



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 21.12.2005  
COM(2005) 634 końcowy

2005/0283 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym**

(przedstawiona przez Komisję)

{SEC(2005) 1588}

## UZASADNIENIE

### 1) Kontekst wniosku

- **Podstawa i cele wniosku**

W Zielonej Księdze w sprawie bezpieczeństwa dostaw energii (COM(2000) 769: „W kierunku europejskiej strategii na rzecz bezpieczeństwa dostaw energii” opublikowanej w 2000 r. Komisja zwróciła uwagę na stały wzrost sektora transportowego i związany z tym wysoki poziom zużycia energii, emisji CO<sub>2</sub> oraz uzależnienia od ropy naftowej. Dokument podkreśla znaczenie działań po stronie podaży, lecz również po stronie popytu mających na celu pobudzenia zapotrzebowania na alternatywne paliwa i technologie. Komisja zobowiązała się do podjęcia działań wspierających rozwój nowej generacji pojazdów.

W 2001 r., w Białej Księdze Komisji w sprawie europejskiej polityki transportowej na rok 2010 (COM(2001) 370: „Europejska polityka transportowa w perspektywie 2010 r.: czas na decyzję”) również zwrócono uwagę na potrzebę wprowadzania dalszych środków zwalczania emisji spalin wytwarzanych przez transport oraz stwierdzono, że Komisja będzie zachęcać do rozwoju rynku „ekologicznie czystych pojazdów”.

Zielona Księga w sprawie racjonalizacji zużycia energii (COM(2005) 265: „Racjonalizacja zużycia energii, czyli jak uzyskać więcej mniejszym nakładem środków”) proponuje konkretne działania, takie jak zamówienia publiczne na pojazdy o mniejszej emisji zanieczyszczeń i bardziej energooszczędne w celu stworzenia rynku na tego typu pojazdy.

Istnieją znaczne możliwości zmniejszenia emisji spalin pojazdów. Jednakże obecnie technologie te są nadal droższe od stosowanych w konwencjonalnych pojazdach.

Mało prawdopodobne jest, aby europejski przemysł masowej produkcji pojazdów wyprodukował serię specjalnych pojazdów w odpowiedzi na lokalne lub nawet krajowe bodźce mające na celu poprawę energooszczędności lub ograniczenie emisji zanieczyszczeń. Potrzebne są więc działania na poziomie Wspólnoty, aby zachęcić do inwestycji niezbędnych do wytwarzania pojazdów o mniejszej emisji zanieczyszczeń i bardziej energooszczędnych.

Zwiększony w ten sposób popyt stanowiłby dla producentów pojazdów wsparcie w budowie pojazdów o lepszych parametrach pod względem zużycia energii i emisji zanieczyszczeń. Umożliwiłoby to z kolei zdecydowaną poprawę popytu i stworzyło rynki o dostatecznej wielkości oraz korzyści skali niezbędne do rozpoczęcia produkcji przemysłowej na dużą skalę.

Celem niniejszego wniosku jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń wytwarzanych przez sektor transportowy oraz przyczynienie się do ustanowienia rynku ekologicznie czystych pojazdów. Jest to szczególnie istotne dla aglomeracji i stref mających trudności w spełnianiu wymogów dyrektywy o jakości powietrza (Dyrektywa 1996/62/WE w sprawie jakości powietrza oraz dyrektywa 1999/30/WE w sprawie dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń w otaczającym powietrzu).

W prawodawstwie UE została już ustanowiona norma podwyższonych parametrów środowiskowych dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 t stosowana nieobowiązkowo, na przykład w formie zachęt podatkowych. Niniejszy wniosek czyni następny krok i korzystając z istniejącej normy „Pojazd bardziej przyjazny dla środowiska” („EEV”) dla pojazdów ciężarowych o dużej ładowności i dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, określoną w dyrektywie 2005/55/WE (Dz.U. L 275/1, 20.10.2005), wprowadza ją w życie na zasadzie obowiązkowej w odniesieniu do części parku pojazdów. Zobowiązuje się organy publiczne do nabywania określonego minimalnego kontyngentu (zakupywanych lub przyjmowanych w leasing) pojazdów ciężarowych spełniających parametry normy określającej pojazd bardziej przyjazny dla środowiska.

Obowiązek nabywania ekologicznie czystych pojazdów, proponowany w niniejszym wniosku dotyczącym dyrektywy, w pierwszym etapie ogranicza się do pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 t, po to aby umożliwić płynne wprowadzenie do procesu zamówień publicznych na pojazdy kryteriów nagród ekologicznych oraz przygotowanie organów publicznych i przemysłu do ewentualnego objęcia takim obowiązkiem innych kategorii w późniejszych etapach. Ocena wpływu przeprowadzona dla niniejszego wniosku legislacyjnego wykazała, że takie zawężenie obowiązku dotyczącego zamówień publicznych może pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność europejskiego przemysłu, osiągnięcie zysku ekonomicznego netto i najlepszego wyniku wyrażonego stosunkiem kosztów do korzyści. Ta kategoria pojazdów obejmuje autobusy i większość pojazdów gospodarczych, takich jak samochody śmieciarki.

Rozszerzenie takiego obowiązku zamówień na kategorie pojazdów osobowych oraz samochodów dostawczych można rozważyć w oparciu o szczegółową ocenę wpływu w późniejszym terminie, z chwilą opracowania dla nich norm obejmujących podwyższone parametry ekologiczne.

Oczekuje się, że niniejsza dyrektywa przyniesie w dłuższej perspektywie czasu ogólną poprawę parametrów ekologicznych całego parku pojazdów dzięki korzyści skali, niższym kosztom oraz szerszemu rozpowszechnieniu technologii pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska.

