

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/33/WE

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

gazów cieplarnianych i zanieczyszczenie powodowane przez transport jako jedną z głównych przeszkód na drodze do zrównoważonego rozwoju.

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

(3) Decyzja nr 1600/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2002 r. ustanawiająca Szósty wspólnotowy program działań w zakresie środowiska naturalnego⁽⁴⁾ uznała 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 dotyczących zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych.

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽¹⁾,

(4) W komunikacie Komisji z dnia 10 stycznia 2007 r. zatytułowanym „Europejska polityka energetyczna” zaproponowano zobowiązanie Unii Europejskiej do osiągnięcia do 2020 r. co najmniej 20 % redukcji emisji gazów cieplarnianych w stosunku do poziomu z 1990 r. Ponadto zaproponowano wiążące cele polegające na dalszej poprawie efektywności energetycznej o 20 %, osiągnięciu poziomu 20 % udziału energii odnawialnej w łącznym zużyciu energii i 10 % udziału energii odnawialnej w sektorze transportu we Wspólnocie do 2020 r., między innymi by podnieść bezpieczeństwo dostaw energii poprzez zróżnicowanie stosowanych paliw.

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁽²⁾,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zasoby naturalne, których ostrożne i racjonalne wykorzystywanie wymagane jest na mocy art. 174 ust. 1 Traktatu WE, obejmują ropę naftową, która jest głównym źródłem energii w Unii Europejskiej, lecz także poważnym źródłem emisji zanieczyszczeń.

(5) W komunikacie Komisji z dnia 19 października 2006 r. zatytułowanym „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału” zapowiedziano, że Komisja będzie kontynuować swoje wysiłki w kierunku rozwijania rynków dla bardziej ekologicznych, inteligentnych, bezpiecznych i energooszczędnych pojazdów poprzez zamówienia publiczne i podnoszenie świadomości.

(2) Komunikat Komisji z dnia 15 maja 2001 r. zatytułowany „Zrównoważona Europa dla lepszego świata: strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju” przedstawiony Radzie Europejskiej w Goteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. określił emisję

(6) W przeglądzie średniookresowym białej księgi Komisji z 2001 r. dotyczącej transportu zatytułowanej „Utrzymać Europę w ruchu – Zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu” z dnia 22 czerwca 2006 r. ogłoszono, że Unia będzie wspierać innowacje służące ochronie środowiska, w szczególności poprzez wprowadzanie kolejnych europejskich norm emisji (normy Euro) oraz promowanie czystych ekologicznie pojazdów w drodze zamówień publicznych.

⁽¹⁾ Dz.U. C 195 z 18.8.2006, s. 26.

⁽²⁾ Dz.U. C 229 z 22.9.2006, s. 18.

⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 22 października 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 30 marca 2009 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 242 z 10.9.2002, s. 1.

