

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/1161**z dnia 20 czerwca 2019 r.****zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 192 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z konkluzjami Rady Europejskiej z 23–24 października 2014 r., Unia jest zaangażowana w działania na rzecz zrównoważonego, konkurencyjnego, bezpiecznego i niskoemisyjnego systemu energetycznego. W komunikacie Komisji z dnia 22 stycznia 2014 r. pt. „Ramy polityczne na okres 2020–2030 dotyczące klimatu i energii” określono ambitne zobowiązania Unii dotyczące dalszego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych do 2030 r. o co najmniej 40 % w porównaniu z rokiem 1990, zwiększenia udziału energii ze źródeł odnawialnych w energii zużywanej do co najmniej 27 %, uzyskania oszczędności energii na poziomie co najmniej 27 %, a także poprawy bezpieczeństwa energetycznego, konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju Unii. Od tego czasu w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 ⁽⁴⁾ ustalono udział energii ze źródeł odnawialnych w zużyciu końcowym energii brutto w Unii do 2030 r. na poziomie co najmniej 32 %, a w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2002 ⁽⁵⁾ wyznaczono Unii nowy poziom docelowy w zakresie efektywności energetycznej do 2030 r. wynoszący co najmniej 32,5 %.
- (2) W komunikacie z dnia 20 lipca 2016 r. zatytułowanym „Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej” Komisja ogłosiła, że w celu wypełnienia zobowiązań Unii podjętych podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu, która odbyła się w Paryżu w 2015 r., proces dekarbonizacji sektora transportu musi zostać przyspieszony, a w związku z tym emisje gazów cieplarnianych i emisje zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu będą musiały być konsekwentnie ograniczane do zera do połowy tego stulecia. Ponadto, emisje zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu, które są szkodliwe dla zdrowia i środowiska, powinny niezwłocznie zostać znacznie zmniejszone. Można to osiągnąć za pomocą wielu różnych inicjatyw politycznych, w tym za pomocą działań wspierających przejście na transport publiczny oraz poprzez wykorzystanie zamówień publicznych do promowania ekologicznie czystych pojazdów.
- (3) W komunikacie z dnia 31 maja 2017 r. zatytułowanym „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich” Komisja podkreśliła, iż zwiększenie produkcji i upowszechnianie ekologicznie czystych pojazdów, infrastruktury paliw alternatywnych i nowoczesnych usług systemowych wykorzystujących cyfryzację i automatyzację w Unii przynosi obywatelom Unii, państwom członkowskim i branżom przemysłowym różnorodne korzyści. Korzyści te obejmują bezpieczne i sprawne rozwiązania w zakresie mobilności oraz ograniczenie narażenia na szkodliwe emisje zanieczyszczeń. Ponadto, jak stwierdzono w orędziu o stanie Unii z dnia 13 września 2017 r., jednym z głównych celów dla Unii jest objęcie pozycji światowego lidera w dziedzinie dekarbonizacji.

⁽¹⁾ Dz.U. C 262 z 25.7.2018, s. 58.⁽²⁾ Dz.U. C 387 z 25.10.2018, s. 70.⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 18 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 13 czerwca 2019 r.⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2002 z dnia 11 grudnia 2018 r. zmieniająca dyrektywę 2012/27/UE w sprawie efektywności energetycznej (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 210).