#### • Kontekst ogólny

Rada Europejska kilkakrotnie zobowiązała się do podjęcia działań w tej dziedzinie. W szczególności, Rada Europejska w Helsinkach w 1999 r. uzgodniła strategię włączającą kwestie środowiskowe i zrównoważonego rozwoju do polityki transportowej (Dokument Rady 11717/99). Za dziedziny wymagające najpilniejszego działania Rada uznała wzrost emisji gazów cieplarnianych wytwarzanych przez sektor transportowy, jak również inne uciążliwości powodowane przez transport. Rada Europejska w Göteborgu w 2001 r. ponownie potwierdziła znaczenie wspólnotowej strategii na rzecz zrównoważonego rozwoju, szczególnie w odniesieniu do proaktywnych środków w sektorze transportowym.

Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 lutego 2005 r. w sprawie przeglądu strategii zrównoważonego rozwoju dla Unii Europejskiej (COM(2005) 37) ponownie potwierdził znaczenie proaktywnej polityki

transportowej. Zgodnie z tym komunikatem, rozwój transportu oddziałuje na szereg dziedzin m.in. wzrost natężenia ruchu drogowego, problemy zdrowotne związane z zanieczyszczeniem powietrza oraz zwiększoną emisję CO<sub>2</sub>, które z kolei mają wpływ na cele UE dotyczące zmian klimatycznych. Komisja wskazuje na rozwój pojazdów o mniejszej emisji zanieczyszczeń i zarządzanie ruchem na obszarach miejskich i zachęca do zamówień publicznych jako sposoby promowania innowacji ekologicznych i wyraźnie zaleca przejście na „ekologicznie czyste” autobusy.

Parlament Europejski również zachęca do dalszych działań w tych dziedzinach. W swoim sprawozdaniu na temat wspólnotowego planu działania w celu poprawy efektywności wykorzystania energii we Wspólnocie Europejskiej (A5-0054/2001) dowodzi on, że na poziomie UE nie podjęto wystarczających działań w odniesieniu do wykorzystania energii w transporcie. Stwierdza ponadto, iż „doświadczenie pokazuje, że programy dobrze ukierunkowanych zamówień publicznych mogą znacznie obniżyć ceny na energooszczędne urządzenia, które nie są jeszcze opłacalne handlowo, czyniąc je przez to konkurencyjnymi w stosunku do technologii konwencjonalnych”. Parlament zaapelował również do Komisji o zbadanie odpowiednich dziedzin technologii, w których inicjatywy zamówień publicznych na dużą skalę mogłyby przynieść znaczący wzrost energooszczędności.

Niniejszy wniosek odpowiada zamysłom Rady i Parlamentu w zakresie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zaleceń Państw Członkowskich i zainteresowanych stron dotyczącym podejścia neutralnego pod względem technologii i odpowiada bezpośrednio priorytetom ustalonym przez Radę Europejską w dniach 22-23 marca 2005 r. w kontekście strategii lizbońskiej

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Prawodawstwo UE reguluje emisję spalin pojazdów za pomocą tzw. norm „Euro”, przy czym określone w nich dopuszczalne poziomy emisji stają się z biegiem lat coraz bardziej rygorystyczne. Najnowszymi wprowadzonymi w życie normami są normy Euro 4 dla samochodów osobowych i pojazdów dostawczych, które obowiązują od stycznia 2005 r. W 2006 r. wpłynęły wnioski w sprawie Euro 5 dla samochodów osobowych i pojazdów dostawczych. W odniesieniu do pojazdów ciężarowych, normy Euro 4 obowiązują od października 2005 r., zaś normy Euro 5 wejdą w życie w 2008 r.

Środki te miały znaczący wpływ na ograniczenie poziomu zanieczyszczeń wytwarzanych przez transport. Od 1995 r. emisję różnych środków zanieczyszczających obniżono średnio o 20 do 50 %. Do roku 2020 spodziewany jest dalszy spadek emisji zanieczyszczeń do poziomu 25-50 % emisji z 2000 r. (Modelowanie CAFE (Clean Air For Europe, Czyste powietrze dla Europy), 2005 r.).

Jednakże w wielu miejscach jakość powietrza nadal nie spełnia wymogów prawnych ustalonych przez dyrektywy UE. Przestrzeganie obowiązujących od stycznia 2005 r. dopuszczalnych poziomów pyłów stwarza problemy i tego samego można się również spodziewać w przyszłości w odniesieniu do podtlenku azotu, dla którego dopuszczalne poziomy zostaną obniżone od stycznia 2010 r. W miastach już wprowadza się ograniczenia w ruchu pojazdów, aby zmniejszyć emisję spalin.

Prawodawstwo UE zawiera w dyrektywie 2005/55/WE definicję „pojazdu bardziej przyjaznego dla środowiska” („EEV”) w odniesieniu do pojazdów ciężarowych o dużej ładowności i dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t, ustalając dopuszczalne wartości emisji zanieczyszczeń na poziomie niższym od przewidywanego dotąd w normie Euro 5. Wprowadzenie nakazu nabywania pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska mogłoby pomóc organom publicznym w spełnieniu zobowiązań wynikających z dyrektyw dotyczących jakości powietrza.

- **Spójność z innymi dziedzinami polityki i celami Unii**

Wniosek stanowi uzupełnienie środków UE dotyczących minimalnych norm emisji zanieczyszczeń, zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> poprzez dobrowolne porozumienia, znakowania oraz środków fiskalnych, a także dotyczących propagowania rynku biopaliw.

Niniejsza dyrektywa jest zgodna z nowym podejściem Wspólnoty w dziedzinie opodatkowania pojazdów. Faktycznie dyrektywa 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej pozwala już, w pewnych warunkach, na zróżnicowane stawki podatku akcyzowego na alternatywne paliwa, takie jak biopaliwa, gaz ziemny i LPG. Również Komisja przedstawiła ostatnio wniosek w sprawie dyrektywy (COM(2005) 261 z dnia 5 lipca 2005 r.) stanowiącej, że opodatkowanie samochodów osobowych winno być uzależnione, przynajmniej częściowo, od emisji CO<sub>2</sub>, po to aby zachęcić do zakupów pojazdów energooszczędnych i o mniejszej emisji zanieczyszczeń. W trzecim motywie niniejsza dyrektywa zawiera zachętę dla Państw Członkowskich do zastosowania skoordynowanych bodźców fiskalnych w odniesieniu do samochodów osobowych spełniających bardziej rygorystyczne dopuszczalne normy emisji zanieczyszczeń niż Euro 4 oraz do przyspieszenia wprowadzania do obrotu samochodów spełniających przyszłe wymagania (Euro 5).

