

Czwartek, 25 października 2018 r.

P8\_TA(2018)0424

## Promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego \*\*\*I

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 25 października 2018 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD)) <sup>(1)</sup>

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

(2020/C 345/50)

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 2

Tekst proponowany przez Komisję

- (2) W europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej <sup>(21)</sup> Komisja ogłosiła, że w celu wypełnienia zobowiązań UE podjętych podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC), 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 powinny być konsekwentnie ograniczane aż do poziomu zerowego do połowy tego stulecia. Co więcej, emisje zanieczyszczeń powietrza pochodzące z transportu, które są szkodliwe dla zdrowia, powinny niezwłocznie zostać znacznie zmniejszone. Można to osiągnąć za pomocą wielu różnych inicjatyw strategicznych, w tym poprzez wykorzystanie zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy.

<sup>(21)</sup> COM(2016)0501.

Poprawka

- (2) W europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej <sup>(21)</sup> Komisja ogłosiła, że w celu wypełnienia zobowiązań UE podjętych podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w Sprawie Zmian Klimatu (UNFCCC), 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 powinny być konsekwentnie ograniczane aż do poziomu zerowego do połowy tego stulecia. Co więcej, 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 strategicznych, w tym **za pomocą działań wspierających przesunięcie międzygałęziowe w kierunku transportu publicznego, oraz** poprzez wykorzystanie zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy.

<sup>(21)</sup> COM(2016)0501.

<sup>(1)</sup> Sprawa została odesłana do komisji właściwej w celu przeprowadzenia negocjacji międzyinstytucjonalnych na podstawie art. 59 ust. 4 akapit czwarty Regulaminu (A8-0321/2018).

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 2**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 4**

---

Tekst proponowany przez Komisję

- (4) Jak zapowiedziano w komunikacie Komisji pt. „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”<sup>(23)</sup>, niniejszy wniosek stanowi część drugiego pakietu wniosków, który ma wnieść wkład w unijne działania na rzecz mobilności niskoemisyjnej. Wspomniany pakiet, przedstawiony w komunikacie Komisji „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 Europy na drogę mobilności niskoemisyjnej oraz wzmocnienie konkurencyjności ekosystemu mobilności UE.

---

<sup>(23)</sup> COM(2017)0283.

---

Poprawka

- (4) Jak zapowiedziano w komunikacie Komisji pt. „Europa w ruchu. Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”<sup>(23)</sup>, niniejszy wniosek stanowi część drugiego pakietu wniosków, który ma wnieść wkład w unijne działania na rzecz mobilności niskoemisyjnej. Wspomniany pakiet, przedstawiony w komunikacie Komisji „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 Europy na drogę mobilności niskoemisyjnej oraz wzmocnienie konkurencyjności ekosystemu mobilności UE. **Promowanie pojazdów odpowiadających standardom zrównoważonego rozwoju powinno odbywać się równoległe z dalszym rozwojem transportu publicznego, ponieważ jest to najszybszy i najbardziej racjonalny pod względem kosztów sposób na zmniejszenie liczby pojazdów na drogach, a w konsekwencji poprawę jakości powietrza i zmniejszenie emisji.**

---

<sup>(23)</sup> COM(2017)0283.

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 3

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

- (5) Innowacje w zakresie nowych technologii przyczyniają się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów, wspierając proces dekarbonizacji sektora transportu. Większe upowszechnienie niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów drogowych **prawdopodobnie** przyczyni się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> i emisji niektórych zanieczyszczeń (pyłu zawieszonego, tlenków azotu i węglowodorów niemetanowych) **oraz promowania** konkurencyjności i **wzrostu** przemysłu europejskiego na rosnącym globalnym rynku pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych.

Poprawka

- (5) Innowacje w zakresie nowych technologii przyczyniają się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń wytwarzanych przez pojazdy **i ograniczenia zanieczyszczenia hałasem**, wspierając **przy tym** proces dekarbonizacji sektora transportu. Większe upowszechnienie niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów drogowych przyczyni się do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> i emisji niektórych zanieczyszczeń (pyłu zawieszonego, tlenków azotu i węglowodorów niemetanowych), **a tym samym do poprawy jakości powietrza w miastach i na innych zanieczyszczonych obszarach, a jednocześnie będzie sprzyjać** konkurencyjności i **wzrostowi** przemysłu europejskiego na rosnącym globalnym rynku pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych **oraz zapewni rozwój infrastruktury paliw alternatywnych. Ponadto, aby zapewnić i pobudzać konkurencyjność oraz zachęcać do dalszych badań i innowacji w tej dziedzinie, najbardziej podstawową zasadą wszelkich podejmowanych działań musi być zasada neutralności technologicznej. W celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz spełnienia unijnych norm jakości powietrza na obszarach miejskich i wiejskich potrzebne są konkretne i ambitne strategie polityczne i środki, w tym korzystanie z zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy.**

### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5a) **Szacuje się, że zrównanie cen pojazdów z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania (ICEV) z cenami bateryjnych samochodów elektrycznych (BEV) nastąpi w latach 2020–2028. Ponadto kilku producentów oryginalnego sprzętu podało przykłady zrównania cen niektórych nowych modeli w 2020 r. Przy uwzględnieniu niższych kosztów eksploatacji BEV moment zrównania się całkowitego kosztu własności nastąpi przed rokiem zrównania się ceny zakupu, zasadniczo od 2 do 6 lat wcześniej.**

