες οικονομίας κλίμακας για την επιπλέον ανάπτυξη και παραγωγή πράσινων προϊόντων, έργων και υπηρεσιών.

Πλέον της παραγωγής, υπάρχει και η απόσυρση-εκποίηση υλικών. Διάφοροι φορείς όπως οι ένοπλες δυνάμεις ή οργανισμοί αντικαθιστούν υλικό λόγω εκσυγχρονισμού ή μη επιχειρησιακής επάρκειας-σκοπιμότητας. Ο ιδιωτικός τομέας βρίσκει έτσι έναν τομέα εκμετάλλευσης σε όλο το φάσμα των προϊόντων. Λόγω της παρούσης ατυχούς οικονομικής συγκυρίας το κόστος προμήθειας πρώτων υλών μπορεί να μετριαστεί με μερική αντικατάστασή τους από χρησιμοποιημένες (3R).

Οι τομείς που μπορούν να δραστηριοποιηθούν οι επιχειρήσεις μπορούν να επιλεγθούν από τα κριτήρια για το κοινοτικό οικολογικό σήμα, τις σχετικές με την ενεργειακή απόδοση προδιαγραφές για τον εξοπλισμό γραφείου, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις αναφοράς που θα καθοριστούν στο πλαίσιο των εκτελεστικών μέτρων της αναθεωρημένης οδηγίας για τον οικολογικό σχεδιασμό, τη μεθοδολογία για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους που προβλέπεται στην πρόταση οδηγίας σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων, από τα κριτήρια για τα βιοκαύσιμα και τα βιορευστά που περιλαμβάνονται στην πρόταση οδηγίας σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, από τις εφαρμογές έξυπνων ηλεκτρικών δικτύων και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Η φυσική θέση και οι τοπογραφικές ιδιαιτερότητες της Ελλάδας ευνοούν την ανάπτυξη υποδομών διατροφικών μεταφορών όχι μόνο σε εθνική βάση αλλά και με την διασύνδεση με χώρες της Ασίας και της Ευρώπης δίνοντας ώθηση στις εμπορευματικές μεταφορές ως «προϊόν» της χώρας μας.

Η Ελλάδα είναι εξαιρετικά επιβαρυνόμενη σε σχέση με το μέσο όρο της ΕΕ στην κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές και συνεπώς στην απότοκη περιβαλλοντική επιβάρυνση. Η ενεργειακή εξάρτηση στερεί τη χώρα από άλλες αναπτυξιακές επιλογές καθώς και από πολύτιμους οικονομικούς πόρους. Επιπλέον επηρεάζει το δείκτη τιμών καταναλωτή καθώς το μεταφορικό κόστος αποτελεί περίπου το 10% του τελικού κόστους των προϊόντων.

Συνεπώς, το πρασίνισμα των μεταφορών στη χώρα μας σε συνδυασμό με την μεγαλύτερη αναλογία ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο παραγωγικό προφίλ όχι μόνο θα αποτελέσει πηγή προσόδων στο κεντρικό κράτος αλλά και θα προκαλέσει αντίστοιχα εξοικονόμηση πόρων από εισαγωγές και επιπλέον μείωση των τιμών για τον καταναλωτή και τις επιχειρήσεις.

## Επίλογος

Οι φορείς προμηθειών δεν λαμβάνουν υπόψη σε μεγάλο βαθμό το περιβαλλοντικό κόστος των αγαθών, των υπηρεσιών και των έργων. Η διατύπωση της έννοιας της αειφόρου ανάπτυξης, δηλαδή της ανάπτυξης που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύεται η δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες καθώς και η εμφάνιση της ανάγκης να λαμβάνονται υπόψη περιβαλλοντικοί παράγοντες σε όλες τις άλλες πολιτικές (πολιτική, οικονομία, κοινωνία) έχει αλλάξει το παγκόσμιο οικονομικό και πολιτικό υπόβαθρο. Η απαίτηση για την εφαρμογή των πολιτικών αυτών θεμελιώνεται στο άρθρο 6 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σύμφωνα με το οποίο:

*«Οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας πρέπει να ενταχθούν στον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δράσεων ιδίως προκειμένου να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη.»*

Η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης σε όλους τους άλλους τομείς πολιτικής είναι η προϋπόθεση για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης. Η πραγματοποίησή της είναι δυνατή μέσω της εφαρμογής περιβαλλοντικών πολιτικών σε συνδυασμό με εργαλεία που βασίζονται στις δυνάμεις της αγοράς και μέσω πληροφόρησης-εκπαίδευσης του κοινού με σκοπό την καλλιέργεια των απαραίτητων αλλαγών στις επιλογές του.

Η περιβαλλοντική διάσταση δεν είναι ένα αφηρημένο νομικό πρόβλημα. Καμία μέθοδος επιβολής δεν μπορεί να επιφέρει βελτίωση αν δεν υπάρχει η πολιτική βούληση και η κοινωνική αξίωση για περιβαλλοντική προστασία.