Wspólnotowe programy ramowe badań i rozwoju technicznego oraz fundusze strukturalne wspierały finansowo usprawnienia technologii konwencjonalnych oraz następujące alternatywne technologie pojazdów propagowane w dokumentach określających politykę Komisji w sprawie alternatywnych paliw:

- a) pojazdy wykorzystujące biopaliwa, zarówno bogate mieszanki w zwykłych pojazdach, jak i bogate mieszanki w specjalnie przystosowanych pojazdach,
- b) pojazdy wykorzystujące gaz ziemny, napędzane silnikiem dostosowanym do spalania metanu – głównego składnika gazu ziemnego,
- c) pojazdy napędzane silnikiem spalinowym wykorzystującym skroplony gaz ropopochodny (LPG), składający się z mieszaniny lekkich węglowodorów, głównie propanu i butanu,
- d) pojazdy napędzane silnikami elektrycznymi wykorzystującymi energię zmagazynowaną w akumulatorach elektrycznych,

- e) pojazdy hybrydowe wykorzystujące dwa typy silników: silnik spalinowy i silnik elektryczny, umożliwiające odzysk energii hamowania poprzez magazynowanie jej w akumulatorach,
- f) pojazdy wykorzystujące wodorowe ogniwa paliwowe, gdzie wodór jest nośnikiem energii w postaci paliwa w silniku spalinowym lub w reakcji chemicznej wytwarzającej ciepło i energię elektryczną w ogniwie paliwowym.

Większe wykorzystanie przez pojazdy biopaliw jest również celem planu działania w sprawie biomasy, który ostatnio przyjęła Komisja (COM(2005) 628 wersja ostateczna); na początku 2006 r. zostanie ponadto wydany komunikat w sprawie biopaliw. Wzrost wykorzystania biopaliw, który zamierza osiągnąć UE (przy docelowym udziale w rynku na poziomie 5,75% do 2010 r.) wymaga stabilnych ram, m.in. w postaci zwiększonego oddziaływania na rynek ze strony konsumentów. Większa liczba pojazdów przystosowanych do spalania bogatych mieszanek biopaliw dawałaby dodatkowy impuls dla rozszerzenia rynku biopaliw.

Wprowadzenie obowiązku nabywania przez organy publiczne pojazdów czystych pod względem ekologicznym przyczyni się do ogólnej poprawy parametrów pojazdów wprowadzanych do obrotu, zachęcając producentów do inwestowania w rozwijanie czystszych technologii.

## 2) Konsultacje z zainteresowanymi stronami oraz ocena wpływu

### • Konsultacje z zainteresowanymi stronami

#### Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Komisja przeprowadziła konsultacje z zainteresowanymi stronami i Państwami Członkowskimi w sprawie możliwych środków promowania rozwoju i szerszego wprowadzania do obrotu ekologicznie czystych pojazdów. Przeprowadzono ocenę wpływu podejścia opartego o normy technologiczne oraz podejścia określającego normy dopuszczalnych parametrów.

Przeprowadzono konsultacje w postaci badań eksperckich wykonanych w odniesieniu do takich dwóch podejść w inicjatywie legislacyjnej, którym towarzyszyły prace wewnętrznej grupy Komisji obejmującej przedstawicieli różnych dyrekcji. Podejście ukierunkowane na technologię polegało na wyborze konkretnych technologii. Podejście neutralne w stosunku do technologii polegało na wliczeniu kosztów zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń do ceny pojazdu. Dwukrotnie wysłuchano zainteresowane strony i ekspertów krajowych. Szersze informacje zebrano dzięki kwestionariuszowi rozprowadzonemu i ocenionemu w ramach badań eksperckich.

Nawiązano również kontakty dwustronne z niektórymi zainteresowanymi stronami w celu wymiany informacji.

Przedstawiono również grupie wysokiego szczebla Komisji i przemysłu CARS 21 projekt inicjatywy prawodawczej w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów.

### Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki zostały one uwzględniane

Grupa wysokiego szczebla CARS 21 Komisji i przemysłu poparła inicjatywę Komisji przedstawienia wniosku promującego czyste i energooszczędne pojazdy, pod warunkiem zastosowania podejścia neutralnego pod względem technologii, a opartego na parametrach.

Na wszystkich etapach konsultacji wyrażono poparcie dla propozycji ustanowienia dla organów publicznych wspomnianego obowiązku w ramach zamówień publicznych, z zaleceniem przyjęcia podejścia neutralnego pod względem technologii.

Poparto ukierunkowanie zamierzeń na część rynku jako rodzaj pilotażowego wprowadzenia środka, który umożliwi sprawdzenie metod i wymagań technologicznych.

#### • **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

##### Dziedziny nauki/wiedzy fachowej

Przeprowadzone badania umożliwiły analizę jakościową i ilościową wpływu takiej inicjatywy poprzez analizę kosztów i korzyści oraz zgromadzenie danych do oceny ogólnych ram tej inicjatywy.

##### Zastosowana metodologia

Dwa podejścia w ramach aktu legislacyjnego zostały poddane niezależnej ocenie przez dwie firmy konsultingowe COWI i PriceWaterhouseCoopers. Podejście technologiczne polegało na wyborze konkretnych technologii uznawanych za czyste i energooszczędne. W podejściu neutralnym w stosunku do technologii rozważano wliczenie kosztów zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń do ceny pojazdu.