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 5****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 5 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5b) *Zgodnie z prognozami rynkowymi szacuje się, że cena ekologicznie czystych pojazdów, takich jak samochody w pełni elektryczne, ulegnie znacznemu spadkowi oraz że w latach 20. XXI wieku staną się one bardziej konkurencyjne lub nawet tańsze w eksploatacji niż konwencjonalne pojazdy – w szczególności przy uwzględnieniu całkowitego kosztu własności – ze względu na mniejszy koszt akumulatorów, ale także spadek innych kosztów wynikający z niższych kosztów paliwa i niższych kosztów utrzymania związanych z eksploatacją pojazdu elektrycznego.*

**Poprawka 6****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 5 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5c) *O ile Unia jest jednym z wiodących regionów w zakresie badań i wysokiej jakości eko-innowacji, najwięksi producenci autobusów i akumulatorów mają swoje siedziby w regionie Azji i Pacyfiku. Podobnie czynnikiem napędowym zmian na globalnych rynkach bateryjnych samochodów elektrycznych są rynki Chin i Stanów Zjednoczonych, które wspólnie stanowią około 60 % globalnego rynku, podczas gdy udział UE wynosi 28 %. Potrzebne są zatem ambitne ramy polityki Unii w celu stymulowania innowacji oraz dalszego promowania konkurencyjności i wzrostu europejskiego przemysłu na rozwijających się globalnych rynkach ekologicznie czystych pojazdów i powiązanej infrastruktury technologicznej.*

**Poprawka 7****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 5 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5d) *Unia musi zwiększyć działania zachęcające wspierające rozwój technologiczny zrównoważonych i nadających się do recyklingu akumulatorów, które należy wytwarzać, mając na uwadze potrzebę minimalizowania ich śladu środowiskowego.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 8**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 5 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (5e) *W celu zachowania spójności z celami zrównoważonego rozwoju produkcja akumulatorów powinna wywierać minimalny wpływ na środowisko w Unii i poza nią, zwłaszcza w odniesieniu do procesu wydobycia surowców wykorzystywanych w produkcji akumulatorów. Należy brać pod uwagę emisje gazów cieplarnianych podczas całego procesu produkcyjnego. Zgodnie z przeżądem dyrektywy 2006/66/WE Komisja powinna zaproponować ambitne cele w zakresie możliwości recyklingu akumulatorów.*

**Poprawka 9**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 6**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6) *Instytucje* publiczne poprzez swoją politykę udzielania zamówień mogą tworzyć i wspierać rynki innowacyjnych towarów i usług. W dyrektywach 2014/24/UE<sup>(24)</sup> i 2014/25/UE<sup>(25)</sup> określono minimalne zharmonizowane przepisy dotyczące zamówień publicznych, które ujednolicają sposób, w jaki instytucje publiczne i określone podmioty użyteczności publicznej dokonują zakupu towarów, robót budowlanych i usług. W szczególności ustanawiają one ogólne progi dotyczące wielkości zamówień objętych prawodawstwem unijnym, które mają również zastosowanie do dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów.

<sup>(24)</sup> Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65.

<sup>(25)</sup> Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243.

- (6) *Zważywszy na to, że wydatki publiczne na towary, roboty i usługi stanowią około 14 % PKB, co odpowiada kwocie około 1,8 mld EUR rocznie, instytucje* publiczne poprzez swoją politykę udzielania zamówień mogą tworzyć i wspierać rynki innowacyjnych towarów i usług. W dyrektywach 2014/24/UE<sup>(24)</sup> i 2014/25/UE<sup>(25)</sup> określono minimalne zharmonizowane przepisy dotyczące zamówień publicznych, które ujednolicają sposób, w jaki instytucje publiczne i określone podmioty użyteczności publicznej dokonują zakupu towarów, robót budowlanych i usług, **zgodnie z wymogami środowiskowymi nabywanych towarów (w tym pojazdów)**. W szczególności ustanawiają one ogólne progi dotyczące wielkości zamówień objętych prawodawstwem unijnym, które mają również zastosowanie do dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów. **Aby osiągnąć ten cel, dyrektywa powinna określać jasne i przejrzyste wymogi oraz ustanawiać prostą metodę obliczania docelowych poziomów zamówień.**

<sup>(24)</sup> Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65.

<sup>(25)</sup> Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243.

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 10**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 6 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6a) *Dostępność infrastruktury do ładowania i uzupełniania paliwa jest warunkiem wstępnym każdej działalności transportowej z wykorzystaniem pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym transportu publicznego. W dyrektywie 2014/94/UE należy zatem położyć większy nacisk na kwestie związane z promowaniem infrastruktury paliw alternatywnych w transporcie publicznym. Jeżeli dyrektywa nie zostanie zmieniona, Komisja powinna opracować plan działania dotyczący infrastruktury transportu publicznego.*

**Poprawka 11**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 6 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6b) *Aby zapewnić wystarczającą dostępność punktów ładowania, państwa członkowskie powinny móc upoważniać operatorów systemu dystrybucyjnego do posiadania, rozwijania i obsługi minimalnej masy krytycznej będących własnością publiczną stacji ładowania ze swobodnym dostępem do wszystkich dostawców energii elektrycznej oraz do zarządzania tymi stacjami.*