- (7) W swoim komunikacie z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych” Komisja przedstawiła wszechstronną nową strategię ukierunkowaną na umożliwienie Unii osiągnięcia docelowego poziomu emisji CO₂ wynoszącego 120 g/km dla nowych samochodów osobowych do 2012 r. Zaproponowano ramy prawne w celu zapewnienia doskonalenia technologii pojazdów. Dodatkowe środki powinny promować zamówienia publiczne na pojazdy efektywne paliwowo.
- (8) W zielonej księdze Komisji w sprawie transportu miejskiego z dnia 25 września 2007 r. zatytułowanej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” zauważono również wsparcie zainteresowanych stron na rzecz wprowadzania na rynek ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w drodze proekologicznej polityki zamówień publicznych. Zaproponowano w niej, że możliwym rozwiązaniem mogłaby być internalizacja kosztów zewnętrznych, związanych ze zużyciem energii, emisją CO₂ i zanieczyszczeń podczas całego cyklu jego użytkowania, jako dodatkowe kryterium udzielenia zamówienia, obok ceny pojazdu, będącego przedmiotem zamówienia. Ponadto zamówienia publiczne mogłyby przyznawać pierwszeństwo pojazdom spełniającym nowe normy Euro. Im wcześniej wejdą do eksploatacji ekologiczne pojazdy, tym szybciej ulegnie poprawie jakość powietrza na obszarach miejskich.
- (9) Grupa wysokiego szczebla CARS 21 w sprawozdaniu z dnia 12 grudnia 2005 r. poparła inicjatywę Komisji w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, pod warunkiem zastosowania neutralnego pod względem technologii i opartego na wynikach zintegrowanego podejścia, które uwzględniła producentów pojazdów, dostawców ropy naftowej lub paliw, zakłady naprawcze, klientów lub kierowców oraz organy publiczne.
- (10) Grupa wysokiego szczebla ds. konkurencyjności, energii i środowiska w swoim sprawozdaniu z dnia 27 lutego 2007 r. stwierdziła, że w ramach zamówień publicznych i prywatnych należy brać pod uwagę koszty całego cyklu użytkowania, ze szczególnym uwzględnieniem efektywności energetycznej. Państwa członkowskie i Wspólnota powinny opracować i opublikować wytyczne dotyczące dokonywania zakupów publicznych określające, jak wyjść poza kierowanie się najniższą ceną bardziej trwałych towarów pośrednich zgodnie z dyrektywą 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych⁽¹⁾ oraz dyrektywą 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi⁽²⁾.
- (11) Celem niniejszej dyrektywy jest pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, a zwłaszcza – ponieważ będzie miało to znaczący wpływ na środowisko – wywarciu wpływu na rynek znormalizowanych pojazdów produkowanych w dużej liczbie, takich jak samochody osobowe, autobusy, autokary i ciężarówki, poprzez zagwarantowanie popytu na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy, który będzie na tyle znaczący, by zachęcić producentów i przemysł do inwestowania i dalszego udoskonalania pojazdów o niskim zużyciu energii, poziomie emisji CO₂ i zanieczyszczeń.
- (12) Państwa członkowskie powinny informować krajowe, regionalne i lokalne instytucje i podmioty zamawiające oraz podmioty świadczące usługi publicznego transportu pasażerskiego o przepisach odnoszących się do zakupu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- (13) Ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy początkowo mają wyższą cenę zakupu niż pojazdy konwencjonalne. Stworzenie wystarczającego popytu na takie pojazdy mogłoby zapewnić, by ekonomiczne korzyści skali doprowadziły do obniżenia kosztów.
- (14) Niniejsza dyrektywa stanowi odpowiedź na konieczność udzielenia wsparcia państwom członkowskim poprzez ułatwienie i zorganizowanie wymiany wiedzy i najlepszych praktyk w zakresie promowania zakupu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.
- (15) Zamówienia publiczne na pojazdy świadczące usługi transportu publicznego mogą mieć istotne znaczenie dla rynku, jeżeli zharmonizowane kryteria będą stosowane na poziomie Wspólnoty.
- (16) Największy wpływ na rynek oraz najbardziej opłacalne wyniki z punktu widzenia kosztów i korzyści osiąga się poprzez obowiązkowe włączenie kosztów zużycia energii oraz emisji CO₂ i zanieczyszczeń podczas cyklu użytkowania jako kryteriów udzielenia zamówień publicznych na pojazdy do świadczenia usług transportu publicznego.
- (17) Zgodnie z zakresem zastosowania dyrektywy 2004/17/WE lub dyrektywy 2004/18/WE oraz w pełnej zgodności z przepisami krajowymi wdrażającymi te dyrektywy, niniejsza dyrektywa powinna obejmować pojazdy transportu drogowego zakupione przez zarówno publiczne, jak i prywatne instytucje zamawiające i podmioty zamawiające. Ponadto niniejsza dyrektywa powinna obejmować zakup pojazdów transportu drogowego używanych w celu świadczenia usług publicznego transportu pasażerskiego na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, pozostawiając państwom członkowskim możliwość wyłączenia drobnych zakupów, aby uniknąć niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.