Το ηθικό υπόστρωμα για τη δημιουργία επιλογών προς αυτή την κατεύθυνση, έτσι ώστε να γίνει κανονιστικό, μπορεί να πραγματοποιηθεί ως διυποκειμενική συμφωνία, μια συμφωνία των περιβαλλοντικών, κοινωνικών, πολιτικών και κυρίως των οικονομικών τάσεων. Η συμφωνία αυτή δεν είναι άλλη παρά η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και περιβαλλοντικής διακυβέρνησης.

## **Βιβλιογραφία**

### **Βιβλία**

Richard-Nicolas Lacroix, Πράσινες προμήθειες Ανάπτυξη μεθοδολογία, πολιτικών και στρατηγικής, Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2010

Γρηγορίου Π. , - Περράκης Στ., Διεθνές συμβατικό δίκαιο και περιβάλλον, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή 1997.

Ελληνική εταιρεία δικαίου του περιβάλλοντος, Η εφαρμογή του Κοινοτικού δικαίου περιβάλλοντος στην Ελλάδα 1981-2006, Σάκκουλας Α., Αθήνα 2007

Οικονόμου Μ., Οι συμβάσεις in house, Νομική βιβλιοθήκη, Αθήνα 2010

Παπανδρέου Α. Α., - Καραγεώργου Β., Οικονομικά εργαλεία για την αειφόρο ανάπτυξη, Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή, 2004.

Τροβά Ε., Σκουρής Π., "Το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων", *Εκδόσεις Σάκκουλα*, Αθήνα 2011

### **Άρθρα**

Lonza, Hass, Reid, "EU renewable energy targets in 2020: Analysis of scenarios for transport", : Publications Office of the European Union, Λουξεμβούργο, 2011  
[http://ies.jrc.ec.europa.eu/uploads/jec/JECBiofuels%20Report\\_2011\\_PRINT.pdf](http://ies.jrc.ec.europa.eu/uploads/jec/JECBiofuels%20Report_2011_PRINT.pdf)

Ανδρής Γιώργος, "ΙΧ: Οικονομία στα καύσιμα ως 66%", Εφημερίδα Ημερησία  
<http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=27199&subid=2&pubid=113081555>

Ζαρκαδούλα Μ., Ζωίδης Γ., "ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: Προκλήσεις και Προκλήσεις και δυνατότητες", Αθήνα 2010  
[http://library.tte.gr/digital/m2483/m2483\\_zarkadoula.pdf](http://library.tte.gr/digital/m2483/m2483_zarkadoula.pdf)

Καραγεώργου Β., Η αειφόρος ανάπτυξη ως βάση της σύγχρονης περιβαλλοντικής πολιτικής-βασικοί άξονες και εργαλεία με βάση τα νέα δεδομένα, ΠερΔικ 3/2004

Καραγεώργου Β., Η παγκόσμια διάσκεψη του Γιοχάνεσμπουργκ για την αειφόρο ανάπτυξη, ΠερΔικ 3/2002

Κουτούπα – Ρεγκάκου Ε., Η Οδηγία 2004/35 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την Περιβαλλοντική Ευθύνη, Νοέμβριος 2009,  
<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3970&lang=1&catid=1>

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Τεύχος 2632, "Εθνικό Σχέδιο για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", *ΤΕΕ Τμήμα Εκδόσεων*, Αθήνα, 2011

[http://portal.tee.gr/portal/page/portal/press/ENHMEROTIKO\\_DELTIO/ED-YEAR-2011/ED2632/2632\\_ALL.pdf](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/press/ENHMEROTIKO_DELTIO/ED-YEAR-2011/ED2632/2632_ALL.pdf)

Τροβά Ελένη, Σκουρής Παναγιώτης, Περιβάλλον και δημόσιες συμβάσεις προς ένα δίκαιο των αιφύρων δημόσιων συμβάσεων ΠερΔικ 2007 σ.381 επ  
<http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3411&lang=1&catid=1>

### Διεθνή κείμενα επίσημες μελέτες

Centre for European Policy Studies, College of Europe, "The uptake of green public procurement in the EU27, Βρυξέλλες, 2012

Climate Alliance, European Secretariat, "Βιώσιμες Δημόσιες Προμήθειες σε ΟΤΑ της Ευρώπης", Φρανκφούρτη, 2010

EU GPP treaty  
[http://ec.europa.eu/environment/gpp/treaty\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/treaty_en.htm)

The undersecretary of Defence, "Establishment of the DoD Green Procurement Program (GPP), Ουάσινγκτον 2004  
[http://www.wbdg.org/pdfs/dod\\_gpp\\_082704.pdf](http://www.wbdg.org/pdfs/dod_gpp_082704.pdf)

The United Nations Environment Programme Division of Technology, Industry and Economics, Economics and Trade Unit and the International Institute for Sustainable Development, "Environment and Trade, A Handbook", Καναδάς, 2000