**Poprawka 12**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 6 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (6c) *Należy zachęcać państwa członkowskie, aby badały możliwości wspierania eksploatacji pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń w ramach usług publicznych i zmniejszania kosztów tej eksploatacji, na przykład przez przyznawanie zwolnień lub ulg w zakresie podatków od energii nakładanych na pojazdy o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 13

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 8

Tekst proponowany przez Komisję

- (8) W przeprowadzonej ocenie skutków podkreślono korzyści związane ze zmianą ogólnego podejścia w kwestii zarządzania procesem udzielania zamówień na ekologicznie czyste pojazdy na szczeblu Unii. Ustanowienie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień może zapewnić skuteczne osiągnięcie celu, jakim jest wsparcie rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów, w porównaniu z wariantem internalizacji kosztów zewnętrznych w ramach ogólnego procesu decyzyjnego w kwestii zamówień, podkreślając jednocześnie znaczenie uwzględnienia aspektów środowiskowych we wszystkich decyzjach dotyczących zamówień. Średnioterminowe i długoterminowe korzyści dla obywateli i przedsiębiorstw europejskich w pełni uzasadniają takie podejście, ponieważ nie narzuca ono stosowania konkretnej technologii instytucjom zamawiającym, podmiotom zamawiających i wykonawcom.

Poprawka

- (8) W przeprowadzonej ocenie skutków podkreślono korzyści związane ze zmianą ogólnego podejścia w kwestii zarządzania procesem udzielania zamówień na ekologicznie czyste **i energooszczędne** pojazdy na szczeblu Unii. Ustanowienie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień może zapewnić skuteczne osiągnięcie celu, jakim jest wsparcie rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów, w porównaniu z wariantem internalizacji kosztów zewnętrznych w ramach ogólnego procesu decyzyjnego w kwestii zamówień, podkreślając jednocześnie znaczenie uwzględnienia aspektów środowiskowych we wszystkich decyzjach dotyczących zamówień. Średnioterminowe i długoterminowe korzyści dla obywateli i przedsiębiorstw europejskich w pełni uzasadniają takie podejście, ponieważ nie narzuca ono stosowania konkretnej technologii instytucjom zamawiającym, podmiotom zamawiających i wykonawcom.

### Poprawka 14

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 9

Tekst proponowany przez Komisję

- (9) Rozszerzenie zakresu dyrektywy poprzez uwzględnienie praktyk takich jak dzierżawa, wynajem i leasing pojazdów, a także zamówień na usługi w zakresie publicznego transportu drogowego, usługi w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularny transport osób oraz wynajem autobusów i autokarów wraz z kierowcą, jak również określone usługi pocztowe i kurierskie oraz usługi wywozu odpadów, zapewnia objęcie wszystkich odpowiednich praktyk udzielania zamówień.

Poprawka

- (9) Rozszerzenie zakresu dyrektywy poprzez uwzględnienie praktyk takich jak dzierżawa, wynajem i leasing **oraz modernizacja** pojazdów, a także zamówień na usługi w zakresie publicznego transportu drogowego, usługi w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób, nieregularny transport osób oraz wynajem autobusów i autokarów wraz z kierowcą, jak również określone usługi pocztowe i kurierskie oraz usługi wywozu odpadów, zapewnia objęcie wszystkich odpowiednich praktyk udzielania zamówień, **przy czym przepisów niniejszej dyrektywy nie należy stosować z mocą wsteczną do już obowiązujących umów. Ponadto Komisja powinna zbadać, czy wykonalne jest udzielanie zamówień ekologicznych w odniesieniu do innych rodzajów transportu.**

Czwartek, 25 października 2018 r.

## Poprawka 15

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

- (10) *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 i pojazdów ciężkich. Aby zapewnić odpowiednie zachęty do wspierania rozwoju rynku pojazdów **niskoemisyjnych** i **bezemisyjnych** w Unii, przepisy dotyczące udzielania zamówień publicznych wprowadzane niniejszą dyrektywą zmieniającą powinny być dopasowane do przepisów prawodawstwa Unii dotyczącego norm emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych i dostawczych na okres po roku 2020 <sup>(26)</sup>. Działania prowadzone **na podstawie zmienionej dyrektywy** przyczynią się do spełnienia wymogów tych norm. Bardziej ambitne podejście w kwestii zamówień publicznych **może** stanowić istotny dodatkowy bodziec dla rynku.*

<sup>(26)</sup> COM(2017)0676.

Poprawka

- (10) *Zmieniona dyrektywa powinna przyczynić się do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i emisji zanieczyszczeń powietrza z pojazdów lekkich i pojazdów ciężkich. Aby zapewnić odpowiednie działania zachęcające do wspierania rozwoju rynku pojazdów **bezemisyjnych** i **niskoemisyjnych** w Unii, przepisy dotyczące udzielania zamówień publicznych wprowadzane niniejszą dyrektywą zmieniającą powinny być dopasowane do przepisów prawodawstwa Unii dotyczącego norm emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych i dostawczych na okres po roku 2020 <sup>(26)</sup>. Działania prowadzone **zgodnie z niniejszą dyrektywą** przyczynią się **również** do spełnienia wymogów tych norm **oraz ułatwią rozwój powiązanej infrastruktury służącej do ładowania**. Bardziej ambitne podejście w kwestii zamówień publicznych **będzie** stanowić istotny dodatkowy bodziec dla rynku.*

<sup>(26)</sup> COM(2017)0676.