(1) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

(2) Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 114.

- (18) Zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyrządy oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa)⁽¹⁾ oraz w celu uniknięcia nadmiernych obciążeń administracyjnych państwa członkowskie powinny mieć możliwość zwolnienia instytucji i operatorów z wymogów ustanowionych w niniejszej dyrektywie przy zakupie pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych do specjalnego użytku.
- (19) Niniejsza dyrektywa powinna przewidywać kilka opcji umożliwiających uwzględnienie zużycia energii i oddziaływania na środowisko. To umożliwiłoby instytucjom i operatorom, którzy już wypracowali metody dostosowane do ich lokalnych potrzeb i warunków, dalsze stosowanie tych metod.
- (20) Włączenie zużycia energii oraz emisji CO₂ i zanieczyszczeń jako kryteriów udzielenia zamówień publicznych nie oznacza wyższych kosztów, ale raczej umożliwia założenie kosztów cyklu użytkowania w decyzji dotyczącej zamówienia. W uzupełnieniu do prawodawstwa dotyczącego norm Euro, w którym określono maksymalne poziomy emisji, niniejsze podejście określa wartości pieniężne rzeczywistych emisji zanieczyszczeń i nie wymaga ustanowienia jakichkolwiek dodatkowych norm.
- (21) Instytucje zamawiające, podmioty zamawiające oraz operatorów zachęca się, aby spełniając wymóg uwzględnienia zużycia energii i oddziaływania na środowisko przez ustalenie specyfikacji technicznych, ustalali specyfikacje dotyczące sprawności energetycznej i oddziaływania na środowisko na poziomie wyższym niż przewidziany w prawodawstwie wspólnotowym, z uwzględnieniem np. norm Euro, które zostały już przyjęte, ale jeszcze nie są obowiązkowe.
- (22) Badanie ExternE⁽²⁾, program Komisji „Czyste powietrze dla Europy” (CAFE)⁽³⁾ oraz studium HEATCO⁽⁴⁾ dostarczyły informacji na temat kosztów emisji CO₂, tlenków azotu (NO_x), węglowodorów niemetanowych (NMHC) i cząstek stałych. W celu uproszczenia procedury udzielania zamówień uwzględniono koszty według obecnych wartości.
- (23) Niniejsza dyrektywa powinna określić zakres kosztów związanych z emisją CO₂ i zanieczyszczeń, który z jednej strony zapewni instytucjom zamawiającym, podmiotom zamawiającym oraz operatorom odpowiedni stopień elastyczności pozwalający uwzględnić ich lokalne uwarunkowania, a z drugiej strony zagwarantuje odpowiedni stopień harmonizacji.
- (24) Obowiązek stosowania omawianych kryteriów podczas udzielania zamówień na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy nie wyklucza włączenia innych istotnych kryteriów udzielania zamówień. Nie uniemożliwia również wyboru dodatkowo wyposażonych pojazdów, zmodernizowanych w celu osiągnięcia wyższych parametrów środowiskowych. Takie inne istotne kryteria udzielenia zamówień publicznych mogą również zostać włączone do zamówień publicznych objętych dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, pod warunkiem że będą związane z przedmiotem zamówienia, nie wpłyną na nieograniczoną wolność wyboru instytucji zamawiającej lub podmiotu zamawiającego, będą wyraźnie podane i będą zgodne z podstawowymi zasadami Traktatu.
- (25) Metoda wyliczenia kosztów emisji zanieczyszczeń podczas cyklu użytkowania pojazdu w celu podjęcia decyzji o udzieleniu zamówień na zakup pojazdów, w tym wyliczenia wartości liczbowych określonych w niniejszej dyrektywie, nie narusza wspólnotowych przepisów w odniesieniu do kosztów zewnętrznych.
- (26) Przeglądy i rewizje metody obliczeniowej określonej w niniejszej dyrektywie powinny uwzględniać odpowiednie powiązane wspólnotowe środki legislacyjne i zmierzać do osiągnięcia spójności z nimi.
- (27) Energetyczne i środowiskowe kryteria udzielania zamówień publicznych powinny znajdować się wśród różnych kryteriów branych pod uwagę przez instytucje lub podmioty zamawiające przy podejmowaniu decyzji o udzieleniu zamówienia publicznego na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy transportu drogowego.
- (28) Niniejsza dyrektywa nie powinna uniemożliwiać instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym udzielania pierwszeństwa najnowszym normom Euro podczas zakupu pojazdów do świadczenia usług transportu publicznego, zanim normy te staną się obowiązkowe. Nie powinna również uniemożliwiać instytucjom zamawiającym i podmiotom zamawiającym udzielania pierwszeństwa paliwom alternatywnym, np. wodorowi, gazowi skroplonemu (LPG), sprężonemu gazowi ziemnemu (CNG) i biopaliwom, pod warunkiem że uwzględniane są czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania.
- (29) Należy opracować znormalizowane procedury testowe Wspólnot Europejskich dla dodatkowych kategorii pojazdów, aby poprawić porównywalność i przejrzystość danych producenta. Producenci powinni być zachęceni do przedstawienia danych dotyczących ogólnego zużycia energii, emisji CO₂ i zanieczyszczeń podczas całego cyklu użytkowania.