- (4) Jak zapowiedziano w odnośnym komunikacie Komisji „Europa w ruchu”, niniejsza dyrektywa stanowi część drugiego pakietu wniosków, który ma wnieść wkład w unijne działania na rzecz mobilności niskoemisyjnej. Ten pakiet, przedstawiony w komunikacie Komisji z dnia 8 listopada 2017 r. zatytułowanym „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”, obejmuje połączenie środków po stronie podaży i popytu, których celem jest wprowadzenie Unii na drogę mobilności niskoemisyjnej oraz wzmocnienie konkurencyjności unijnego ekosystemu mobilności. Promowaniu ekologicznie czystych pojazdów powinien towarzyszyć dalszy rozwój transportu publicznego, ponieważ jest to jeden ze sposobów na zmniejszenie natężenia ruchu, a w konsekwencji redukcję emisji i poprawę jakości powietrza.
- (5) Innowacje w zakresie nowych technologii przyczyniają się do zmniejszenia emisji CO₂, zanieczyszczeń z pojazdów i do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, wspierając przy tym proces dekarbonizacji sektora transportu. Większe upowszechnienie niskoemisyjnych i zeroemisyjnych pojazdów drogowych spowoduje zmniejszenie emisji CO₂ i emisji niektórych zanieczyszczeń (pyłu zawieszonego, tlenków azotu i węglowodorów niemetanowych), a tym samym przyczyni się do poprawy jakości powietrza w miastach i na innych zanieczyszczonych obszarach, i jednocześnie będzie sprzyjać konkurencyjności i wzrostowi unijnego przemysłu na rosnącym globalnym rynku pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych. Komisja powinna realizować działania polityczne wspierające upowszechnianie takich nowych technologii w przemyśle i zwiększające zdolności produkcyjne w tym zakresie we wszystkich państwach członkowskich, aby przyczynić się do stworzenia równych warunków działania i zrównoważonego rozwoju we wszystkich państwach członkowskich.
- (6) Prognozy rynkowe wskazują na dalszy spadek cen zakupu ekologicznie czystych pojazdów. Niższe koszty eksploatacji i utrzymania już obecnie przyczyniają się do konkurencyjnego całkowitego kosztu własności. Oczekiwane obniżenie cen zakupu przyczyni się do dalszego ograniczenia barier w dostępności na rynku i upowszechnienia ekologicznie czystych pojazdów w następnej dekadzie.
- (7) Pomimo że Unia jest jednym z wiodących regionów w zakresie badań i ekoinnowacji o wysokiej wartości, najwięksi producenci autobusów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i akumulatorów mają siedziby w regionie Azji i Pacyfiku. Podobnie rozwój sytuacji na światowym rynku bateryjnych pojazdów elektrycznych jest sterowany przez rynki w Chinach i Stanach Zjednoczonych. Ambitna polityka Unii w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy przyczyni się do stymulowania innowacji oraz dalszego promowania konkurencyjności i wzrostu unijnego przemysłu na rozwijających się globalnych rynkach ekologicznie czystych pojazdów i powiązanej infrastruktury technologicznej. Jak zauważono w komunikacie z dnia 3 października 2017 r. zatytułowanym „Skuteczne zamówienia publiczne dla Europy”, Komisja będzie nadal liderem w dążeniu do zapewnienia równych warunków działania i wspierania lepszego dostępu do rynków zamówień publicznych w państwach trzecich, w tym w celu zakupu, leasingu, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów transportu drogowego.
- (8) Zważywszy na to, że według danych za 2018 r. wydatki publiczne na towary, roboty budowlane i usługi stanowią w przybliżeniu 16 % PKB, instytucje publiczne poprzez swoją politykę udzielania zamówień publicznych mogą rozwijać i wspierać rynki innowacyjnych towarów i usług. Aby osiągnąć ten cel, dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE⁽⁶⁾ powinna określać jasne i przejrzyste wymogi, w tym jasne długoterminowe cele w zakresie zamówień, a także prostą metodę ich obliczania. W dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE⁽⁷⁾ i 2014/25/UE⁽⁸⁾ określono minimalne przepisy dotyczące zamówień publicznych, które koordynują sposób, w jaki instytucje zamawiające i określone podmioty zamawiające dokonują zamówień na roboty budowlane, dostawy i usługi. W szczególności w dyrektywach tych ustanowiono ogólne progi pieniężne określające, które zamówienia publiczne mają być objęte unijnym prawodawstwem w zakresie zamówień publicznych. Progi te mają również zastosowanie do dyrektywy 2009/33/WE.
- (9) Do wprowadzenia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi niezbędna jest dostępność wystarczającej infrastruktury ładowania i uzupełniania paliwa. W dniu 8 listopada 2017 r. Komisja przyjęła plan działania na rzecz wspierania przyspieszonego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w Unii, obejmujący większe wsparcie wprowadzania infrastruktury publicznej za pomocą funduszy unijnych, co przyczyni się do stworzenia korzystniejszych warunków przejścia na ekologicznie czyste pojazdy, w tym w transporcie publicznym. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja dokona przeglądu wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE⁽⁹⁾ i przedłoży wniosek ustawodawczy w celu jej zmiany, jeżeli na podstawie tego przeglądu uzna to za konieczne.

⁽⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5).

⁽⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽⁹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

- (10) Dyrektywa 2009/33/WE uzupełnia horyzontalne przepisy Unii dotyczące zamówień publicznych i dodaje kryteria zrównoważonego rozwoju, a tym samym ma na celu pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Komisja przeprowadziła w 2015 r. ocenę *ex post* dyrektywy 2009/33/WE i stwierdziła, że dyrektywa ta nie pobudziła rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów w całej Unii, w szczególności ze względu na mankamenty związane z jej zakresem stosowania oraz przepisami dotyczącymi zakupu pojazdów. W wyniku tej oceny stwierdzono, że jej wpływ na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i emisji zanieczyszczeń powietrza, a także wpływ na promowanie konkurencyjności, był bardzo ograniczony.
- (11) W przeprowadzonej przez Komisję ocenie skutków rewizji dyrektywy 2009/33/WE podkreślono korzyści związane ze zmianą ogólnego podejścia do zarządzania procesem udzielania zamówień na ekologicznie czyste pojazdy na poziomie Unii. Ustanowienie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień może skutecznie pomóc w osiągnięciu celu, jakim jest promowanie i stymulowanie rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów w porównaniu z wariantem internalizacji kosztów zewnętrznych w ramach ogólnego procesu decyzyjnego w kwestii zamówień; podkreślono jednocześnie znaczenie uwzględnienia aspektów środowiskowych we wszystkich decyzjach dotyczących zamówień. Średnioterminowe i długoterminowe korzyści dla obywateli Unii i unijnych przedsiębiorstw w pełni uzasadniają takie podejście, o ile pozostawia ono instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym wystarczający margines elastyczności co do wyboru technologii, jakie mają być stosowane.
- (12) Rozszerzenie zakresu dyrektywy 2009/33/WE poprzez włączenie praktyk takich jak leasing, wynajem i dzierżawa z opcją zakupu pojazdów, a także zamówienia na niektóre usługi zapewnia uwzględnienie wszystkich odpowiednich praktyk udzielania zamówień. Do usług objętych zakresem niniejszej dyrektywy, takich jak usługi w zakresie publicznego transportu drogowego, usługi w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularny transport osób, a także specjalne usługi doręczania przesyłek pocztowych i paczek oraz usługi wywozu odpadów, należy zaliczyć usługi, w których pojazdy wykorzystywane do świadczenia tych usług należą do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, i które stanowią główny element zamówienia. Usługi te powinny być identyfikowane za pomocą ich odpowiednich kodów Wspólnego Słownika Zamówień wymienionych w załączniku. Przepisów niniejszej dyrektywy nie należy stosować z mocą wsteczną do obowiązujących umów.
- (13) Istnieje szerokie poparcie ze strony kluczowych zainteresowanych stron dla wprowadzenia definicji „ekologicznie czystych pojazdów” uwzględniającej wymogi dotyczące zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i emisji zanieczyszczeń powietrza z pojazdów lekkich. Aby zapewnić odpowiednie zachęty do promowania rozwoju rynku pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych w Unii, przepisy dotyczące udzielania zamówień publicznych wprowadzane niniejszą dyrektywą powinny być dopasowane do definicji pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych przewidzianej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631⁽¹⁰⁾. Działania prowadzone na podstawie niniejszej dyrektywy przyczynią się do spełnienia wymogów norm określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/631. Aby poprawić jakość powietrza, ekologicznie czyste pojazdy powinny osiągać lepsze wyniki w porównaniu z minimalnymi wymogami dla tlenków azotu (NO_x) i dla drobnych cząstek - Liczba Cząstek (PN) określonymi zgodnie z obowiązującymi dopuszczalnymi wartościami emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Oprócz pojazdów zeroemisyjnych istnieje obecnie niewiele pojazdów lekkich, których emisje zanieczyszczeń powietrza nie przekraczają 80 % obecnie dopuszczalnych wartości emisji. Oczekuje się jednak, że liczba takich pojazdów wzrośnie w nadchodzących latach, zwłaszcza liczba pojazdów hybrydowych typu plug-in. Bardziej ambitne podejście w kwestii zamówień publicznych może stanowić istotną dodatkową zachętę dla rynku.
- (14) Ekologicznie czyste pojazdy ciężkie należy zdefiniować biorąc pod uwagę zużycie paliw alternatywnych, zgodnie z dyrektywą 2014/94/UE. W przypadku gdy w zamawianych pojazdach mają być stosowane biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne lub parafinowe, instytucje zamawiające i podmioty zamawiające muszą zapewnić – za pomocą obowiązkowych klauzul umownych lub równie skutecznych środków w ramach procedury udzielania zamówień publicznych – aby w pojazdach tych były używane tylko takie paliwa. Chociaż paliwa te mogą zawierać dodatki paliwowe, jak ma to na przykład miejsce w przypadku paliwa na bazie etanolu do dostosowanych silników Diesla (ED95), nie powinny one być mieszane z paliwami kopalnymi.
- (15) W celu poprawy jakości powietrza w gminach konieczne jest odnowienie floty transportowej poprzez wprowadzenie ekologicznie czystych pojazdów. Ponadto zasady gospodarki o obiegu zamkniętym wymagają przedłużania cyklu życia produktu. W związku z tym pojazdy, które spełniają wymogi dotyczące ekologicznie czystych pojazdów lub pojazdów zeroemisyjnych w wyniku modernizacji, powinny również być zaliczane na poczet osiągnięcia odnośnych minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13).