## Poprawka 16

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (10a) *W celu poprawy jakości powietrza w gminach konieczne jest odnowienie floty transportowej, tak by spełniała normy ekologicznie czystych pojazdów. Ponadto zasady gospodarki o obiegu zamkniętym wymagają przedłużenia cyklu życia produktu. W związku z tym pojazdy zmodernizowane, tak by spełniały normy ekologicznie czystych pojazdów, należy również zaliczać na poczet osiągnięcia minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień określonych w tabelach 4 i 5 w załączniku.*

Poprawka



Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 17

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 10 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10b) *Pojazdy, które nie emitują zanieczyszczeń z rury wydechowej, także mogą zostawiać znaczny ślad środowiskowy ze względu na proces wytwarzania komponentów i możliwości recyklingu lub wydajność produkcji paliwa. W związku z tym technologie, które pozwalają sprostać temu wyzwaniu, takie jak trwałe i nadające się do recyklingu akumulatory, powinny być mocniej wspierane, jeśli chodzi o osiągnięcie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień określonych w tabelach 4 i 5 w załączniku. Badania i rozwój tych technologii należy promować również w innych obszarach polityki Unii.*

### Poprawka 18

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 10 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (10c) *Rozliczanie emisji CO<sub>2</sub> powinno opierać się na podejściu uwzględniającym emisje na wszystkich etapach łańcucha paliwowego, aby brać pod uwagę cały łańcuch dostaw paliwa od etapu wydobycia do rury wydechowej. Da to dokładniejszy obraz całkowitych emisji z danego pojazdu. W związku z tym najpóźniej do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja powinna opracować metodę rejestrowania emisji na wszystkich etapach łańcucha paliwowego.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

## Poprawka 19

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

- (11) 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 przedstawiono wartość dodaną wynikającą z przyjęcia podejścia opartego na paliwach alternatywnych do czasu ustalenia na szczeblu unijnym neutralnych pod względem technologicznym wymogów w zakresie emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów ciężkich, które Komisja zamierza zaproponować w przyszłości. W ocenie skutków uznano ponadto, że rynki niskoemisyjnych i bezemisyjnych autobusów miejskich charakteryzują się większą dojrzałością**, podczas gdy rynki niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów ciężarowych znajdują się na **wcześniejszym** etapie rozwoju.

Poprawka

- (11) Pojazdy **dwukołowe i trzykołowe, pojazdy** lekkie i pojazdy ciężkie wykorzystywane są do różnych celów, a poziom dojrzałości rynku jest **w każdym przypadku inny** i dlatego korzystne byłoby uwzględnienie tych różnic w przepisach dotyczących zamówień publicznych. **Należy ponadto zaznaczyć, że na rynkach** niskoemisyjnych i bezemisyjnych autobusów miejskich **odnotowano w ostatnim czasie pewne postępy**, podczas gdy rynki niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów ciężarowych znajdują się na **początkowym** etapie rozwoju.

## Poprawka 20

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (11a) **Ograniczanie emisji za sprawą wyłącznie zamówień publicznych posiada ograniczony potencjał, a udział emisji z transportu publicznego w emisjach pochodzących z sektora transportu jest niewielki. Należy w związku z tym zachęcać państwa członkowskie do regulowania kwestii zakupu ekologicznie czystych pojazdów przez innych właścicieli floty, takich jak przedsiębiorstwa taksówkowe, wypożyczalnie samochodów i przedsiębiorstwa umożliwiające wspólny przejazd samochodem.**

Poprawka

Czwartek, 25 października 2018 r.

## Poprawka 21

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

- (12) Ustanowienie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy **na rok 2025 i rok 2030** na szczeblu państw członkowskich powinno przyczynić się do pewności odnośnie do polityki prowadzonej względem rynków, na których uzasadnione są inwestycje w zakresie mobilności niskoemisyjnej i bezemisyjnej. Minimalne poziomy docelowe wspierają tworzenie rynku w całej Unii. Zapewniają one czas na dostosowanie procesów udzielania zamówień publicznych i wysyłają jasny sygnał rynkowy. W ocenie skutków zauważono, że państwa członkowskie w coraz większym stopniu ustalają 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). Minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień powinny zostać uzupełnione przez zobowiązanie instytucji zamawiających, podmiotów zamawiających i wykonawców do uwzględniania istotnych aspektów energetycznych i środowiskowych we wszystkich postępowaniach o udzielenie zamówienia. W ocenie oddziaływania terytorialnego dla niniejszej zmienionej dyrektywy pokazano, że jej wpływ zostanie równomiernie rozłożony między regionami w Unii.

Poprawka

- (12) Ustanowienie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy, **które mają zostać osiągnięte do roku 2025 i roku 2030** na szczeblu państw członkowskich, powinno przyczynić się do pewności odnośnie do polityki prowadzonej względem rynków, na których uzasadnione są inwestycje w zakresie mobilności niskoemisyjnej i bezemisyjnej. Minimalne poziomy docelowe wspierają tworzenie rynku w całej Unii. Zapewniają one czas na dostosowanie procesów udzielania zamówień publicznych i wysyłają jasny sygnał rynkowy. W ocenie skutków zauważono, że państwa członkowskie w coraz większym stopniu ustalają 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). Minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień powinny zostać uzupełnione przez zobowiązanie instytucji zamawiających, podmiotów zamawiających i wykonawców do uwzględniania istotnych aspektów energetycznych i środowiskowych we wszystkich postępowaniach o udzielenie zamówienia. W ocenie oddziaływania terytorialnego dla niniejszej zmienionej dyrektywy pokazano, że jej wpływ zostanie równomiernie rozłożony między regionami w Unii.