(1) Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

(2) Bickel, P., Friedrich, R., ExternE. Externalities of Energy. Methodology 2005, update, European Commission, Publications Office, Luxembourg, 2005.

(3) Holland, M., et al., (2005a). Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology. AEA Technology Environment, Didcot, 2005.

(4) Bickel, P., et al., HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines, Stuttgart, 2006.

- (30) W wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska ⁽¹⁾ oraz w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) ⁽²⁾ uznano możliwość wsparcia publicznego na rzecz zakupu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu, które wykraczają poza obowiązujące wymagania dotyczące ochrony środowiska. W tym kontekście istotne są również wytyczne zawarte w komunikacie Komisji zatytułowanym „Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych” ⁽³⁾, w szczególności przypis 1 do pkt 34 i przypis 3 do pkt 36. W odniesieniu do tego rodzaju pomocy państwa nadal będą jednak miały zastosowanie postanowienia Traktatu, w szczególności jego art. 87 i 88.
- (31) W wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska 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, w szczególności jego art. 87 i 88.
- (32) Zakup ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego jest szansą dla miast, które chcą być postrzegane jako wrażliwe na kwestie ochrony środowiska. W tym kontekście ważne jest udostępnianie w Internecie informacji dotyczących zamówień publicznych zgodnie z niniejszą dyrektywą.
- (33) Należy zachęcać do publikowania w Internecie istotnych informacji dotyczących dostępnych w państwach członkowskich instrumentów finansowych przeznaczonych dla mobilności miejskiej oraz promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.
- (34) Środki niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽⁴⁾.
- (35) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do dostosowania do inflacji i postępu technicznego danych w celu obliczenia kosztów operacyjnych podczas cyklu użytkowania pojazdów. Ponieważ środki te mają ogólny zakres i zostały opracowane w celu zmiany elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą przewidzianą w art. 5a decyzji Rady 1999/468/WE.
- (36) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, polegający na promowaniu i stymulowaniu rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, a także lepszego wkładu

sektora transportu na rzecz polityk Wspólnoty w dziedzinie środowiska, zmian klimatycznych i energii, nie może zostać w wystarczającym stopniu osiągnięty przez państwa członkowskie, możliwe jest natomiast jego lepsze osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, aby zapewnić masę krytyczną pojazdów niezbędną dla prowadzenia przez europejski przemysł opłacalnych prac rozwojowych, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

- (37) Państwa członkowskie i Komisja powinny nadal promować ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy transportu drogowego. W tym kontekście ważną rolę mogłyby odgrywać krajowe i regionalne programy operacyjne określone w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006 r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności ⁽⁵⁾. Ponadto programy wspólnotowe takie jak Civitas i „Inteligentna energia – Europa” mogłyby przyczynić się do poprawy mobilności miejskiej, jednocześnie ograniczając jego niepożądane skutki.
- (38) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽⁶⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transportacji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i cele

Niniejsza dyrektywa nakłada na instytucje zamawiające, podmioty zamawiające oraz niektórych operatorów obowiązek uwzględniania przy zakupie pojazdów transportu drogowego czynnika energetycznego, i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycia 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 Wspólnoty dotyczącej środowiska, klimatu i energii.