- (16) Pojazdy lekkie i pojazdy ciężkie wykorzystywane są do różnych celów, a poziom dojrzałości rynku jest inny w obu przypadkach i dlatego korzystne byłoby uwzględnienie tych różnic w przepisach dotyczących zamówień publicznych. W ocenie skutków uznano, że rynki niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów miejskich charakteryzują się większą dojrzałością, podczas gdy rynki niskoemisyjnych i zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych znajdują się na wcześniejszym etapie rozwoju. Ze względu na ograniczony stopień dojrzałości rynku autokarów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych, stosunkowo ograniczoną rolę zamówień publicznych w tym segmencie rynku oraz szczególne wymogi operacyjne autokary nie powinny być objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy. Zgodnie z podejściem przyjętym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009⁽¹⁾ oraz w Regulaminie 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) pojazdy kategorii M₃ z miejscami dla stojących pasażerów, umożliwiające częste przemieszczanie się pasażerów, uznaje się za autobusy, natomiast pojazdy kategorii M₃ posiadające bardzo ograniczone miejsce dla stojących pasażerów lub nieposiadające go wcale uznaje się za autokary. Z uwagi na bardzo ograniczony rynek autobusów dwupokładowych oraz ich szczególne ograniczenia związane z projektowaniem, w pierwszym okresie odniesienia objętym niniejszą dyrektywą należy stosować niższe minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień na pojazdy zeroemisyjne należące do tej kategorii pojazdów ciężkich w państwach członkowskich, w których znaczną część zamówień publicznych stanowią autobusy dwupokładowe.
- (17) Aby uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obciążeń na organy publiczne i wykonawców, państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia z wymogów niniejszej dyrektywy zamówień publicznych na niektóre pojazdy o szczególnych cechach związanych z ich wymogami operacyjnymi. Należą do nich pojazdy opancerzone, karetki pogotowia, karawany, pojazdy kategorii M₁ przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich, żurawie samojezdne, pojazdy zaprojektowane i skonstruowane do używania głównie na budowach lub w kamieniołomach, w obiektach portowych lub lotniskowych, a także pojazdy specjalnie zaprojektowane i skonstruowane lub przystosowane do użytku sił zbrojnych, ochrony ludności, straży pożarnej oraz służb odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego. Takie przystosowanie może dotyczyć instalacji specjalistycznego sprzętu łączności lub świateł ostrzegawczych. Wymogi przewidziane w niniejszej dyrektywie nie powinny mieć zastosowania do pojazdów, które są zaprojektowane i skonstruowane specjalnie do wykonywania prac i nie nadają się do przewozu pasażerów ani do przewozu towarów. Należą do nich pojazdy przeznaczone do utrzymania dróg, takie jak pługi śnieżne.
- (18) Ustanowienie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy, które mają zostać osiągnięte na poziomie państw członkowskich w dwóch okresach odniesienia kończących się w 2025 r. i w 2030 r., powinno przyczynić się do pewności odnośnie do polityki prowadzonej względem rynków, na których konieczne są inwestycje w zakresie mobilności niskoemisyjnej i zeroemisyjnej. Minimalne poziomy docelowe wspierają tworzenie rynku ekologicznie czystych pojazdów w całej Unii. Te poziomy docelowe przewidują czas na dostosowanie procesów udzielania zamówień publicznych i wysyłają jasny sygnał rynkowi. Ponadto wprowadzenie wymogu, aby połowa minimalnego poziomu docelowego w odniesieniu do autobusów zamawianych w tych okresach odniesienia była zrealizowana w drodze zamówień na autobusy zeroemisyjne, wzmacnia zobowiązanie do dekarbonizacji sektora transportu. Należy zauważyć, że trolejbusy uznawane są za autobusy zeroemisyjne, pod warunkiem że napędzane są wyłącznie energią elektryczną lub korzystają wyłącznie z zeroemisyjnego mechanizmu napędowego, gdy nie są podłączone do trakcji, w przeciwnym razie nadal są uznawane za ekologicznie czyste pojazdy. W ocenie skutków zauważono, że państwa członkowskie w coraz większym stopniu ustalają krajowe poziomy docelowe w zależności od zdolności ekonomicznych oraz wagi problemu. Należy ustalić różne poziomy docelowe dla poszczególnych państw członkowskich zgodnie z ich zdolnościami ekonomicznymi (produkt krajowy brutto na mieszkańca) oraz narażeniem na zanieczyszczenia (zagęszczenie urbanistyczne). W ocenie oddziaływania terytorialnego przeprowadzonej w odniesieniu do niniejszej dyrektywy pokazano, że wpływ zostanie równomiernie rozłożony między regionami w Unii.
- (19) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość elastycznego rozdzielania zadań służących osiągnięciu minimalnych poziomów docelowych na swoim terytorium, zgodnie z ramami konstytucyjnymi i z celami polityki transportowej. Przy przydzielaniu zadań w obrębie danego państwa członkowskiego można brać pod uwagę różne czynniki, takie jak różnice w zdolnościach gospodarczych, jakość powietrza, gęstość zaludnienia, cechy systemów transportowych, strategię na rzecz dekarbonizacji transportu i ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, lub wszelkie inne odpowiednie kryteria.
- (20) Pojazdy, które nie emitują zanieczyszczeń z rury wydechowej, również pozostawiają ślad środowiskowy ze względu na emisję pochodzące z łańcucha dostaw paliwa – począwszy od etapu ekstrakcji po zbiornik paliwa – a także ze względu na proces wytwarzania komponentów i możliwości ich recyklingu. W celu zachowania spójności z celami zrównoważonego rozwoju wpływ produkcji akumulatorów na środowisko w Unii i poza nią powinien być ograniczony do minimum, w szczególności w odniesieniu do procesu wydobycia surowców wykorzystywanych w procesie produkcji akumulatorów. Promowanie technologii pozwalających sprostać temu wyzwaniu, takich jak trwałe i nadające się do recyklingu akumulatory, może przyczynić się do ogólnej trwałości