Γούλας Γ., "Εξοικονόμηση ενέργειας στις μεταφορές", Αθήνα, 2005  
<http://phdtheses.ekt.gr/eadd/handle/10442/16426>

Δρ Θεόδωρος Στάκος, "Πρόσκληση Υποβολής Προτάσεων της Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας CIP Eco-Innovation (Οικολογική Καινοτομία)", *European Commission Market Replication Eco-Innovation unit*, 2012  
Ελένη Τροβά, "Πράσινες ή οικολογικές Δημόσιες Συμβάσεις και κοινοτικό δίκαιο",  
[http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova\\_training.pdf](http://www.cres.gr/pro-ee/pdf/3.Trova_training.pdf)

Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης, "Οι πράσινες προμήθειες των ΟΤΑ", Αθήνα, 2010  
<http://www.eetaa.gr/hmerides2010/yliko/tabook8.pdf/>

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, "ΟΔΗΓΙΑ 2009/33/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών", Βρυξέλλες, 2009  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:EL:PDF>

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, "Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την

επιτροπή των περιφερειών. Οι δημόσιες συμβάσεις στην υπηρεσία του περιβάλλοντος", Βρυξέλλες, 2008

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "The treaty and other EU law"  
[http://ec.europa.eu/environment/gpp/treaty\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/treaty_en.htm)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Αγοράστε Οικολογικά!! Εγχειρίδιο για τις δημόσιες συμβάσεις για περιβαλλοντικά θέματα", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2005  
<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=1%2F5t6dQ7MvA%3D&tabid=533>

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Μεταφορές - Δελτίο προϊόντων των πράσινων δημόσιων συμβάσεων (ΠΔΣ)"

Ευρωπαϊκή επιτροπή, "Πιο έξυπνα και πιο καθαρά. Βιώσιμη κατανάλωση και παραγωγή", Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2010  
[http://ec.europa.eu/environment/eussd/pdf/brochure\\_scp/kg006508EL\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/eussd/pdf/brochure_scp/kg006508EL_2.pdf)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινες αγορές! Εγχειρίδιο για τις πράσινες δημόσιες συμβάσεις", Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Λουξεμβούργο, 2011  
[http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_el.pdf)

Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών  
[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/bodies\\_objectives/index\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/index_el.htm)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Πράσινο Βιβλίο, Δημόσιες Συμβάσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Κατευθύνσεις και προβληματισμοί για το μέλλον", 1996

Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας, "Διεξαγωγή Στατιστικών Μελετών για την ενεργειακή απόδοση των τεχνολογιών που χρησιμοποιούνται στην τελική κατανάλωση ενέργειας", 2011

Κυπριακή Δημοκρατία, Υπουργείο Γεωργίας, Φυσικών Πόρων και Περιβάλλοντος, "Σχέδιο Δράσης για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις 2012 - 2014", Λευκωσία, 2012

Λιώλλη Αγγελική, "Ανάπτυξη Μεθοδολογίας Διαμόρφωσης Ενεργειακών Προτεραιοτήτων Αναπτυσσόμενων Χωρών στο πλαίσιο της Κλιματικής Αλλαγής", Αθήνα, 2009

Παπαγιαννάκη Αι., "Κλιματική αλλαγή και μεταφορές: ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων και αξιολόγηση πολιτικών", Αθήνα 2011  
<http://phdtheses.ekt.gr/eadd/handle/10442/26146>

Σταθούλιας Γεώργιος, "Το Ευρωπαϊκό Μητρώο Έκλυσης και μεταφοράς Ρύπων (E-PRTR). Μελέτη και αποτύπωση των ελληνικών επιχειρήσεων που συμμετέχουν", Πάτρα, 2011

Σιδηροπούλου Γ.Λ., "Διενέργεια πράσινων προμηθειών σε δημόσιους οργανισμούς: Μελέτη εφαρμογής σε Ανώτατα ακαδημαϊκά ιδρύματα", Μυτιλήνη, 2007

Μαριαλένα Τσουδή, "Αρχή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στο πλαίσιο των Μεταφορών, βάσει των Διεθνών Συμβάσεων και του Κοινοτικού Δικαίου", Αθήνα, 2007

## **Ιστότοποι**

Scientific Publications

<http://iet.jrc.ec.europa.eu/scientific-publications>

"Fisikon αέριο κίνησης"

[http://www.autoblog.gr/wp-](http://www.autoblog.gr/wp-content/uploads/2013/07/FISIKON_%CE%95%CE%9D%CE%97%CE%9C%CE%95%CE%A1%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F_%CE%95%CE%9D%CE%A4%CE%A5%CE%A0%CE%9F.pdf)

[content/uploads/2013/07/FISIKON\\_%CE%95%CE%9D%CE%97%CE%9C%CE%95%CE%A1%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F\\_%CE%95%CE%9D%CE%A4%CE%A5%CE%A0%CE%9F.pdf](http://www.autoblog.gr/wp-content/uploads/2013/07/FISIKON_%CE%95%CE%9D%CE%97%CE%9C%CE%95%CE%A1%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F_%CE%95%CE%9D%CE%A4%CE%A5%CE%A0%CE%9F.pdf)