## Poprawka 22

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 12 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (12a) **W zaleceniu z dnia 4 kwietnia 2017 r. dla Rady i Komisji w następstwie dochodzenia w sprawie pomiarów emisji w sektorze motoryzacyjnym<sup>(26)</sup> Parlament Europejski wezwał państwa członkowskie, aby sprzyjały strategiom ekologicznym zamówień publicznych, promując nabywanie pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o bardzo niskiej emisji zanieczyszczeń przez organy publiczne na potrzeby ich własnych flot lub w ramach (pół)publicznych programów wspólnego użytkowania samochodów osobowych, oraz zaapelował o stopniowe wycofanie do 2035 r. nowych samochodów emitujących CO<sub>2</sub>.**

<sup>(26)</sup> Dz.U. C 298 z 23.8.2018, s. 140.

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 23****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 13**

Tekst proponowany przez Komisję

- (13) Maksymalny wpływ można osiągnąć w przypadku skupienia się na zamówieniach publicznych na ekologicznie czyste pojazdy na obszarach charakteryzujących się stosunkowo wysokim poziomem zanieczyszczenia powietrza. Zachęca się instytucje publiczne w państwach członkowskich, aby – realizując swoje krajowe minimalne poziomy docelowe – skoncentrowały się w szczególności na tych obszarach oraz by uwzględniły związane z tym działania w sprawozdaniach przedkładanych zgodnie z niniejszą zmienioną dyrektywą.

Poprawka

- (13) 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 – skoncentrowały się w szczególności na tych obszarach oraz by uwzględniły związane z tym działania w sprawozdaniach przedkładanych zgodnie z niniejszą zmienioną dyrektywą. **Aby uniknąć nieproporcjonalnego obciążenia i zoptymalizować potencjalne skutki niniejszej dyrektywy, należy zapewnić organom publicznym odpowiednią pomoc techniczną.**

**Poprawka 24****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 13 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

- (13a) **Zmieniona dyrektywa powinna przyczyniać się do redukcji emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza, a także do promowania czystego publicznego transportu drogowego. Należy unikać w niej zniechęcania do rozwoju ekologicznych środków transportu niedrogowego, takich jak tramwaje i pociągi metra.**

Poprawka

**Poprawka 25****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 13 b (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

- (13b) **Wdrożenie wartości docelowych określonych w niniejszej dyrektywie będzie trudne bez rozwoju komercyjnych i zaawansowanych technicznie produktów. Aby zapewnić regularną aktualizację informacji o postępach w tej dziedzinie, Komisja powinna przedkładać co dwa lata sprawozdanie oceniające, czy istnieją rozwiązania komercyjne dla ekologicznie czystych pojazdów. Ponadto Komisja i państwa członkowskie powinny zwiększyć wkłady finansowe i niefinansowe służące szybszemu wprowadzaniu ekologicznie czystych pojazdów do obrotu.**

Poprawka

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 26**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 13 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (13c) *Biorąc pod uwagę znaczną różnicę pod względem swobody finansowej prywatnych operatorów transportu, jeżeli chodzi o upowszechnianie potencjalnie droższych pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, należy udostępnić mechanizmy zapewniające równe szanse publicznych i prywatnych operatorów transportu w procedurach przetargowych i procedurach zamówień publicznych, a także dopilnować, aby koszty zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień ustanowionymi w niniejszej dyrektywie nie zostały przerzucone na władze lokalne, w szczególności w przypadku mniejszych gmin, ani nie prowadziły do kompensowania wyższych kosztów przez podwyżki cen biletów, podatków lokalnych lub ograniczenie usług transportu publicznego.*

**Poprawka 27**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 15**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (15) Sprawozdawczość dotycząca zamówień publicznych w ramach zmienionej dyrektywy powinna zapewnić przejrzysty przegląd rynku, aby umożliwić skuteczne monitorowanie realizacji. Działania sprawozdawcze powinny rozpocząć się w 2023 r. **przedstawieniem sprawozdania śródkresowego** i być kontynuowane poprzez przedłożenie pierwszego pełnego sprawozdania na temat realizacji minimalnych poziomów docelowych w 2026 r., a następnie co trzy lata. W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych nakładanych na pojedyncze organy publiczne oraz ustanowienia skutecznego przeglądu rynku należy ułatwić składanie prostych sprawozdań. **Komisja zapewni pełną sprawozdawczość w zakresie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w kontekście Wspólnego Słownika Zamówień Unii. Określone kody Wspólnego Słownika Zamówień wspomogą rejestrację i monitorowanie w ramach elektronicznego biuletynu zamówień TED.**