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

tych pojazdów elektrycznych, poprzez takie inicjatywy jak europejski sojusz na rzecz baterii (EU Battery Alliance) i plan działania UE w zakresie akumulatorów oraz w związku z przeglądem dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/66/WE⁽¹²⁾. Ewentualne odzwierciedlenie emisji CO₂ w cyklu życia pojazdów i ich emisji CO₂ na wszystkich etapach łańcucha paliwowego w okresie po 2030 r. należy rozpatrywać z uwzględnieniem odpowiednich przepisów prawa Unii dotyczących obliczania wartości emisji w tym momencie.

- (21) W zaleceniu z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym⁽¹³⁾ Parlament Europejski wezwał państwa członkowskie, aby sprzyjały strategiom ekologicznym zamówień publicznych, promując nabywanie pojazdów zeroemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń przez organy publiczne na potrzeby ich własnych flot lub w ramach publicznych lub półpublicznych programów wspólnego użytkowania samochodów osobowych, oraz zaapelował o stopniowe wycofanie do 2035 r. nowych samochodów emitujących CO₂.
- (22) Maksymalny wpływ można osiągnąć w przypadku skupienia się na zamówieniach publicznych na ekologicznie czyste pojazdy na obszarach charakteryzujących się stosunkowo wysokim poziomem zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Zachęca się instytucje publiczne w państwach członkowskich, aby – realizując swoje krajowe minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień – skoncentrowały się w szczególności na tych obszarach. Instytucje publiczne zachęca się też, aby podjęły środki, takie jak udostępnienie instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym wystarczających środków finansowych, żeby uniknąć sytuacji, w której koszty dotrzymania minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień ustanowionych w niniejszej dyrektywie doprowadzą do wzrostu cen biletów dla konsumentów lub ograniczenia usług transportu publicznego lub będą zniechęcać do rozwoju ekologicznych środków transportu niefrogowego, takich jak tramwaje i pociągi metra. Instytucje publiczne powinny uwzględniać związane z tym działania w sprawozdaniach przedkładanych zgodnie z niniejszą dyrektywą. Aby uniknąć nieproporcjonalnego obciążenia i zoptymalizować potencjalne skutki niniejszej dyrektywy, należy zapewnić organom publicznym odpowiednią pomoc techniczną.
- (23) Transport publiczny przyczynia się jedynie w niewielkim stopniu do emisji pochodzących z sektora transportu. W celu dalszego promowania dekarbonizacji transportu, poprawy jakości powietrza i utrzymania równych warunków działania dla różnych podmiotów gospodarczych państwa członkowskie mogą, zgodnie z prawem Unii, podjąć decyzję o nałożeniu podobnych wymogów również na podmioty prywatne i usługi nieobjęte zakresem niniejszej dyrektywy, takie jak przedsiębiorstwa taksówkowe, wypożyczalnie samochodów i przedsiębiorstwa umożliwiające wspólny przejazd samochodem.
- (24) Rachunek kosztów cyklu życia stanowi dla instytucji zamawiających i podmiotów zamawiających ważne narzędzie służące uwzględnieniu kosztów energetycznych i środowiskowych w całym cyklu życia pojazdu, łącznie z kosztem emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń na podstawie odpowiedniej metody określania ich wartości pieniężnej. Biorąc pod uwagę ograniczone zastosowanie metody obliczania kosztów całego cyklu użytkowania zgodnie z dyrektywą 2009/33/WE oraz informacje przedstawione przez instytucje i podmioty zamawiające na temat stosowania własnych metod dopasowanych do ich specyficznych sytuacji i potrzeb, nie należy wymagać stosowania żadnej obowiązkowej metody, lecz umożliwić instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym wybór dowolnej metody określania kosztów cyklu użytkowania w celu wsparcia ich procesów udzielania zamówień, na podstawie kryteriów oferty najkorzystniejszej ekonomicznie określonych w art. 67 dyrektywy 2014/24/UE oraz art. 82 dyrektywy 2014/25/UE, z uwzględnieniem opłacalności w całym cyklu użytkowania pojazdu oraz aspektów środowiskowych i społecznych.
- (25) Sprawozdawczość dotycząca zamówień publicznych w ramach niniejszej dyrektywy powinna zapewnić przejrzysty przegląd rynku, aby umożliwić skuteczne monitorowanie jej wdrożenia. Takie działania sprawozdawcze powinny rozpocząć się od wstępnego przekazania Komisji informacji przez państwa członkowskie do dnia 2 sierpnia 2022 r., i powinny być kontynuowane poprzez przedłożenie pierwszego kompleksowego sprawozdania na temat realizacji minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień w 2026 r., a następnie co trzy lata. Ramy czasowe powinny być dostosowane do istniejących obowiązków sprawozdawczych wynikających z dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE. W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych nakładanych na organy publiczne oraz ustanowienia skutecznego przeglądu rynku należy ułatwić składanie uproszczonych sprawozdań. Komisja przedstawi rozwiązania w zakresie rejestracji i monitorowania w ramach bazy danych Tenders Electronic Daily (TED) oraz zapewni obszerną sprawozdawczość w zakresie pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych oraz pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w kontekście Wspólnego Słownika Zamówień Unii. Określone kody Wspólnego Słownika Zamówień wspomogą rejestrację i monitorowanie w ramach bazy danych TED.