##### Główne organizacje/eksperti, z którymi się konsultowano

Przeprowadzono konsultacje ze Stowarzyszeniem Europejskich Producentów Pojazdów Samochodowych (ACEA), Europejską Organizacją Gazu Płynnego (AEGPL), Europejską Organizacją Dostawców Części Samochodowych (CLEPA), europejskimi firmami paliwowymi należącymi do europejskiego stowarzyszenia działającego na rzecz środowiska, zdrowia i bezpieczeństwa w procesach rafinacji i dystrybucji paliw (CONCAWE), przedstawicielami miast stowarzyszonych w CIVITAS (Sztokholm, Brema, Rotterdam), DEUTSCHER STÄDTETAG, Europejskim Stowarzyszeniem Producentów Paliw Emulsyjnych (EEFMA), Europejskim Stowarzyszeniem na rzecz Pojazdów Napędzanych Gazem Ziemnym (ENGVA), Europejską Radą Badań i Rozwoju w Przemśle Motoryzacyjnym (EUCAR), Europejską Federacją Transportu i Środowiska (T&E), Międzynarodową Unią Transportu Publicznego (UITP) oraz Europejskim Związkiem Konfederacji Przemysłu i Pracodawców (UNICE).

Przeprowadzono konsultację z ekspertami krajowymi w ramach wspólnej pracy grup ekspertów ds. transportu i środowiska.

### Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych porad

Nie wymieniono żadnych potencjalnie poważnych zagrożeń, które mogłyby mieć nieodwracalne skutki.

Główne wnioski są takie, że niniejsza dyrektywa może mieć pozytywny wpływ na rynek ekologicznie czystych pojazdów i na środowisko, że skutek takiej inicjatywy jest optymalny dla niektórych kategorii pojazdów oraz, że może wspierać przemysł w rozwijaniu czystszych technologii. Zalecano podejście neutralne aby umożliwić elastyczność przemysłu w dostosowywaniu się do postępu technicznego i gospodarczego.

### Sposób udostępnienia porad ekspertów ogółowi społeczeństwa

Protokoły z konsultacji zostały udostępnione wszystkim zaangażowanym organizacjom.

#### • Ocena wpływu

Głównymi opcjami polityki branżowymi pod uwagę były dobrowolne porozumienia, rozpowszechnianie informacji i działania regulacyjne. Przypadek, w którym nie prowadzi się polityki stanowi punkt odniesienia dla porównania scenariuszy, w których prowadzi się politykę.

o *Dobrowolne porozumienia* oznaczają niepewność co do rezultatów i trudności w ocenie zmian i realizacji wysiłków zmierzających do osiągnięcia celu. Są jednak zachętą do postępu dla producentów. Ogólnie inicjatywa dobrowolna obejmowałaby jedynie część organów publicznych i oznaczałaby, że jej wpływ na całość rynku byłby znacznie mniejszy niż wprowadzenie powszechnego obowiązku. Innym problemem może być to, że pojazdy odpowiadające inicjatywie zamówień publicznych mogą nie być oferowane w całej UE. Ponieważ celem polityki jest promowanie rynku czystych pojazdów transportu drogowego zawarcie nowego dobrowolnego porozumienia z branżą producentów samochodów nie wydaje się być efektywne. Program dobrowolny oznaczałby konieczność prowadzenia kampanii informacyjnej i promocyjnej w celu ukierunkowania decyzji zakupowych.

o *Rozpowszechnianie informacji* na temat stosowania kryteriów środowiskowych w procesie zamówień publicznych pojazdów: ta opcja polityki nie pociąga za sobą żadnych bezpośrednich wymagań. Jednak należy zorganizować rozpowszechnianie informacji oraz wiedzy; UE może przekazywać informacje Państwu Członkowskim. Dostęp do informacji ułatwi organom publicznym uwzględnianie kryteriów środowiskowych przy przyznawaniu kontraktów i nabywaniu pojazdów. Dostępność informacji o parametrach technicznych i dodatkowych kosztach finansowych ułatwi podejmowanie decyzji przy zamawianiu pojazdów. Może pomóc przezwyciężyć barierę braku informacji i zwiększyć zamówienia przez sektor publiczny czystych pojazdów.

o *Formalny wymóg*, aby w zamówieniach publicznych na pojazdy drogowe uwzględniać zużycie energii i emisję zanieczyszczeń.



Przeanalizowano różne podejścia, w których inicjatywa legislacyjna promuje czyste pojazdy transportu drogowego: podejście neutralne technologicznie polegające na włączeniu kosztów energii i zanieczyszczeń do decyzji o zamówieniach publicznych; podejście skierowane na technologię w oparciu o wybrane technologie; podejście neutralne technologicznie w oparciu o obowiązujące normy emisji.

Ocena wpływu wykazała, że można się spodziewać pozytywnego oddziaływania na środowisko naturalne i konkurencyjność przemysłu europejskiego. Zysk ekonomiczny netto i najlepszy wynik pod względem stosunku kosztów do korzyści można osiągnąć przy zobowiązaniu dotyczącym zamówień publicznych ukierunkowanym na kategorię pojazdów powyżej masy całkowitej 3,5 t, która obejmuje autobusy oraz większość pojazdów gospodarczych, takich jak samochody śmieciarki.

Kontyngent obejmujący 25 % zamówień na ekologicznie czyste pojazdy byłby dobrym kompromisem pomiędzy celami w postaci znacznego oddziaływania na poprawę jakości powietrza i rozwojem rynku pojazdów ekologicznie czystych z jednej strony, a przystępnymi dodatkowymi kosztami inwestycji i masową dostępnością czystych ekologicznie pojazdów z drugiej strony. Organy publiczne muszą wciąż mieć swobodę działania w zamówieniach publicznych zgodnie ze szczegółowymi wymaganiami, dla których nie ma jeszcze dostępnych pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska (EEV).