- (15) Sprawozdawczość dotycząca zamówień publicznych w ramach zmienionej dyrektywy powinna zapewnić przejrzysty przegląd rynku, aby umożliwić skuteczne monitorowanie realizacji. Działania sprawozdawcze powinny rozpocząć się **od wstępnego sprawozdania państw członkowskich dla Komisji w 2023 r., przedłożonego w ramach sprawozdań sporządzanych zgodnie z unijnymi aktami ustawodawczymi w sprawie zamówień publicznych oraz zamówień dokonywanych przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, i powinny** być kontynuowane poprzez przedłożenie pierwszego pełnego sprawozdania na temat realizacji minimalnych poziomów docelowych w 2026 r., a następnie co trzy lata. W celu zminimalizowania obciążeń administracyjnych nakładanych na pojedyncze organy publiczne oraz ustanowienia skutecznego przeglądu rynku należy ułatwić składanie prostych sprawozdań. **Sprawozdania te powinny zawierać informacje na temat kroków podjętych w celu wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE i zapewnienia zgodności z kategoriami zawartymi w Wspólnym Słowniku Zamówień Unii. Komisja powinna regularnie przedkładać Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdania w sprawie stosowania dyrektywy 2009/33/WE. Komisja powinna również ocenić, czy zakresem dyrektywy 2009/33/WE można objąć maszyny wykorzystywane na placach budowy, a jeżeli tak, powinna podjąć prace nad metodyką definiowania „ekologicznie czystych maszyn na placu budowy”.**

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 28**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 15 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (15a) *Aby wspomóc merytorycznie proces formułowania przyszłej polityki w sektorze poprzez przedstawianie dokładniejszego rozliczenia całkowitych emisji konkretnego pojazdu, obejmującego cały łańcuch wartości, Komisja powinna zaproponować metodę obliczania emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia pojazdów oraz ich emisji CO<sub>2</sub> na wszystkich etapach łańcucha paliwowego. Emisje te należy uwzględnić, gdy Komisja będzie prowadzić przegląd dyrektywy 2009/33/WE i wszelkich innych odnośnych aktów prawnych dotyczących paliw alternatywnych.*

**Poprawka 29**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 16**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16) Dodatkowe wsparcie dla rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów można osiągnąć poprzez ukierunkowane środki wsparcia publicznego na szczeblu krajowym i unijnym. Obejmuje to 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<sup>(27)</sup> 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. 107 i 108.

<sup>(27)</sup> Dz.U. C 200 z 28.6.2014, s. 1.

- (16) Dodatkowe wsparcie dla rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów można osiągnąć poprzez ukierunkowane środki wsparcia publicznego na szczeblu krajowym i unijnym. Obejmuje to usprawnienie wymiany wiedzy i dopasowanie zamówień, aby umożliwić podjęcie działań w skali wystarczającej do uzyskania redukcji kosztów i wpływu na rynek. **Należy także wspierać regionalne projekty pilotażowe, zwłaszcza w miejscach połączenia obszarów wiejskich i miejskich.** W wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska i cele związane z energią w latach 2014–2020<sup>(27)</sup> 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. 107 i 108.

<sup>(27)</sup> Dz.U. C 200 z 28.6.2014, s. 1.

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 30

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 16 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16a) *Aby osiągnąć dalsze zmniejszenie emisji i zanieczyszczeń powietrza, należy, w stosownych przypadkach, zachęcać państwa członkowskie do stosowania różnych bodźców i mechanizmów sprzyjających rozwojowi floty w innych sektorach niż te uregulowane w zmienionej dyrektywie.*

### Poprawka 31

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 16 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16b) *Państwa członkowskie powinny zapewnić, by koszty osiągnięcia ustalonych w niniejszej dyrektywie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień nie były przenoszone na władze lokalne oraz by instytucjom i podmiotom zamawiającym udostępnione zostały wystarczające środki finansowe.*

### Poprawka 32

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Motyw 16 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16c) *Niezbędne są ukierunkowane środki wsparcia zamówień na ekologicznie czyste pojazdy. Aby przyczynić się do osiągnięcia celów niniejszej dyrektywy, państwa członkowskie muszą zwiększyć działania zachęcające o charakterze finansowym i niefinansowym w celu przyspieszenia rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 33****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 16 d (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16d) *Wprowadzenie w niniejszej dyrektywie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na pojazdy lekkie i ciężkie będzie wymagało dodatkowych zasobów finansowych dla instytucji i podmiotów zamawiających. W związku z tym należy uwzględnić to w unijnej polityce budżetowej i finansowej po 2020 r., aby zapewnić instytucjom i podmiotom zamawiającym wystarczające wsparcie finansowe. Powinno znaleźć to odzwierciedlenie w przyszłych wieloletnich ramach finansowych oraz przepisach dotyczących zrównoważonego finansowania i unijnych instytucji finansowych.*

**Poprawka 34****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 16 e (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16e) *Aby zapewnić działania zachęcające dla władz publicznych do zakupu ekologicznie czystych pojazdów i skłonić państwa członkowskie do inwestowania w rozwój infrastruktury paliw alternatywnych, a także aby uniknąć ryzyka, że takie zakupy doprowadzą do wzrostu cen płaconych przez pasażerów, unijna polityka budżetowa i finansowa po 2020 r. powinna przewidywać wsparcie dla podmiotów zamawiających. Powinno znaleźć to odzwierciedlenie w przyszłych wieloletnich ramach finansowych oraz przepisach dotyczących zrównoważonego finansowania i unijnych instytucji finansowych. Ponadto państwa członkowskie powinny rozszerzyć działania zachęcające finansowe i niefinansowe oraz przewidzieć audyty środowiskowe, aby przyspieszyć rozwój rynku ekologicznie czystych pojazdów. Te działania doprowadzą do obniżenia początkowo wysokich nakładów inwestycyjnych na zmianę infrastruktury i wesprą dekarbonizację transportu.*



Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 35**  
**Wniosek dotyczący dyrektywy**  
**Motyw 16 f (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16f) *Na podstawie obowiązujących wieloletnich ram finansowych (WRF) Unia dysponuje zestawem różnych funduszy w celu wspierania państw członkowskich, władz lokalnych i odpowiednich podmiotów gospodarczych w przechodzeniu na mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju. W latach 2014–2020 Unia przeznaczyła 13,7 mld EUR z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych na finansowanie mobilności miejskiej. Program Unii w zakresie badań naukowych „Horyzont 2020” zapewni około 200 mln EUR na rzecz mobilności miejskiej i 650 mln EUR na inteligentne miasta, a instrument „Łącząc Europę” – około 200 mln EUR na zaproszenia do składania wniosków dotyczących węzłów miejskich. W następnych WRF Komisja i państwa członkowskie powinny nadal wspierać projekty zrównoważonej mobilności miejskiej oraz wzmocniać niezbędne synergie między różnymi źródłami i programami finansowania. W szczególności należy wzmocnić powiązania między mobilnością miejską, nową agendą cyfrową i unią energetyczną, na przykład możliwość finansowania przez instrument „Łącząc Europę” synergicznych projektów o dodatkowym poziomie współfinansowania w dziedzinie transportu, obejmujących elementy z zakresu energetyki i telekomunikacji, które wiążą się z ogromnym potencjałem dla projektów miejskich.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 36****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 16 g (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16 g) *Należy promować bardziej ukierunkowane wykorzystywanie instrumentów finansowych UE, takich jak Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych czy program ekologicznego transportu Europejskiego Banku Inwestycyjnego, które mogą pomóc w finansowaniu flot i sprzętu. W tym kontekście należy zwiększyć dostępność usług doradztwa technicznego i finansowego na rzecz lokalnych organów i podmiotów gospodarczych – na przykład w ramach Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego, inicjatywy JASPERS, programu JESSICA lub instrumentu finansowego Compass – aby wzmocnić ich zdolności instytucjonalne, usprawnić przygotowywanie i wdrażanie projektów oraz optymalnie wykorzystywać środki i instrumenty finansowe UE, łącznie z ograniczaniem ryzyka innowacyjnych ofert.*

**Poprawka 37****Wniosek dotyczący dyrektywy****Motyw 16 h (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(16h) *Należy także zachęcać organy publiczne do zakupu pojazdów na podstawie kryteriów oferty najkorzystniejszej ekonomicznie opisanych w art. 82 dyrektywy 2014/25/UE, z uwzględnieniem opłacalności w okresie cyklu życia pojazdu, a także aspektów środowiskowych i społecznych.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 38

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 16 i (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16i) *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 między różnymi szczeblami sprawowania rządów 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 CO<sub>2</sub>, hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Stosowanie tych planów powinno zatem stanowić ważny element do rozpatrzenia w ramach finansowania projektów Unii w obszarze transportu miejskiego, w tym w zakresie wdrażania niniejszej zmienionej dyrektywy. W związku z tym Komisja powinna zapewnić właściwym organom niezbędne doradztwo i pomoc techniczną przy opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej, z pełnym poszanowaniem zasady pomocniczości.*

### Poprawka 39

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 16 j (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (16j) *Zamówienia publiczne nie tylko wspierają upowszechnianie ekologicznie czystych pojazdów, ale również sprzyjają rozwojowi nowych form mobilności. Podczas gdy ekologicznie czyste pojazdy będą objęte działaniami zachęcającymi i będą przyczyniać się do przyspieszonego rozwoju infrastruktury na obszarach miejskich, cyfryzacja zoptymalizuje wydajność transportu pasażerskiego i towarowego. Multimodalna i współdzielona mobilność oraz zintegrowane rozwiązania biletowe mają kluczowe znaczenie w przejściu na mobilność stanowiącą usługę.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

## Poprawka 40

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 17

Tekst proponowany przez Komisję

- (17) Aby osiągnąć cele niniejszej dyrektywy, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu aktualizacji przepisów w odniesieniu do norm emisji CO<sub>2</sub> z pojazdów ciężkich na okres pięciu lat, począwszy od dnia [Please insert the date of entry into force]. Okres ten powinien być automatycznie przedłużany na okresy tej samej długości, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym z udziałem ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

skreśla się

## Poprawka 41

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Motyw 18 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

- (18a) Zgodnie z Porozumieniem międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa (<sup>1 bis</sup>) szczególną uwagę należy zwracać na ocenę skutków prawodawstwa Unii. Ocena dyrektywy 2009/33/WE powinna stanowić podstawę oceny skutków poszczególnych wariantów dalszych działań. W związku z tym Komisja, w oparciu o najrzetelniejsze i najnowsze dowody naukowe, powinna ocenić, czy istnieje potrzeba dokonania przeglądu tej dyrektywy, z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia pojazdów oraz ich emisji CO<sub>2</sub> na wszystkich etapach łańcucha paliwowego, tak aby zapewnić przejrzystość i rozliczalność pod względem realizacji celów politycznych, i, jeśli to konieczne, powinna zaproponować niezbędne ulepszenia. W stosownych przypadkach Komisja powinna również dokonać przeglądu innych aktów prawnych dotyczących paliw alternatywnych.