⁽¹²⁾ Dyrektywa 2006/66/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. w sprawie baterii i akumulatorów oraz zużytych baterii i akumulatorów oraz uchylająca dyrektywę 91/157/EWG (Dz.U. L 266 z 26.9.2006, s. 1).

⁽¹³⁾ Dz.U. C 298 z 23.8.2018, s. 140.

- (26) Dodatkowe wsparcie dla rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów i ich infrastruktury można osiągnąć poprzez ukierunkowane środki wsparcia publicznego na poziomach krajowym i unijnym. Środki takie obejmują większe wykorzystanie funduszy unijnych na wsparcie odnowienia flot transportu publicznego oraz usprawnienie wymiany wiedzy i dopasowanie zamówień, aby umożliwić podjęcie działań w skali wystarczającej do uzyskania redukcji kosztów i wpływu na rynek. W wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska i cele związane z energią w latach 2014–2020⁽¹⁴⁾ uznano możliwość wsparcia publicznego na rzecz promowania rozwoju infrastruktury niezbędnej do dystrybucji paliw alternatywnych. W odniesieniu do tego rodzaju pomocy państwa nadal będą jednak miały zastosowanie postanowienia Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 107 i 108.
- (27) Instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym mogą pomóc ukierunkowane środki wsparcia na zakup ekologicznie czystych pojazdów. Na mocy obowiązujących wieloletnich ram finansowych (WRF) na lata 2014–2020 Unia dysponuje już zestawem różnych funduszy w celu wspierania państw członkowskich, organów lokalnych i zainteresowanych podmiotów w przechodzeniu na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. W szczególności europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne są głównym źródłem finansowania projektów mobilności w miastach. Ze środków unijnego programu badawczego „Horyzont 2020”, ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013⁽¹⁵⁾, finansuje się projekty w zakresie badań naukowych i innowacji dotyczące mobilności w miastach oraz inteligentnych miast i społeczności, natomiast wsparcie w ramach instrumentu „Łącząc Europę”, ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013⁽¹⁶⁾, przeznaczona jest na wdrażanie odpowiedniej infrastruktury w węzłach miejskich. Wprowadzenie definicji ekologicznie czystego pojazdu i ustalenie w niniejszej dyrektywie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na takie pojazdy może pomóc zapewnić jeszcze lepiej ukierunkowane wykorzystanie instrumentów finansowych Unii, w tym w następnych WRF na lata 2021–2027. Te środki wsparcia doprowadzą do obniżenia wysokich początkowo nakładów na inwestycje związane ze zmianą infrastruktury i wesprą dekarbonizację transportu.
- (28) Aby przyczynić się do zapewnienia pełnego wykorzystania potencjalnych korzyści, Komisja powinna udzielić państwom członkowskim wskazówek dotyczących różnych funduszy unijnych, które mogą być wykorzystane, oraz powinna ułatwić i zorganizować wymianę wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi w celu promowania zakupu, brania w leasing, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające. Komisja powinna również w dalszym ciągu świadczyć usługi doradztwa technicznego i finansowego na rzecz władz lokalnych i podmiotów gospodarczych za pośrednictwem takich instrumentów jak Europejskie Centrum Doradztwa Inwestycyjnego, JASPERS i JESSICA. Taka pomoc powinna obejmować zachęcanie instytucji zamawiających i podmiotów zamawiających do łączenia zasobów w ramach wspólnych zamówień na niskoemisyjne i energooszczędne pojazdy transportu drogowego, aby osiągnąć korzyści skali i ułatwić osiągnięcie celów niniejszej dyrektywy.
- (29) W celu zmaksymalizowania wpływu inwestycji należy lepiej koordynować mobilność i planowanie przestrzeni miejskiej, na przykład dzięki stosowaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są opracowywane z uwzględnieniem poszczególnych obszarów polityki i we współpracy z różnymi szczeblami systemu rządzenia oraz łączą w sobie różne rodzaje transportu, bezpieczeństwo ruchu drogowego, transport towarowy, zarządzanie mobilnością i inteligentne systemy transportowe. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej mogą odgrywać ważną rolę w osiągnięciu celów Unii w zakresie ograniczania emisji CO₂, hałasu i zanieczyszczenia powietrza.
- (30) W celu określenia jednolitych warunków wykonywania niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do określania wspólnego formatu sprawozdań państw członkowskich i trybu ich przekazywania. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁷⁾.
- (31) Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja powinna dokonać przeglądu wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE. W stosownym przypadku przeglądowi powinien towarzyszyć wniosek ustawodawczy w sprawie zmiany tej dyrektywy na okres po 2030 r., w tym określenia nowych ambitnych celów i rozszerzenia zakresu na inne