25 % kontyngentu na rynku pojazdów ciężarowych, z udziałem zamówień publicznych na poziomie 1/3, stanowi 10 % całości rynku. Jest to w przybliżeniu minimum wymagane dla produkcji masowej wystarczającej do uzyskania korzyści skali. Zamówienia publiczne pojazdów o podwyższonych parametrach ekologicznych nie powinny wykraczać poza działania zmierzające do obniżenia kosztów w celu optymalizacji wykorzystania pieniędzy publicznych i ograniczać się do wsparcia wystarczającego aby uczynić te technologie ekonomicznie opłacalnymi i aby mogły zostać podjęte przez szerszy rynek prywatny na zasadach konkurencyjności. Takie rozszerzenie rynku zapewni następnie znacznie większe korzyści ekologiczne.

Jedynie sektor pojazdów ciężarowych o dużym oddziaływaniu zamówień publicznych daje możliwość skutecznego wpływu na rynek przy stosunkowo małych udziałach w zamówieniach. Dlatego obowiązek zamówień publicznych należy, w oparciu o szczegółową ocenę wpływu, ograniczyć w pierwszym etapie do tego sektora. Zwiększenie kontyngentu i rozszerzenie zakresu na inne sektory można rozważyć w późniejszym okresie w zależności od konsekwencji technicznych i ekonomicznych wywołanych niniejszą inicjatywą.

Komisja przeprowadziła ocenę wpływu ujętą w programie prac, z której sprawozdanie przedstawiono w dokumencie SEC(2005) 1588.

### 3) **Aspekty prawne wniosku**

- **Krótki opis proponowanych działań**

Organy publiczne zobowiązuje się do nabywania pewnego minimalnego kontyngentu (zakupywanych lub przyjmowanych w leasing) pojazdów ciężarowych

spełniających parametry normy dla pojazdu bardziej przyjaznego dla środowiska (EEV).

Obowiązek nabywania ekologicznie czystych pojazdów, proponowany w niniejszym wniosku dotyczącym dyrektywy w pierwszym etapie ogranicza się do pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 t, po to aby umożliwić płynne wprowadzenie kryteriów nagród ekologicznych do procesu zamówień publicznych na pojazdy oraz przygotowanie organów publicznych i przemysłu do ewentualnego objęcia takim obowiązkiem innych kategorii w późniejszych etapach.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 175 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie o ile wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

W niektórych państwach przyjęto już na szczeblu lokalnym politykę promowania ekologicznych zamówień publicznych oraz pojazdów bardziej energooszczędnych i wytwarzających mniej zanieczyszczeń. Mało prawdopodobne jest aby europejski przemysł masowej produkcji pojazdów zbudował serię specjalnych pojazdów w odpowiedzi na lokalne lub nawet krajowe bodźce. Obowiązkowe kontyngenty ekologiczne w ramach zamówień publicznych na szczeblu UE mogą zapewnić rynkowi znaczących gwarancji na przyszłość w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów i dzięki temu zapewnić realnych bodźców producentom pojazdów. Może to zasadniczo wpłynąć na poprawę sytuacji ekonomicznej w produkcji pojazdów, w której aby móc obniżyć koszty do konkurencyjnego poziomu trzeba osiągnąć masę krytyczną. Ponadto takie działanie na szczeblu UE wspierałoby konkurencyjną pozycję przemysłu motoryzacyjnego UE, jak podkreślano w sprawozdaniu Komisji z 2004 r. na temat konkurencyjności.

Działanie na szczeblu krajowym pociągałoby za sobą ryzyko rozdrobnienia rynku wewnętrznego i prowadziło do rozwinięcia różnych mini serii pojazdów odpowiadających różnym wymaganiom krajowym i regionalnym. Prowadziłoby to do wysokich kosztów i uniemożliwiłoby uzyskanie korzyści skali. Koszty dla społeczeństwa byłyby nadmiernie wysokie, a przemysł traciłby na konkurencyjności.

Ukierunkowane zamówienia publiczne na szczeblu europejskim zapewniają wystarczająco duży rynek dla ekologicznie czystych pojazdów. Takie zamówienia byłyby również logicznym następstwem finansowania przez Wspólnotę pilotażowych parków ekologicznie czystych pojazdów w ramach programów ramowych badań i rozwoju oraz funduszy strukturalnych. Fundusze wspólnotowe, np. fundusze strukturalne i spójności, mogłyby być przeznaczone na rozwój technologiczny ekologicznie czystych pojazdów, rozwój ekologicznie czystego transportu publicznego w obszarach miejskich oraz stworzenie sieci dystrybucji alternatywnych paliw dla pojazdów.

W projekcie Wspólnotowych wytycznych strategicznych na rzecz spójności na lata 2007 – 2013 stwierdza się, że takie inwestycje w ekologicznie czysty transport

mogłyby iść w parze z właściwym zarządzaniem ruchem, ze szczególnym akcentem na bezpieczeństwo, zgodnie z normami krajowymi i wspólnotowymi. Strategie krajowe i regionalne mogłyby również brać pod uwagę potrzebę uzyskania wyważonych proporcji w puli środków transportu, odpowiadających zarówno potrzebom ekonomicznym jak i środowiskowym.

Jednocześnie realizowane zamówienia na pojazdy o mniejszej emisji zanieczyszczeń przez organy publiczne byłyby znaczącym bodźcem dla producentów pojazdów i stanowiłyby gwarancję utrzymania rynku dla tych pojazdów, jak stwierdzono w Zielonej Księdze w sprawie racjonalizacji zużycia energii. Niniejszą dyrektywą w pierwszym etapie wprowadza się kontyngent zamówień co najmniej 25% ekologicznie czystych pojazdów dla kategorii pojazdów, w których zamówienia publiczne mają znaczny udział rynkowy. Z chwilą zdobycia doświadczenia rynkowego, taki obowiązek dotyczący zamówień zostanie wprowadzony w stosunku do wszystkich kategorii pojazdów.

Przemysł motoryzacyjny prowadzi produkcję na potrzeby rynku w znacznym stopniu zintegrowanego na szczeblu UE. Zatem wsparcie dla rozwijania rynków czystych pojazdów powinno być harmonizowane na szczeblu UE aby zapewnić efektywne koszty ramy dla przemysłu. Dopuszczalne parametry jakości powietrza ustalane są poprzez prawodawstwo UE. Obniżanie poziomu zanieczyszczeń powinno być zatem również wspierane przez działania stosowane w całej Unii.