EU GPP Criteria for Transport

<http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/transport.pdf>

European Commission, "Energy and Transport Research at the Joint Research Centre"

<http://ec.europa.eu/dgs/jrc/index.cfm?id=2270>

Green public procurement

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/sustainable\\_development/mi0002\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/mi0002_en.htm)

Green Public Procurement (GPP)

[http://ec.europa.eu/environment/gpp/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/gpp/index_en.htm)

Joint Research Center

<http://iet.jrc.ec.europa.eu/>

JRC: Key Scientific Activities

<http://iet.jrc.ec.europa.eu/key-scientific-activities>

Press Releases Database

[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-01-959\\_el.htm?locale=FR](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-959_el.htm?locale=FR)

UN Documents

<http://www.un-documents.net/agenda21.htm>

ΔΕΠΑ: "Το Fisikon κατακτά την αεριοκίνηση"

<http://www.autoblog.gr/2013/07/04/depa-to-fisikon-katakta-thn-aeriokinhsh-diktyo-prathriwn-fysikoy-aerioy-se-synergasia-me-el-pe/>

Ημερίδα Ινστιτούτου Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης, "Πράσινες μεταφορές στην Ελλάδα", Αθήνα 2008

<http://www.iene.gr/energyweek08/articlefiles/page02/BRACNOS.pdf>

Μεταφορές

[http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_el.htm)

Τζανετόπουλος Κωνσταντίνος, "Ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για τις Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις", Θεσσαλονίκη, 2012

[http://www.buy-](http://www.buy-smart.info/news5/events6/%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1-%C2%AB%CF%80%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE%CE%B8%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%85)

[smart.info/news5/events6/%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1-](http://www.buy-smart.info/news5/events6/%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1-%C2%AB%CF%80%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE%CE%B8%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%85)

[%C2%AB%CF%80%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B5%CF%82-](http://www.buy-smart.info/news5/events6/%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1-%C2%AB%CF%80%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE%CE%B8%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%85)

[2-](http://www.buy-smart.info/news5/events6/%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CE%AF%CE%B4%CE%B1-%C2%AB%CF%80%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE%CE%B8%CE%B5%CE%B9%CE%B5%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CF%85)

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και κλιματικής Αλλαγής, "Κάνουμε "Πράσινες" τις προμήθειες προϊόντων & υπηρεσιών του Δημοσίου"

["http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=749&language=el-GR](http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=749&language=el-GR)

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και κλιματικής Αλλαγής, "Πράσινες Δημόσιες Συμβάσεις"

<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=533&language=el-GR>

Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής, "Πράσινο Ταμείο και άλλες διατάξεις Άρθρο 3 – Πράσινοι Πόροι" , Αθήνα, 2010

<http://www.opengov.gr/minenv/?p=892>

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και κλιματικής Αλλαγής "Αγοράστε οικολογικά"

<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=1%2F5t6dQ7MvA%3D&tabid=533>



## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

### **Ελληνική νομοθεσία σχετική με προμήθειες του δημοσίου**

#### **N.4038/2012 (ΦΕΚ Α' 14)**

Επείγουσες ρυθμίσεις που αφορούν την εφαρμογή του μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012-2015. Επέκταση πεδίου εφαρμογής των συμφωνιών – πλαισίων στους πρόχειρους διαγωνισμούς, επιτρεπομένων των ηλεκτρονικών πλειστηριασμών και εγκαθίδρυση εσωτερικού διαβαθμισμένου δικτύου για στοιχεία ΕΔ όσον αφορά στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων.

#### **ΠΔ 136/2011 (ΦΕΚ Α' 267)**

Καθορισμός Κατώτατου Ύψους των Δαπανών που Ελέγχονται από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Περί χρηματικών ορίων εντός των οποίων διενεργούνται προληπτικοί έλεγχοι δαπανών.

#### **ΠΔ 97/2011 (ΦΕΚ Α' 232)**

«Προθεσμία Απόδοσης Λογαριασμού ΧΕΠ». Τροποποιεί εν μέρει το ΠΔ 113/2010.

#### **N.4019/2011 (ΦΕΚ Α' 216)**

Κοινωνική Οικονομία και Κοινωνική Επιχειρηματικότητα & Λοιπές Διατάξεις. Θέσπιση κοινωνικών κριτηρίων στις συμβάσεις (άρθρο 16).

#### **N.4013/2011 (ΦΕΚ Α' 204)**

Σύσταση Ενιαίας Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Συμβάσεων και Κεντρικού Ηλεκτρονικού Μητρώου Δημοσίων Συμβάσεων – Αντικατάσταση του έκτου κεφαλαίου του ν.3588/2007 (πρωχεντικός κώδικας) – Προπρωχεντική διαδικασία εξυγίανσης και άλλες διατάξεις. Οι διατάξεις του δεν εφαρμόζονται στις συμβάσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Ν.3978/2011, στις συμβάσεις που εξαιρούνται από το νόμο αυτόν σύμφωνα με τα άρθρα 17 και 24 αυτού, καθώς και στις συμβάσεις που συνάπτονται δυνάμει του άρθρου 346 της ΣΛΕΕ. Τροποποιήθηκε με το Ν.4072/12 (ΦΕΚ Α' 86).