⁽¹⁴⁾ Dz.U. C 200 z 28.6.2014, s. 1.

⁽¹⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1291/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające „Horyzont 2020” – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji (2014–2020) oraz uchylające decyzję nr 1982/2006/WE (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 104).

⁽¹⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

⁽¹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

kategorii pojazdów, takie jak pojazdy kategorii L i maszyny budowlane. W przeglądzie Komisja powinna również ocenić między innymi możliwość dostosowania niniejszej dyrektywy do wszelkich metod obliczania emisji CO₂ w cyklu życia pojazdów oraz ich emisji CO₂ na wszystkich etapach łańcucha paliwowego opracowanych w związku z unijnymi normami emisji CO₂ dla pojazdów, a także możliwość promowania trwałych i nadających się do recyklingu akumulatorów oraz stosowania opon najwyższej klasy i bieżnikowanych.

- (32) Pomimo że minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień publicznych określone w niniejszej dyrektywie nie mają zastosowania do instytucji unijnych, wskazane jest, aby instytucje unijne stanowiły wzór do naśladowania.
- (33) Ponieważ cele niniejszej dyrektywy, a mianowicie stworzenie bodźców po stronie popytu na ekologicznie czyste pojazdy, aby wesprzeć przechodzenie na mobilność niskoemisyjną, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na wspólne i długoterminowe ramy polityki, a także ze względu na rozmiary działań możliwe jest ich lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (34) Zgodnie ze wspólną deklaracją polityczną z dnia 28 września 2011 r. państw członkowskich i Komisji dotyczącą dokumentów wyjaśniających⁽¹⁸⁾ państwa członkowskie zobowiązały się do złożenia, w uzasadnionych przypadkach, wraz z powiadomieniem o środkach transpozycji, jednego lub więcej dokumentów wyjaśniających związku między elementami dyrektywy a odpowiadającymi im częściami krajowych instrumentów transpozycyjnych. W odniesieniu do niniejszej dyrektywy ustawodawca uznaje, że przekazanie takich dokumentów jest uzasadnione.
- (35) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2009/33/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2009/33/WE

W dyrektywie 2009/33/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej”;

- 2) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i cele

Niniejsza dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby instytucje zamawiające i podmioty zamawiające uwzględniały przy udzielaniu zamówień na niektóre pojazdy transportu drogowego czynnik energetyczny i oddziaływanie na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycie energii oraz emisji CO₂ i niektórych zanieczyszczeń, w celu promowania i pobudzania rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zwiększania udziału sektora transportowego w polityce Unii dotyczącej środowiska, klimatu i energii.”;

- 3) art. 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Zwolnienia

Państwa członkowskie mogą zwolnić z wymogów określonych w niniejszej dyrektywie pojazdy, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. d) i w art. 2 ust. 3 lit. a) i b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 (*) oraz w pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 części A załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).”;

⁽¹⁸⁾ Dz.U. C 369 z 17.12.2011, s. 14.

4) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień na podstawie:

- a) umów dotyczących zakupu, leasingu, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów transportu drogowego udzielanych przez instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające, o ile mają one obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE (*) i 2014/25/UE (**);
- b) umów o świadczenie usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 (***), których przedmiotem jest świadczenie usług w zakresie pasażerskiego transportu drogowego o wartości przekraczającej próg określony przez państwa członkowskie, który nie przekracza mającej zastosowanie wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia;
- c) umów o świadczenie usług określonych w tabeli 1 w załączniku do niniejszej dyrektywy, o ile instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach 2014/24/UE i 2014/25/UE.

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do zamówień, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 2021 r. lub – jeśli nie przewiduje się zaproszeń – w przypadku których instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli procedurę udzielania zamówienia po tej dacie.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- a) pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), b) i c) oraz w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858;
- b) pojazdów kategorii M₃, innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 (****).

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

(***) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12. 2007, s. 1).

(****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).”;

5) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Definicje

Na potrzeby niniejszej dyrektywy:

- 1) »instytucje zamawiające« oznaczają instytucje zamawiające zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 1 dyrektywy 2014/24/UE oraz art. 3 dyrektywy 2014/25/UE;
- 2) »podmioty zamawiające« oznaczają podmioty zamawiające zdefiniowane w art. 4 dyrektywy 2014/25/UE;
- 3) »pojazd transportu drogowego« oznacza pojazd kategorii M lub N zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2018/858;

- 4) »ekologicznie czysty pojazd« oznacza:
- pojazd kategorii M_1 , M_2 lub N_1 o maksymalnej emisji z rury wydechowej wyrażonej w g CO_2/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej określonej wartości procentowej w stosunku do odpowiednich dopuszczalnych wartości emisji, jak podano w tabeli 2 w załączniku; lub
 - pojazd kategorii M_3 , N_2 lub N_3 wykorzystujący paliwa alternatywne, zdefiniowane w art. 2 pkt 1) i 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE (*), z wyjątkiem paliw produkowanych z surowców o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w przypadku których obserwuje się znaczną ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w pierwiastek węgla, zgodnie z art. 26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 (**). W przypadku pojazdów wykorzystujących biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe nie można mieszać tych paliw z konwencjonalnymi paliwami kopalnymi;
- 5) »zeroemisyjny pojazd ciężki« oznacza ekologicznie czysty pojazd zgodnie z definicją w pkt 4 lit. b) niniejszego artykułu, nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 (***), i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO_2/kWh lub z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 (****) i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO_2/km .