Łączna wartość pojazdów nabywanych przez organy publiczne stanowi około 16% PKB UE. Szacuje się, że całkowita liczba pojazdów nabywanych przez organy publiczne w ciągu roku dla UE-25 sięga rzędu 110.000 pojazdów osobowych, 110.000 pojazdów ciężarowych, 35.000 samochodów dostawczych oraz 17.000 autobusów. Ich udziały w rynku wynoszą odpowiednio nieco poniżej 1% dla samochodów osobowych, około 6% dla samochodów dostawczych i ciężarowych oraz około jednej trzeciej dla autobusów.

Znaczący wpływ na rynek pojazdów można osiągnąć jedynie komasując zamówienia publiczne poprzez zharmonizowanie kryteriów na szczeblu UE.

Zamierzonego celu promowania czystych pojazdów nie mogą w zadawalający sposób osiągnąć Państwa Członkowskie, lecz wymagane są działania na szczeblu Wspólnoty w celu zapewnienia masy krytycznej pojazdów dla kosztowo efektywnej produkcji przemysłu europejskiego.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Inicjatywa wprowadza obowiązek, zamiast dobrowolnego działania organów publicznych w ramach zamówień publicznych w celu zapewnienia popytu na rynku ekologicznie czystych samochodów. Dyrektywa ustanawia tylko jeden kontyngent ekologicznie czystych pojazdów w jednej kategorii pojazdów.

Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za wprowadzenie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do realizacji niniejszej dyrektywy.

Wprowadza się jedynie kontyngent dla części zamówień publicznych (25 %) w celu optymalizacji kosztów i oddziaływania rynkowego, aby umożliwić płynne wprowadzenie i zachować margines swobody działania organom publicznym w zamówieniach zgodnie z określonymi wymogami.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: dyrektywa.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów.

Niezbędne jest podejście nakazowe mające na celu stworzenie niezbędnej motywacji dla producentów do rozwijania ekologicznie czystych pojazdów na potrzeby szerszego rynku.

Zobowiązanie organów publicznych do przeznaczania pewnego kontyngentu nabywanych przez nie pojazdów transportu drogowego w ciągu roku na ekologicznie czyste pojazdy może wywrzeć znaczny wpływ na jakość powietrza i dostarczyć niezbędnego wsparcia dla szerszego wprowadzenia na rynek innowacyjnych technologii. Aby zapewnić uczciwą konkurencję, podobne zobowiązania należy nałożyć na niezależne podmioty gospodarcze świadczące usługi transportowe na podstawie koncesji lub zezwolenia władz publicznych.

Wprowadzenie nakazu nabywania pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska mogłoby pomóc organom publicznym w spełnieniu zobowiązań wynikających z dyrektyw dotyczących jakości powietrza.

#### 4) **Wpływ na budżet**

Wniosek nie ma wpływu finansowego na budżet Wspólnoty

#### 5) **Informacje dodatkowe**

- **Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia**

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- **Tabela korelacji**

Państwa Członkowskie są zobowiązane do przekazania Komisji tekstów przepisów krajowych transponujących dyrektywę, jak również tabeli korelacji między tymi przepisami a dyrektywą.

- **Szczegółowe wyjaśnienie wniosku**

Artykuł 1 określa cele dyrektywy.

Artykuł 2 definiuje organ publiczny oraz ekologicznie czyste pojazdy dla celów dyrektywy.

Artykuł 3 nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek zapewnienia, aby organy publiczne i niezależne podmioty gospodarcze świadczące usługi transportowe na

podstawie koncesji lub zezwolenia organu publicznego przeznaczają kontyngent w wysokości 25% ich całkowitych zakupów lub leasingu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej większym niż 3,5 t na ekologicznie czyste pojazdy.

Artykuł 4 umożliwia dostosowanie definicji ekologicznie czystych pojazdów określonej w art. 2 lit. b) oraz wielkości kontyngentu ustanowionego na mocy art. 3 do rozwoju technologicznego. Komisję wspierać będzie komitet regulacyjny.

Artykuł 5 dotyczy utworzenia komitetu regulacyjnego i zasad jego działania.

Artykuł 6 nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek składania sprawozdań określających liczbę nabywanych i utrzymywanych ekologicznie czystych pojazdów, a na Komisję opracowywania i publikowania tych informacji, a także oceny realizacji dyrektywy oraz działań podejmowanych przez Państwa Członkowskie w celu promowania zakupów i leasingu przyjaznych dla środowiska pojazdów o całkowitej masie dopuszczalnej poniżej 3,5 t oraz wnioskowania o ewentualne dalsze działania, m.in. rozszerzenie zakresu obowiązywania dyrektywy na inne kategorie pojazdów.

Artykuły 7, 8 i 9 stanowią zwykle przepisy odnoszące się do wejścia w życie i transpozycji dyrektywy.

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>2</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,

działając zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>4</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zasoby naturalne oraz ich rozsądne i racjonalne wykorzystanie, o których mowa w art. 174 ust. 1 Traktatu WE, obejmują ropę naftową, która plasuje się na pierwszym miejscu wśród paliw wykorzystywanych do produkcji energii w Europie, lecz jest również poważnym źródłem emisji zanieczyszczeń.
- (2) Komunikat Komisji zatytułowany „Zrównoważona Europa dla lepszego świata: strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju<sup>5</sup>” przedstawiony Radzie Europejskiej w Göteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. określił emisję gazów cieplarnianych i zanieczyszczenie powodowane przez transport jako jedno z głównych przeszkód na drodze do zrównoważonego rozwoju.
- (3) Zielona Księga Komisji „W kierunku europejskiej strategii na rzecz bezpieczeństwa dostaw energii<sup>6</sup>” podkreśla duże możliwości oszczędzania energii w sektorze transportowym oraz potrzebę pilnego działania w tej dziedzinie. Proponuje się w niej działania mające na celu zachęcenie do rozpowszechniania bardziej efektywnych i mniej zanieczyszczających technologii.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>2</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>3</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>4</sup> Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

<sup>5</sup> COM(2001) 264.