**N.3978/2011 (ΦΕΚ Α' 137)**

Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Υπηρεσιών και Προμηθειών στους τομείς της Άμυνας και της Ασφάλειας – Εναρμόνιση με την Οδηγία 2009/81/EK – Ρύθμιση θεμάτων του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας. Ο βασικός νόμος για τις προμήθειες στρατιωτικού εξοπλισμού.

**N.3918/2011 (ΦΕΚ Α' 31)**

Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Σύστημα Υγείας και Άλλες Διατάξεις. Αφορά στο πρόγραμμα προμηθειών φαρμακευτικού και αναλώσιμου ή μη υγειονομικού υλικού των ΣΝ και τις προδιαγραφές του σε συνδυασμό με τις διατάξεις των νόμων 3580/2007 και 3846/2010.

**ΠΔ 113/2010 (ΦΕΚ Α' 194)**

Ανάληψη Υποχρεώσεων από τους Διατάκτες. Κατόπιν ψήφησης του Ν.3871/2010.

**N.3886/2010 (ΦΕΚ Α' 173)**

Δικαστική προστασία κατά τη σύναψη των δημοσίων συμβάσεων. Έννομη προστασία. Εναρμονίζει την Ελληνική νομοθεσία με την Οδηγία 89/665/ΕΟΚ του Συμβουλίου και την Οδηγία 92/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, τροποποιήθηκαν με την Οδηγία 2007/66/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου – Κατήργησε/αντικατέστησε το Ν.2522/1997 (ΦΕΚ Α' 178). Τροποποιήθηκε με το άρθρο 63 του Ν.4055/12 (ΦΕΚ Α' 51).

**N.3883/2010 (ΦΕΚ Α' 167)**

Υπηρεσιακή εξέλιξη και ιεραρχία των στελεχών των Ενόπλων Δυνάμεων - Θέματα διοίκησης των Ενόπλων Δυνάμεων, Στρατολογίας και συναφείς διατάξεις. Περί ενεργοποίησης Υποπρογραμμάτων Τριετούς Κυκλώμενου Προγράμματος.

**N.3871/2010 (ΦΕΚ Α' 141)**

Δημοσιονομική Διαχείριση και Ευθύνη (Τροποποίηση Δημοσίου Λογιστικού). Τροποποίηση Ν.2362/1995.

**N.3861/2010 (ΦΕΚ Α' 112)**

Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των κυβερνητικών, διοικητικών και αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο «Πρόγραμμα Διαύγεια».

**N.3845/10 (ΦΕΚ Α' 65)**

Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη-μέλη της Ευρωζώνης και το ΔΝΤ.

**ΠΔ 3/2008 (ΦΕΚ Α' 3)**

Μητρώο κατασκευαστών αμυντικού υλικού.

**N.3648/2008 (ΦΕΚ Α' 38)**

Ρυθμίσεις θεμάτων αναπήρων πολέμου, προσωπικού του ΥΠΕΘΑ και άλλες διατάξεις. Τροποποίηση του Ν.3433/2006 (Άρθρο 37).

**ΠΔ 118/2007 (ΦΕΚ Α' 150)**

Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου. Βασικό νομοθέτημα για τις προμήθειες μη στρατιωτικού εξοπλισμού.

**ΠΔ 60/2007 (ΦΕΚ Α' 64)**

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005.

**ΠΔ 59/2007 (ΦΕΚ Α' 63)**

Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ «Περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών».

**N.3614/2007 (ΦΕΚ Α' 267)**

Διαχείριση, Έλεγχος, και Εφαρμογή Αναπτυξιακών Παρεμβάσεων για την Προγραμματική Περίοδο 2007-2013. Τροποποιήθηκε με το Ν.3840/2010.

**N.3581/2007 (ΦΕΚ Α' 140)**

Πώληση και ταυτόχρονη μίσθωση ακινήτων του δημοσίου μακροχρόνιες και χρηματοδοτικές μισθώσεις του δημοσίου και άλλες διατάξεις. Στέγαση Κρατικών Υπηρεσιών.

**N.3548/2007 (ΦΕΚ Α' 68)**

Καταχώρηση δημοσιεύσεων των φορέων του δημοσίου στο νομαρχιακό και τοπικό τύπο και άλλες διατάξεις. Τροποποιήθηκε με το Ν.3752/2009.

**ΠΔ 73/2006 (ΦΕΚ Α' 76)**

Διάρθρωση, αρμοδιότητες και στελέχωση των Γενικών Διευθύνσεων ΥΠΕΘΑ. Τροποποιήθηκε με το ΠΔ 70/2007 (ΦΕΚ Α' 85).