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

(**) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

(***) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

(****) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).”;

- 6) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby udzielanie zamówień na pojazdy i usługi, o których mowa w art. 3, było zgodne z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień określonymi w tabeli 3 w załączniku w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów lekkich, oraz określonymi w tabeli 4 w załączniku w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów ciężkich. Te poziomy docelowe są wyrażone jako minimalny odsetek ekologicznie czystych pojazdów w łącznej liczbie pojazdów transportu drogowego objętych sumą wszystkich zamówień, o których mowa w art. 3, udzielonych w okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. w pierwszym okresie odniesienia oraz między dniem 1 stycznia 2026 r. a 31 grudnia 2030 r. w drugim okresie odniesienia.

2. Na potrzeby obliczenia minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych datą zamówienia publicznego, którą należy przyjąć, jest data zakończenia procedury zamówienia publicznego w drodze udzielenia zamówienia.

3. Pojazdy, które są objęte definicją ekologicznie czystego pojazdu zgodnie z art. 4 pkt 4 lub zeroemisyjnego pojazdu ciężkiego zgodnie z art. 4 pkt 5 w wyniku modernizacji, mogą być zaliczane odpowiednio do ekologicznie czystych pojazdów lub zeroemisyjnych pojazdów ciężkich na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień.

4. W przypadku zamówień, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a), na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów transportu drogowego nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu na podstawie każdej umowy.

5. W przypadku umów, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) i c), na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów transportu drogowego, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową.

6. Jeżeli nowe poziomy docelowe na okres po dniu 1 stycznia 2030 r. nie zostaną przyjęte, zastosowanie mają w dalszym ciągu poziomy docelowe określone na drugi okres odniesienia, obliczane zgodnie z ust. 1–5 w kolejnych okresach pięcioletnich.

7. Państwa członkowskie mogą stosować wyższe krajowe poziomy docelowe lub bardziej rygorystyczne wymagania niż te, o których mowa w załączniku, lub mogą upoważnić instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające do stosowania wyższych krajowych poziomów docelowych lub bardziej rygorystycznych wymogów.”;

7) uchyla się art. 6 i 7;

8) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Wymiana wiedzy i najlepszych praktyk

Komisja ułatwia i organizuje wymianę wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi na temat praktyk w zakresie promowania udzielania zamówień na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy transportu drogowego przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisję wspomaga komitet utworzony art. 9 dyrektywy 2014/94/UE.

Komitet ten stanowi komitet w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 (*).

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

10) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Sprawozdania i przegląd

1. Do dnia 2 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie informują Komisję o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz o zamiarach państw członkowskich co do przyszłych działań wdrożeniowych, w tym o harmonogramie i ewentualnym podziale obciążeń między różnymi poziomami sprawowania rządów, a także o wszelkich innych sprawach, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne.

2. Do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy. Sprawozdania te towarzyszą sprawozdaniom przewidzianym w art. 83 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/24/UE oraz w art. 99 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/25/UE i zawierają informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, o przyszłych działaniach wdrożeniowych oraz wszelkie inne informacje, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne. Sprawozdania te zawierają również informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 niniejszej dyrektywy, na podstawie danych dostarczonych przez Komisję zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. Informacje te przedstawia się według kategorii zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2195/2002 (*).

3. W celu wsparcia państw członkowskich w wypełnianiu ich obowiązków sprawozdawczych Komisja zbiera i publikuje informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy, pozyskując stosowne dane z ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publikowanych w bazie danych Tenders Electronic Daily (TED), zgodnie z dyrektywami 2014/24/UE i 2014/25/UE.

4. Do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszej dyrektywy określające – na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 2 – środki podjęte w tym zakresie przez państwa członkowskie.

5. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja dokonuje przeglądu wdrożenia niniejszej dyrektywy i w stosownym przypadku przedstawia wniosek ustawodawczy dotyczący jej zmiany na okres po 2030 r., w tym w celu ustalenia nowych poziomów docelowych i włączenia innych kategorii pojazdów, takich jak pojazdy dwu- i trzykołowe.

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 9 ust. 2 określające format sprawozdań, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz tryb ich przekazywania.

(*) Rozporządzenie (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz.U. L 340 z 16.12.2002, s. 1).;

11) załącznik zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 2 sierpnia 2021 r. Niezwłocznie informują o nich Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 20 czerwca 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK

INFORMACJE DOTYCZĄCE WDROŻENIA MINIMALNYCH POZIOMÓW DOCELOWYCH W ZAKRESIE ZAMÓWIEN NA EKOLOGICZNIE CZYSTE POJAZDY TRANSPORTU DROGOWEGO W RAMACH WSPIERANIA MOBILNOŚCI NISKOEMISYJNEJ W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Tabela 1: Kody Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) dla usług, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. c)

| Kod CPV | Opis |
|------------|---|
| 60112000-6 | Usługi w zakresie publicznego transportu drogowego |
| 60130000-8 | Usługi w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób |
| 60140000-1 | Nieregularny transport osób |
| 90511000-2 | Usługi wywozu odpadów |
| 60160000-7 | Drogowy transport przesyłek pocztowych |
| 60161000-4 | Usługi w zakresie transportu paczek |
| 64121100-1 | Usługi doręczania przesyłek pocztowych |
| 64121200-2 | Usługi doręczania paczek |