<sup>6</sup> COM(2000) 769.

- (4) Biała Księga Komisji „Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzję” przypisuje transportowi drogowemu odpowiedzialność za ciągły wzrost emisji CO<sub>2</sub> związanej z transportem. Biała Księga stwierdza, że dotychczas podjęte środki w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych przez pojazdy silnikowe oraz energetycznej zależności Europy okazały się niewystarczające.
- (5) Decyzja 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca Szósty wspólnotowy program działań na rzecz środowiska<sup>7</sup> potwierdza potrzebę zastosowania konkretnych środków mających na celu zwiększenie efektywności energetycznej i oszczędności energii, integrację celów dotyczących zmian klimatu z polityką w zakresie transportu i energii, jak również potrzebę zastosowania konkretnych środków w sektorze transportowym w celu rozwiązania problemów zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych.
- (6) Zielona Księga Komisji w sprawie efektywności energetycznej, czyli większego efektu mniejszym kosztem<sup>8</sup> zaproponowała określone środki w celu racjonalizacji zużycia energii w transporcie i zaproponowała konkretne działania w postaci zamówień publicznych na pojazdy bardziej energooszczędne i o mniejszej emisji zanieczyszczeń, aby stworzyć rynek dla tego typu pojazdów.
- (7) Wspólnota zobowiązała się w ramach Protokołu z Kioto do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> o 8% w okresie od 1990 r. do 2008-2012 r. Środki dotyczące efektywności energetycznej i odnawialnych źródeł energii są ważnymi elementami działania potrzebnego do spełnienia postanowień Protokołu z Kioto, jak stwierdzono w komunikacie Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie polityki i środków UE w celu zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych: w stronę Europejskiego Programu dotyczącego Zmian Klimatycznych (ECCP)<sup>9</sup>.
- (8) Ekologicznie czyste pojazdy należy promować posługując się normami określającymi parametry ekologiczne. Norma dla pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska (EEV) została określona w dyrektywie 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżania przepisów prawa Państw Członkowskich dotyczących środków, jakie należy podjąć w celu zwalczania emisji zanieczyszczeń w postaci gazowej, a szczególnie w postaci zawiesiny cząstek stałych z silników wysokoprężnych przeznaczonych do użycia w pojazdach oraz emisji gazowych zanieczyszczeń z silników z wymuszonym zapłonem zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym przeznaczonych do użycia w pojazdach<sup>10</sup> o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Obecnie norma ta wydaje się być najwłaściwsza jako podstawa definicji pojazdów ekologicznie czystych zastosowanej w niniejszej dyrektywie. Należy jednak zapewnić możliwość zmiany tej definicji w sposób uwzględniający postęp techniczny.
- (9) Pojazdy o niskim zużyciu paliwa lub wykorzystujące paliwa alternatywne, w tym biopaliwa, gaz ziemny, LPG, wodór oraz różne technologie m.in. wykorzystujące

---

<sup>7</sup> Dz.U. L 242 z 10.9.2002, str. 1.

<sup>8</sup> COM(2005) 265.

<sup>9</sup> COM(2000) 88.

<sup>10</sup> Dz.U.L 44 z 16.2.2000, str. 1.

systemy napędu elektrycznego lub hybrydowego spalinowo-elektrycznego mogą przyczynić się do obniżenia emisji oraz zanieczyszczeń.

- (10) Nakaz nabywania ekologicznie czystych pojazdów powinien przyczynić się do zmniejszenia zanieczyszczenia i zużycia energii i korzystnie wpłynąć na szybsze wprowadzenie na rynek tych technologii pojazdów.
- (11) Niniejsza dyrektywa nie wyklucza promowania również przez Państwa Członkowskie zamówień na pojazdy o podwyższonych parametrach ekologicznych w kategoriach pojazdów o masie poniżej 3,5 t, oferując preferencje w odniesieniu do najnowszych norm emisji zanieczyszczeń Euro zgodnie z dyrektywą 70/220/WE oraz, w kategorii samochodów osobowych, pojazdom o emisjach CO<sub>2</sub> poniżej 120 g/km, przy uwzględnieniu wszelkich technologii pojazdów wykorzystujących alternatywne paliwa, a mianowicie biopaliwa, gaz ziemny, LPG, wodór oraz hybrydowe systemy napędowe.
- (12) Zobowiązania do zakupu lub leasingu pojazdów należy w podobny sposób zastosować w odniesieniu do wszystkich dostawców usług transportu publicznego.
- (13) Ekologicznie czyste pojazdy mają wyższą cenę zakupu niż konwencjonalne, gdyż rynek tego typu pojazdu nie jest dobrze rozwinięty. Stworzenie pewnego minimalnego zapotrzebowania na takie pojazdy powinno spowodować, że producenci zareagują pozytywnie, co doprowadzi do wprowadzenia na rynek bardziej sprawnych i efektywnych technologii. W miarę wzrostu popytu, korzyści skali powinny doprowadzić do obniżenia kosztów.
- (14) Wyższy koszt ekologicznie czystych pojazdów nie powinien prowadzić do obniżenia jakości usług transportu publicznego. Wsparcie finansowe z funduszy krajowych i odpowiednich funduszy wspólnotowych może więc rekompensować poniesione wyższe koszty zakupów. Można oczekiwać w związku z tym ogólnie pozytywnego wyniku dla społeczeństwa wyrażonego stosunkiem koszty/korzyści dzięki zmniejszeniu szkodliwego oddziaływania na środowisko i zdrowie.
- (15) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>11</sup>.
- (16) Ponieważ cel, jakim jest promowanie ekologicznie czystych pojazdów, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez Państwa Członkowskie, lecz wymaga działania na poziomie Wspólnoty, aby zapewnić masę krytyczną pojazdów niezbędną dla prowadzenia przez europejski przemysł efektywnych kosztowo prac rozwojowych, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu WE. Stosownie do zasady proporcjonalności, określonej we wspomnianym artykule, zakres niniejszej dyrektywy nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia powyższych celów.