**N.3433/2006 (ΦΕΚ Α' 20)**

Προμήθειες αμυντικού υλικού των ΕΔ. Κατήργησε το ΠΔ 284/1989 και τροποποιήθηκε με το Ν.3648/2008.

**N.3414/2005 (ΦΕΚ Α' 279)**

Τροποποίηση του Ν. 3310/2005 «Μέτρα για τη διασφάλιση της διαφάνειας και την αποτροπή καταστρατηγήσεων κατά τη διαδικασία σύναψης δημοσίων συμβάσεων».

**N.3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232)**

Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Τροποποιήθηκε με το Ν.3483/2006.

**N.3310/2005 (ΦΕΚ Α' 30)**

Μέτρα για τη διασφάλιση της διαφάνειας και την αποτροπή καταστρατηγήσεων κατά τη διαδικασία σύναψης δημοσίων συμβάσεων. Τροποποιήθηκε με το Ν.3414/2005. Προσδιορίζονται όροι όπως «δημόσιες συμβάσεις». Με το άρθρο 12 τροποποιούνται ή καταργούνται ο Ν.2328/1995, ο Ν.3021/2002 κ.α. Έλεγχος νομιμότητας συμβάσεων, εάν η προϋπολογιζόμενη δαπάνη τους υπερβαίνει το ποσό των 1.000.000 €.

**ΠΔ 104/2004 (ΦΕΚ Α' 71)**

Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας περί Δημοσίων Συμβάσεων προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2001/78/ΕΚ της 13ης Σεπτεμβρίου 2001 και τροποποίηση των ΠΔ 370/95 (ΦΕΚ 199/Α'/14.9.1995) και 57/2000 (ΦΕΚ 45/Α'/2.3.2000). Τροποποίηση των ΠΔ 370/1995 και 57/2000.

**N.3301/2004 (ΦΕΚ Α' 7263)**

Συμφωνίες παροχής χρηματοοικονομικής ασφάλειας κ.λπ.

**N.3230/2004 (ΦΕΚ Α' 44)**

Καθιέρωση συστήματος διοίκησης με στόχους, μέτρηση της αποδοτικότητας και άλλες διατάξεις. Τροποποίησε το Ν.2690/1999 (ΦΕΚ Α' 45), ο οποίος με τη σειρά του τροποποιήθηκε με το Ν.2880/2001 (ΦΕΚ Α' 9), το Ν.3242/2004 (ΦΕΚ Α' 102), το Ν.3345/2005 (ΦΕΚ Α' 138) και το Ν.3448/2006 (ΦΕΚ Α' 57).

**ΠΔ 166/2003 (ΦΕΚ Α' 138)**

Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην οδηγία 2000/35 της 29-6-2000 για την καταπολέμηση των καθυστερήσεων πληρωμών στις εμπορικές συναλλαγές.

**ΠΔ 131/2003 (ΦΕΚ Α' 116)**

Προσαρμογή στην Οδηγία 2000/31 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, σχετικά με ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά. Οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο.

**N.3193/2003 (ΦΕΚ Α' 266)**

Κανόνες τιμολόγησης, ρυθμίσεις ΦΠΑ ηλεκτρονικών υπηρεσιών και άλλες διατάξεις. Προληπτικός έλεγχος συμβάσεων από το ΕΣ.

**N.3130/2003 (ΦΕΚ Α' 76)**

Μισθώσεις ακινήτων για στέγαση Δημοσίων Υπηρεσιών και άλλες διατάξεις. Στέγαση Κρατικών Υπηρεσιών.

**ΠΔ 4/2002 (ΦΕΚ Α' 3)**

Εκτέλεση ενεργειών τεχνικής βοήθειας - στήριξης και διαχείριση των αντίστοιχων πόρων.

**N.3060/2002 (ΦΕΚ Α' 242)**

Ρύθμιση θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Δικαιοσύνης. Προσυμβατικός προληπτικός έλεγχος συμβάσεων από το ΕΣ – Τροποποίησε την παράγραφο 1 του άρθρου 8 του Ν.2741/1999, ενώ τα ποσά του εδαφίου (1) της υποπαραγράφου 7α αναπροσαρμόστηκαν με το άρθρο 12 του Ν.3310/2005 (παράγρ. 27).

**N.3054/2002 (ΦΕΚ Α' 230)**

Οργάνωση της Αγοράς Πετρελαιοειδών και Άλλες Διατάξεις. Τροποποιήθηκε με τους Νόμους 3335/2005 και 3419/2005.

**N.3021/2002 (ΦΕΚ Α' 143)**

Περιορισμοί στη Σύναψη Δημοσίων Συμβάσεων με Πρόσωπα που δραστηριοποιούνται ή Συμμετέχουν σε Επιχειρήσεις Μέσων Ενημέρωσης. Περιοριστικές Προβλέψεις – Οι διατάξεις των άρθρων 1 και 6 καταργήθηκαν με το Ν.3310/2005 (άρθρο 12 παράγρ. 26).