Tabela 2: Progi emisji dla ekologicznie czystych pojazdów lekkich

| Kategorie pojazdu | Do 31 grudnia 2025 r. | | Od 1 stycznia 2026 r. | |
|-------------------|-----------------------|--|-----------------------|--|
| | CO ₂ g/km | emisje zanieczyszczeń powietrza RDE ⁽¹⁾ jako procent dopuszczalnej wartości emisji ⁽²⁾ | CO ₂ g/km | emisje zanieczyszczeń powietrza RDE ⁽¹⁾ jako procent dopuszczalnej wartości emisji ⁽²⁾ |
| M ₁ | 50 | 80 % | 0 | nie dotyczy |
| M ₂ | 50 | 80 % | 0 | nie dotyczy |
| N ₁ | 50 | 80 % | 0 | nie dotyczy |

⁽¹⁾ Deklarowane maksymalne wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) liczba cząstek (PN) w #/km i tlenków azotu (NOx) w mg/km, zgłoszone w pkt 48.2 świadectwa zgodności, określone w załączniku IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE ^(*) dla przejazdów RDE całkowitych i miejskich.

⁽²⁾ Obowiązujące dopuszczalne wartości emisji zostały określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub w przepisach zastępujących je.

^(*) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

Tabela 3: Minimalne poziomy docelowe udziały zamówień na ekologicznie czyste pojazdy lekkie zgodnie z tabelą 2 w całkowitej liczbie pojazdów lekkich objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3, na poziomie państw członkowskich

| Państwo członkowskie | Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. | Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. |
|-----------------------|---|---|
| Luksemburg | 38,5 % | 38,5 % |
| Szwecja | 38,5 % | 38,5 % |
| Dania | 37,4 % | 37,4 % |
| Finlandia | 38,5 % | 38,5 % |
| Niemcy | 38,5 % | 38,5 % |
| Francja | 37,4 % | 37,4 % |
| Zjednoczone Królestwo | 38,5 % | 38,5 % |
| Niderlandy | 38,5 % | 38,5 % |
| Austria | 38,5 % | 38,5 % |
| Belgia | 38,5 % | 38,5 % |
| Włochy | 38,5 % | 38,5 % |
| Irlandia | 38,5 % | 38,5 % |
| Hiszpania | 36,3 % | 36,3 % |
| Cypr | 31,9 % | 31,9 % |
| Malta | 38,5 % | 38,5 % |
| Portugalia | 29,7 % | 29,7 % |
| Grecja | 25,3 % | 25,3 % |
| Słowenia | 22 % | 22 % |
| Czechy | 29,7 % | 29,7 % |
| Estonia | 23,1 % | 23,1 % |
| Słowacja | 22 % | 22 % |
| Litwa | 20,9 % | 20,9 % |
| Polska | 22 % | 22 % |
| Chorwacja | 18,7 % | 18,7 % |
| Węgry | 23,1 % | 23,1 % |
| Łotwa | 22 % | 22 % |
| Rumunia | 18,7 % | 18,7 % |
| Bułgaria | 17,6 % | 17,6 % |

Tabela 4: Minimalne poziomy docelowe udziały zamówień na ekologicznie czyste pojazdy ciężkie w całkowitej liczbie pojazdów ciężkich objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3, na poziomie państw członkowskich (*)

| Państwo członkowskie | Samochody ciężarowe (kategoria pojazdu N ₂ i N ₃) | | Autobusy (kategoria pojazdu M ₃) (*) | |
|-----------------------|--|---|--|---|
| | Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. | Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. | Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. | Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. |
| Luksemburg | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Szwecja | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Dania | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Finlandia | 9 % | 15 % | 41 % | 59 % |
| Niemcy | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Francja | 10 % | 15 % | 43 % | 61 % |
| Zjednoczone Królestwo | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Niderlandy | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Austria | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Belgia | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Włochy | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Irlandia | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Hiszpania | 10 % | 14 % | 45 % | 65 % |
| Cypr | 10 % | 13 % | 45 % | 65 % |
| Malta | 10 % | 15 % | 45 % | 65 % |
| Portugalia | 8 % | 12 % | 35 % | 51 % |
| Grecja | 8 % | 10 % | 33 % | 47 % |
| Słowenia | 7 % | 9 % | 28 % | 40 % |
| Czechy | 9 % | 11 % | 41 % | 60 % |
| Estonia | 7 % | 9 % | 31 % | 43 % |
| Słowacja | 8 % | 9 % | 34 % | 48 % |
| Litwa | 8 % | 9 % | 42 % | 60 % |
| Polska | 7 % | 9 % | 32 % | 46 % |
| Chorwacja | 6 % | 7 % | 27 % | 38 % |
| Węgry | 8 % | 9 % | 37 % | 53 % |
| Łotwa | 8 % | 9 % | 35 % | 50 % |

| Państwo członkowskie | Samochody ciężarowe (kategoria pojazdu N ₂ i N ₃) | | Autobusy (kategoria pojazdu M ₃) (*) | |
|----------------------|--|--|--|--|
| | Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. | Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. | Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r. | Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r. |
| Rumunia | 6 % | 7 % | 24 % | 33 % |
| Bułgaria | 7 % | 8 % | 34 % | 48 % |

(*) Połowa minimalnego poziomu docelowego udziału ekologicznie czystych autobusów musi zostać osiągnięta w drodze zamówienia autobusów zeroemisyjnych w rozumieniu art. 4 pkt 5. Wymóg ten zostaje obniżony do jednej czwartej minimalnego poziomu docelowego w pierwszym okresie odniesienia, jeżeli ponad 80 % autobusów objętych sumą wszystkich zamówień, o których mowa w art. 3, udzielonych w tym okresie w danym państwie członkowskim, to autobusy dwupokładowe.”