Artykuł 2

Zwolnienia

Państwa członkowskie mogą zwolnić z wymogów określonych w niniejszej dyrektywie zamówienia na zakup pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 3 dyrektywy 2007/46/WE, które nie podlegają homologacji typu lub dopuszczeniu indywidualnemu na ich terytorium.

⁽¹⁾ Dz.U. C 82 z 1.4.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3.

⁽³⁾ Dz.U. C 184 z 22.7.2008, s. 13.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 210 z 31.7.2006, s. 25.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

Artykuł 3**Zakres**

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień na zakup pojazdów transportu drogowego przez:

- a) instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające, o ile mają one obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach 2004/17/WE i 2004/18/WE;
- b) podmioty gospodarcze, na wywiązanie się ze zobowiązań dotyczących usług publicznych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego⁽¹⁾ ponad wartość progową określoną przez państwa członkowskie, nieprzekraczającą wartości progowych określonych w dyrektywach 2004/17/WE i 2004/18/WE.

Artykuł 4**Definicje**

Do celów niniejszej dyrektywy:

- 1) „instytucje zamawiające” oznaczają instytucje zamawiające w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) dyrektywy 2004/17/WE oraz art. 1 ust. 9 dyrektywy 2004/18/WE;
- 2) „podmioty zamawiające” oznaczają podmioty zamawiające określone w art. 2 ust. 2 dyrektywy 2004/17/WE;
- 3) „pojazd transportu drogowego” oznacza pojazd należący do jednej z kategorii wymienionych w tabeli 3 załącznika.

Artykuł 5**Zakup ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego**

1. Państwa członkowskie zapewniają, od dnia 4 grudnia 2010 r., że wszystkie instytucje zamawiające, podmioty zamawiające i operatorzy, o których mowa w art. 3, uwzględniali przy zakupie pojazdów transportu drogowego czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu określone w ust. 2 i stosowały co najmniej jedną z możliwości określonych w ust. 3.

2. Uwzględniane czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko obejmują co najmniej:

- a) zużycie energii;
- b) emisje CO₂; oraz
- c) emisje NO_x, NMHC i cząstek stałych.

Poza czynnikami energetycznym i oddziaływania na środowisko wymienionymi w akapicie pierwszym instytucje zamawiające, podmioty zamawiające i operatorzy mogą także uwzględnić inne czynniki oddziaływania na środowisko.

3. Wymogi określone w ust. 1 i 2 spełnia się, stosując jedną z następujących możliwości:

- a) poprzez określenie w dokumentacji zakupu pojazdów transportu drogowego wymogów technicznych dotyczących parametrów energetycznych i środowiskowych dla każdego rozważanego rodzaju oddziaływania, a także wszelkich dodatkowych skutków dla środowiska; lub
- b) poprzez uwzględnienie czynników oddziaływania na zużycie energii i na środowisko przy podejmowaniu decyzji o zakupie, przy czym:

— w przypadku stosowania procedury przetargowej czynniki te są rozpatrywane jako kryteria udzielenia zamówienia, oraz

— w przypadku określenia wartości pieniężnej tych czynników w celu uwzględnienia ich przy podejmowaniu decyzji o zakupie należy korzystać z metodologii określonej w art. 6.