**N.2955/2001 (ΦΕΚ Α' 256)**

Προμήθειες Νοσοκομείων. Ειδικός κανονισμός που αφορά και στα στρατιωτικά νοσοκομεία

**N.2913/2001 (ΦΕΚ Α' 102)**

Ρύθμιση θεμάτων Μετοχικών Ταμείων ΥΠΕΘΑ και άλλες διατάξεις.

**ΠΔ 150/2001 (ΦΕΚ Α' 125)**

Περί ηλεκτρονικών υπογραφών. Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 99/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου.

**ΠΔ 105/2000 (ΦΕΚ Α' 100)**

Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας περί προμηθειών του δημοσίου τομέα προς το κοινοτικό δίκαιο και ειδικότερα προς τις διατάξεις του άρθρου 2 της Οδηγίας 97/52/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Οκτωβρίου 1997 και τροποποίηση του ΠΔ 370/1995. Τροποποίηση του ΠΔ 370/1995.

**ΠΔ 57/2000 (ΦΕΚ Α' 45)**

Προσαρμογή Ελληνικής Νομοθεσίας στο Κοινοτικό Δίκαιο, σχετικά με τη σύναψη συμβάσεων προμηθειών, έργων και υπηρεσιών και ειδικότερα προς τις διατάξεις της Οδηγίας 93/38/ΕΟΚ, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς ύδατος, ενέργειας, μεταφορών και τηλεπικοινωνιών.

**N.2859/2000 (ΦΕΚ Α' 248)**

Κύρωση Κώδικα ΦΠΑ.

**N.2854/2000 (ΦΕΚ Α' 243)**

Δικαστική προστασία κατά το στάδιο που προηγείται της σύναψης συμβάσεων φορέων οι οποίοι λειτουργούν στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών σύμφωνα με την Οδηγία 92/13/ΕΟΚ και άλλες διατάξεις. Έννομη προστασία (εν ισχύ μόνο το άρθρο 6).

**N.2741/1999 (ΦΕΚ Α' 199)**

Ενιαίος Φορέας Ελέγχου Τροφίμων, άλλες ρυθμίσεις θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Ανάπτυξης και λοιπές διατάξεις. Άρθρο 8: Κρατικές προμήθειες – Τροποποιήσεις στο Ν.2286/1995 και το ΠΔ 394/1996 (περί δημοσιεύσεων).

**ΠΔ 346/1998 (ΦΕΚ Α' 230)**

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών προς τις διατάξεις της Οδηγίας 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 18ης Ιουλίου 1992. Στο άρθρο 8 (παράγρ. 1 και 2) καθορίζονται οι σχετικές κατηγορίες υπηρεσιών. Τροποποιήθηκε με το ΠΔ 18/2000 (ΦΕΚ Α' 15).

**N.2513/1997 (ΦΕΚ Α' 139)**

Κύρωση της Συμφωνίας περί Δημοσίων Συμβάσεων Προμηθειών.

**N.2472/1997 (ΦΕΚ Α' 50)**

Προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 του Ν.2819/2000 (ΦΕΚ Α' 84) και το άρθρο 34 του Ν.2915/2001 (ΦΕΚ Α' 109).

**ΠΔ 394/1996 (ΦΕΚ Α' 266)**

Κανονισμός Προμηθειών Δημοσίου. Εκδόθηκε κατά τα προβλεπόμενα από το άρθρο 5 του Ν.2286/1995 με εξαιρέσεις για το ΥΠΕΘΑ και τους ΟΤΑ. Τροποποιήθηκε με το άρθρο 35 του Ν.3377/2005. Σήμερα, κατά βάση, ακολουθείται το ΠΔ 118/2007.

**ΠΔ 310/1996 (ΦΕΚ Α' 214)**

Για τον έλεγχο της διαφάνειας στον ευρύτερο χώρο. Άρθρο 10 (Διασταύρωση στοιχείων εταιριών που αναλαμβάνουν έργα ή προμήθειες του δημοσίου). Καταργήθηκε και ενσωματώθηκε στο Ν.3021/2002.

**ΠΔ 82/1996 (ΦΕΚ Α' 66)**

Ονομαστικοποίηση μετοχών ΑΕ που μετέχουν σε διαδικασίες ανάληψης έργων ή προμηθειών του δημοσίου ή των ΝΠ του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Περιοριστικές προβλέψεις – Εκδόθηκε σε εκτέλεση του Ν.2328/1995. Τροποποιήθηκε με τους Ν.2372/1996, Ν.2414/1996, Ν.2523/1997 και Ν.3310/2005 όπως ανεστάλη χρονικά με το Ν.3345/2005 (άρθρο 45).

**Ν.2362/1995 (ΦΕΚ Α' 247)**

Περί Δημοσίου Λογιστικού, ελέγχου των δαπανών του Κράτους και άλλες διατάξεις.