---

<sup>11</sup> Dz.U.L 184 z 17.7.1999, str. 23.



## PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### *Artykuł 1* *Tematyka*

Niniejsza dyrektywa zobowiązuje Państwa Członkowskie do podjęcia odpowiednich działań w celu zapewnienia, aby organy publiczne nabywały pewien kontyngent ekologicznie czystych pojazdów.

### *Artykuł 2* *Definicje*

Do celów niniejszej dyrektywy stosują się następujące definicje:

- a) „Organy publiczne” oznaczają organy władzy państwowej, jednostki samorządu terytorialnego lub inne podmioty prawa publicznego, stowarzyszenia utworzone przez jeden lub więcej takich organów władzy bądź jeden lub więcej podmiotów prawa publicznego, przedsiębiorstwa publiczne.

„Podmiot prawa publicznego” oznacza podmiot:

- ustanowiony w szczególnym celu zaspokajania potrzeb w ogólnym interesie, nieposiadający charakteru przemysłowego lub handlowego,
- posiadający osobowość prawną oraz
- finansowany w przeważającej części przez państwo, jednostki samorządu terytorialnego lub inne podmioty prawa publicznego; lub jeśli jego zarząd podlega nadzorowi ze strony tych instytucji; lub jeśli połowa składu jego organu administracji, zarządu lub nadzoru stanowią osoby mianowane przez organy państwa, jednostki samorządu terytorialnego, regionalnej lub inne podmioty prawa publicznego.

„Przedsiębiorstwo publiczne” jest to każde przedsiębiorstwo, na które organy publiczne mogą wywierać bezpośrednio lub pośrednio dominujący wpływ z tytułu własności, zaangażowania finansowego lub przepisów określających jego działalność. Domniemane istnienie dominującego wpływu na część organów publicznych istnieje wówczas, jeśli organy te, bezpośrednio lub pośrednio, w stosunku do przedsiębiorstwa:

- posiadają większość kapitału udziałowego tego przedsiębiorstwa, lub
- kontrolują je większością głosów przypadających na akcje emitowane przez to przedsiębiorstwo, lub
- mogą wyznaczać więcej niż połowę składu organu administracyjnego, zarządzającego lub nadzorczego tego przedsiębiorstwa.

- b) „Ekologicznie czysty pojazd” oznacza nowy pojazd transportu drogowego spełniający normę „EEV” (pojazdu bardziej przyjaznego dla środowiska) określoną

w art. 1 lit. c) i określoną ilościowo w sekcji 6.2.1 załącznika I dyrektywy 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w jego aktualnej wersji.

### *Artykuł 3*

#### *Promowanie ekologicznie czystych pojazdów*

Państwa Członkowskie zapewnią, aby 25% pojazdów transportu drogowego o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 t, które organy publiczne i podmioty gospodarcze świadczące usługi transportowe na podstawie koncesji lub zezwolenia organu publicznego, dalej zwane podmiotami gospodarczymi, zakupują lub przyjmują w leasing były pojazdami ekologicznie czystymi, zgodne z definicją określoną w art. 2.

### *Artykuł 4*

#### *Dostosowanie do postępu technicznego*

1. Definicję ekologicznie czystego pojazdu podaną w art. 2 lit. b) można dostosowywać do postępu technicznego zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 6 ust. 2.
2. Wielkość kontyngentu czystych pojazdów ustanowiona na mocy art. 3 może zostać zwiększona ze względu na postęp techniczny oraz w celu uwzględnienia rozwoju sytuacji na rynku pojazdów zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2.

### *Artykuł 5*

#### *Komitet*

1. Komisję wspiera w pracach komitet.
2. W każdym przypadku, gdy dokonuje się odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres ustanowiony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wynosi ... *[nie może przekraczać trzech miesięcy]*.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

### *Artykuł 6*

#### *Składanie sprawozdań i przegląd*

1. Corocznie, począwszy od daty określonej w art. 7 ust. 1, Państwa Członkowskie sporządzają za dany rok kalendarzowy zestawienie statystyczne określające liczbę i względne udziały bardziej przyjaznych dla środowiska pojazdów zakupionych lub przyjętych w leasing przez organy publiczne lub podmioty gospodarcze.

Każdego roku, Państwa Członkowskie przekazują te informacje Komisji, nie później niż do dnia 30 września.

2. Na podstawie tych informacji Komisja przygotowuje roczne sprawozdanie o wypełnieniu wymagań określonych w niniejszej dyrektywie.

Nie później niż trzy lata od daty określonej w art. 7 ust. 1, Komisja przygotowuje sprawozdanie o stosowaniu dyrektywy oraz działaniach podejmowanych przez Państwa Członkowskie zmierzających do nabywania ekologicznie czystych pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t. Sprawozdanie dokona oceny efektów niniejszej dyrektywy, sprawozdań składanych przez Państwa Członkowskie i potrzeby dalszych działań oraz przedstawi wnioski, w razie potrzeby, w szczególności odnośnie do rozszerzenia obowiązku nabywania ekologicznie czystych pojazdów na samochody osobowe i pojazdy dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 t.

#### *Artykuł 7* *Transpozycja*

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy prawa, rozporządzenia i przepisy administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, najpóźniej 12 miesięcy od daty określonej w art. 8. Niezwłocznie przekazują one Komisji teksty tych przepisów oraz tabelę korelacji pomiędzy tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierać będą odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie będzie towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Państwa Członkowskie określają sposób dokonania takiego odniesienia.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji tekst głównych przepisów krajowego prawa, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### *Artykuł 8* *Wejście w życie*

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

#### *Artykuł 9* *Adresaci*

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*