Artykuł 6**Metodologia obliczania kosztów całego cyklu użytkowania**

1. Do celów art. 5 ust. 3 lit. b) tiret drugie wartość pieniężną kosztów operacyjnych podczas całego cyklu użytkowania dla zużycia energii oraz dla emisji CO₂ i zanieczyszczeń, jak określono w tabeli 2 załącznika, które są związane z eksploatacją pojazdów przeznaczonych do zakupu i oblicza się według metodyki określonej w następujących punktach:

- a) koszty zużycia energii podczas cyklu użytkowania związane z eksploatacją pojazdów oblicza się przy użyciu następującej metodologii:

— zużycie paliwa na kilometr przez pojazdy zgodnie z ust. 2 powinno być obliczane w jednostkach zużycia energii na kilometr, czy to podawane bezpośrednio, jak to jest w przypadku samochodów elektrycznych, czy też nie. Tam, gdzie zużycie paliwa jest podawane w innych jednostkach, powinno zostać przekształcone na zużycie energii na kilometr przy użyciu współczynników przeliczeniowych wartości energetycznej poszczególnych paliw określonych w tabeli 1 w załączniku,

— stosuje się jedną wartość pieniężną za jednostkę energii. Wspomniana jedna wartość to niższy z kosztów za jednostkę energii uzyskanej z benzyny lub oleju napędowego przed opodatkowaniem, stosowanych jako paliwo używane w transporcie,

⁽¹⁾ Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

— koszty zużycia energii podczas cyklu użytkowania pojazdu obliczane są poprzez pomnożenie zgodnego z ust. 3 przebiegu podczas cyklu użytkowania, w razie potrzeby z uwzględnieniem dotychczasowego przebiegu, przez zużycie energii na kilometr obliczone zgodnie z tiret pierwszym niniejszej litery oraz przez koszt jednostki energii obliczony zgodnie z tiret drugim niniejszej litery;

b) koszty emisji CO₂ związane z eksploatacją pojazdu podczas całego cyklu jego użytkowania oblicza się przez pomnożenie ustalonego zgodnie z ust. 3 przebiegu podczas całego cyklu użytkowania, w razie potrzeby z uwzględnieniem dotychczasowego przebiegu, przez emisję CO₂ w kilogramach na kilometr zgodnie z ust. 2 oraz przez koszt na kilogram zawarty w zakresie podanym w tabeli 2 załącznika;

c) koszty emisji zanieczyszczeń związane z eksploatacją pojazdu podczas całego cyklu jego użytkowania wymienione w tabeli 2 załącznika oblicza się poprzez zsumowanie kosztów emisji NO_x, NMHC i cząstek stałych podczas całego cyklu użytkowania. Koszty emisji poszczególnych zanieczyszczeń podczas całego cyklu użytkowania oblicza się przez pomnożenie ustalonego zgodnie z ust. 3 przebiegu podczas całego cyklu użytkowania, w razie potrzeby z uwzględnieniem dotychczasowego przebiegu, przez emisję w gramach na kilometr zgodnie z ust. 2 oraz przez odpowiednie koszty na gram. Koszt ustala się na podstawie uśrednionych wartości UE zawartych w tabeli 2 załącznika.

Instytucje zamawiające, podmioty zamawiające i operatorzy, o których mowa w art. 3, mogą stosować wyższe koszty, pod warunkiem że nie przekraczają one dwukrotności odpowiednich wartości określonych w tabeli 2 załącznika.

2. Związane z eksploatacją pojazdu zużycie paliwa oraz emisje CO₂ i zanieczyszczeń w przeliczeniu na kilometr, jak określono w tabeli 2 załącznika, związane z eksploatacją pojazdu opierają się na znormalizowanych wspólnotowych procedurach testowych w odniesieniu do pojazdów, dla których w przepisach wspólnotowych dotyczących homologacji typu zostały ustalone takie procedury testowe. W odniesieniu do pojazdów nieobjętych znormalizowanymi wspólnotowymi procedurami testowymi zapewnia się porównywalność między różnymi ofertami przez wykorzystanie powszechnie uznanych procedur testowych, wyników testów przeprowadzonych dla danej instytucji lub informacji dostarczonych przez producenta.