**Ν.2331/1995 (ΦΕΚ Α' 173)**

Πρόληψη και καταστολή της νομιμοποίησης εσόδων από εγκληματικές δραστηριότητες και άλλες ποινικές διατάξεις – Ολομέλεια Αρείου Πάγου – Διαιτησίες και άλλες διατάξεις. Τροποποιήθηκε με το Ν.3424/2005 (ΦΕΚ Α' 305).

**Ν.2328/1995 (ΦΕΚ Α' 159)**

Υποχρέωση Ονομαστικοποίησης Μετοχών. Άρθρο 15 Περιοριστική Πρόβλεψη.

**Ν.2292/1995 (ΦΕΚ Α' 35)**

Περί οργάνωσης και λειτουργίας ΥΠΕΘΑ, διοίκησης και ελέγχου των ΕΔ και άλλες διατάξεις. Τροποποιήθηκε με το Ν.2984/2002 (ΦΕΚ Α' 15).

**Ν.2289/1995 (ΦΕΚ Α' 27)**

Αναζήτηση, Έρευνα και Εκμετάλλευση Υδρογοναναθράκων και Άλλες Διατάξεις. Άρθρο 15 περί απ' ευθείας ανάθεσης προμήθειας πετρελαιοειδών από τις ΕΔ στα εθνικά διωλιστήρια

**Ν.2286/1995 (ΦΕΚ Α' 19)**

Προμήθειες του δημοσίου τομέα και ρυθμίσεις συναφών θεμάτων. Ουσιαστικά, επαναφέρει το σύστημα της κεντρικής εκτέλεσης προμηθειών του δημοσίου που είχε καταργηθεί με το Ν.2000/1991 – Συμπληρώσεις, τροποποιήσεις και αντικαταστάσεις πραγματοποιήθηκαν με τα εξής νομοθετήματα: Ν.2323/1995, ΠΔ 238/1995, ΠΔ 185/1996, Ν.2503/1997, Ν.2602/1998, Ν.2737/1999, Ν.2741/1999, Ν.2810/2000, Ν.2817/2000, Ν.2843/2000, Ν.3065/2002.



**ΠΔ 370/1995 (ΦΕΚ Α' 199)**

Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας περί προμηθειών του δημοσίου προς το Κοινοτικό Δίκαιο, ειδικότερα προς τις διατάξεις της Οδηγίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 93/36/ΕΕ της 14 Ιουνίου 1993 (ΕΕ αριθ. L 199 της 9.8.93, σελ.1) περί συντονισμού των διαδικασιών για την σύναψη συμβάσεων δημοσίων προμηθειών. Τροποποιήθηκε με το ΠΔ 105/2000 και το ΠΔ 104/2004.

**Ν.2168/1993 (ΦΕΚ Α' 147)**

Ρύθμιση θεμάτων που αφορούν όπλα, πυρομαχικά, εκρηκτικές ύλες, εκρηκτικούς μηχανισμούς και άλλες διατάξεις.

**Ν.1881/1990 (ΦΕΚ Α' 42)**

Κύρωση απόφασης για κλιμάκωση του ποσοστού της ΑΤΑ στις συντάξεις και τα βοηθήματα του δημοσίου από 1-1-1990 και άλλες διατάξεις - Άρθρο 11: Ρύθμιση διαδικασιών συμβάσεων ανάθεσης εκτέλεσης εργασιών από το Δημόσιο και τα ΝΠΔΔ - Κύρωση της υπ' αριθμ. 2043748/519/0026/22.5.1989 Απόφασης Υπουργείου Οικονομικών.

**ΠΔ 18/1989 (ΦΕΚ Α' 8)**

Κωδικοποίηση διατάξεων νόμων για το Συμβούλιο της Επικρατείας.

**ΠΔ 456/1984 (ΦΕΚ Α' 164)**

Αστικός κώδικας και εισαγωγικός του νόμος.

**ΠΔ 774/1980 (ΦΕΚ Α' 189)**

Περί ΕΣ ισχύουσες διατάξεις.

**Ν.715/1979 (ΦΕΚ Α' 212)**

Περί τρόπου ενεργείας υπό των ΝΠΔΔ προμηθειών, μισθώσεων και εκμισθώσεων εν γένει, αγορών ή εκποιήσεων ακινήτων, εκποιήσεων κινητών πραγμάτων ως και εκτελέσεως εργασιών. Μισθώσεις ΝΠΔΔ (Ταμεία ΕΔ).

**ΝΔ 764/1978 (ΦΕΚ Α' 49)**

Περί απαλλαγής εκ των υπέρ του δημοσίου και τρίτων κρατήσεων, των πάσης φύσεως δαπανών εις βάρος των ειδικών προγραμμάτων εξοπλισμού και υποδομής των ΕΔ και των Σωμάτων Ασφαλείας.

**ΝΔ 721/1970 (ΦΕΚ Α' 251)**

Περί Οικονομικής μερίμνης και Λογιστικού των ΕΔ.

**Ν.5227/1931 (ΦΕΚ Α' 292)**

Περί μεσαζόντων.