3. Przebieg podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, o ile nie określono inaczej, należy ustalić na podstawie tabeli 3 załącznika.

Artykuł 7

Dostosowania do postępu technicznego

Komisja dostosowuje do inflacji i postępu technicznego zawarte w załączniku dane przeznaczone do obliczania kosztów opera-

cyjnych podczas całego cyklu użytkowania pojazdów transportu drogowego. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9 ust. 2.

Artykuł 8

Wymiana najlepszych praktyk

Komisja ułatwia i organizuje wymianę wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi na temat praktyk w zakresie promowania zakupu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego za pomocą instytucji zamawiających, podmiotów zamawiających i operatorów, o których mowa w art. 3.

Artykuł 9

Procedura Komitetu

1. Komisję wspomaga komitet.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE z uwzględnieniem jej art. 8.

Artykuł 10

Sprawozdawczość i przegląd

1. Raz na dwa lata, ze skutkiem od dnia 4 grudnia 2010 r., Komisja przygotowuje sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy i działań podejmowanych przez poszczególne państwa członkowskie w celu promowania zakupu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego.

2. W sprawozdaniach tych Komisja dokonuje oceny skutków niniejszej dyrektywy, a w szczególności możliwości, o których mowa w art. 5 ust. 3, oraz potrzeby dalszych działań i w stosownych przypadkach przedstawia ich propozycje.

W sprawozdaniach Komisja porównuje nominalną i względną liczbę nabytych pojazdów odpowiadających najlepszej alternatywnej ofercie rynkowej pod względem energetycznym i oddziaływania na środowisko podczas całego pełnego cyklu użytkowania, w ramach każdej z kategorii pojazdów wymienionych w tabeli 3 załącznika, w odniesieniu do całości rynku tych pojazdów, i ocenia, w jaki sposób możliwości, o których mowa w art. 5 ust. 3, wywarły wpływ na rynek. Komisja ocenia potrzeby dalszych działań i w stosownych przypadkach przedstawia ich propozycje.

3. Nie później niż w dniu przedstawienia pierwszego sprawozdania Komisja dokonuje analizy możliwości, o których mowa w art. 5 ust. 3, przedstawia ocenę metodologii określonej w art. 6 i w razie potrzeby proponuje odpowiednie dostosowania.

*Artykuł 11***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 4 grudnia 2010 r. Państwa członkowskie niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Środki przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez państwa członkowskie.

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

*Artykuł 12***Wejście w życie**

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

*Artykuł 13***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 23 kwietnia 2009 r.

*W imieniu Parlamentu
Europejskiego*
H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady
P. NEČAS
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Dane przeznaczone do obliczenia kosztów zewnętrznych podczas cyklu użytkowania pojazdów transportu drogowego związane z eksploatacją

Tabela 1. Wartość energetyczna paliw silnikowych

Paliwo	Wartość energetyczna
Olej napędowy	36 MJ/litr
Benzyna	32 MJ/litr
Gaz ziemny/biogaz	33–38 MJ/Nm ³
Skroplony gaz (LPG)	24 MJ/litr
Etanol	21 MJ/litr
Biodiesel	33 MJ/litr
Paliwo emulsyjne	32 MJ/litr
Wodór	11 MJ/Nm ³

Tabela 2. Koszty emisji w transporcie drogowym (według cen z 2007 r.)

CO ₂	NO _x	NMHC	Cząstki stałe
0,03–0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tabela 3. Przebieg podczas całego cyklu użytkowania pojazdu transportu drogowego

Kategoria pojazdu (kategorie M i N jak określono w dyrektywie 2007/46/WE)	Przebieg podczas cyklu użytkowania
Samochody osobowe (M ₁)	200 000 km
Lekkie pojazdy ciężarowe (N ₁)	250 000 km
Pojazdy ciężarowe o dużej ładowności (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusy (M ₂ , M ₃)	800 000 km