Poprawka

(<sup>1 bis</sup>) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 42

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 18 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (18b) *Duża część zamówień w dziedzinie transportu publicznego dotyczy lokalnych jednostek transportu publicznego, które pozostają zazwyczaj w gestii władz lokalnych dysponujących ograniczonymi środkami finansowymi. Przepisy dotyczące zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy nie powinny więc powodować znacznego dodatkowego obciążenia finansowego ani prowadzić do kompensowania powstałych wyższych kosztów przez podwyżki cen biletów, podatków lokalnych lub ograniczenie usług transportu publicznego.*

### Poprawka 43

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Motyw 18 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- (18c) *Unia musi chronić producentów unijnych przed nieuczciwą konkurencją w państwach trzecich, w których producenci unijni nie mają dostępu do przetargów na zamówienia publiczne na zakup, dzierżawę, wynajem lub leasing pojazdów transportu drogowego. W związku z tym Komisja powinna przeanalizować nieuczciwe praktyki w zakresie konkurencji w państwach trzecich i podjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia ochrony europejskiego przemysłu.*

### Poprawka 44

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1

Dyrektywa 2009/33/WE

Tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Dyrektywa 2009/33/UE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej

Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w **ramach udzielania zamówień publicznych** w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 45****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 a (nowy)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 1 – ustęp 1

Tekst obowiązujący

Poprawka

**1a) w art. 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

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 CO<sub>2</sub> 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.

„Niniejsza dyrektywa nakłada na instytucje zamawiające, podmioty zamawiające oraz niektórych operatorów obowiązek uwzględniania przy zakupie, **dzierżawie, wynajmie lub leasingu** pojazdów transportu drogowego czynnika energetycznego i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycia energii oraz emisji CO<sub>2</sub> 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.”;

**Poprawka 46****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 1 b (nowy)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 2 – akapit 1

Tekst obowiązujący

Poprawka

**1b) w art. 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:**

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.

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

Czwartek, 25 października 2018 r.

#### Poprawka 47

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 3 – akapit 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień dotyczących zakupu, wynajmu, dzierżawy lub **leasingu** pojazdów transportu drogowego:

Poprawka

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień dotyczących zakupu, wynajmu, dzierżawy, **leasingu** lub **modernizacji** pojazdów transportu drogowego:

#### Poprawka 48

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 2

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 3 – akapit 1 – litera c a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) instytucje, agencje i organy Unii Europejskiej.

#### Poprawka 49

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 4 – akapit 1 – punkt 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. „ekologicznie czysty pojazd” oznacza:

Poprawka

4. „ekologicznie czysty pojazd” oznacza **pojazd, niezależnie od kategorii, który jest napędzany paliwami alternatywnymi zdefiniowanymi w art. 2 akapit 1 pkt 1 dyrektywy 2014/94/UE, z wyjątkiem biopaliw, które nie zostały wyprodukowane z surowców wymienionych w części A załącznika IX do dyrektywy 2018/... (zmienionej dyrektywy w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych RED II) lub które zostały wyprodukowane z oleju palmowego (\*)**, w tym pojazd hybrydowy, w którym energia elektryczna jest wykorzystywana jedynie w pewnym stopniu w eksploatacji pojazdu, pojazd niskoemisyjny i pojazd bezemisyjny. W przypadku pojazdów z silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania poziom emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) (\*\*) jako odsetek dopuszczalnej wartości emisji (\*\*\*) nie może przekraczać 80 %.

Czwartek, 25 października 2018 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- a) pojazd kategorii M1 lub M2 o maksymalnej emisji z rury wydechowej wyrażonej w g CO<sub>2</sub>/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
- b) pojazd kategorii N1 o maksymalnej emisji z rury wydechowej wyrażonej w g CO<sub>2</sub>/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
- c) pojazd kategorii M3, N2 lub N3, jak określono w tabeli 3 w załączniku.

- (\*) Wykazuje się to na podstawie umowy na zakup biopaliwa lub innego sposobu pozyskania biopaliwa.
- (\*\*) RDE; poziom emisji cząstek ultradrobnych w #/km (PN) i tlenków azotu w mg/km (NO<sub>x</sub>), mierzone zgodnie z obowiązującą wersją załącznika IIIA do rozporządzenia 2017/1151.
- (\*\*\*) Obowiązujące dopuszczalne wartości emisji wymienione w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.

**Poprawka 50**

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 4 – akapit 1 – ustęp 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 4a. „pojazd bezemisyjny” oznacza pojazd o zerowej emisji CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> oraz pyłu drobnego z rury wydechowej.

**Poprawka 51**

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 4 – akapit 1 – ustęp 4 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 4b. „pojazd niskoemisyjny” oznacza pojazd o maksymalnych poziomach emisji podanych w tabeli 2 w załączniku.



Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 52

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 3

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 4 – akapit 1 – ustęp 4 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4c. „pojazd zmodernizowany, by spełniał normy ekologicznie czystego pojazdu” oznacza pojazd z silnikiem zmodernizowanym w taki sposób, by spełniał normy ekologicznie czystego pojazdu określonego w akapicie pierwszym pkt 4 niniejszego artykułu. W przypadku modernizacji silników wykorzystujących biopaliwa zdefiniowane w art. 2 akapit drugi lit. i) dyrektywy 2009/28/WE, paliwa syntetyczne lub parafinowe pojazd musi spełniać najnowsze normy Euro lub normy, które je zastępują.

### Poprawka 53

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 4

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 4a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4) *dodaje się art. 4a w brzmieniu:*

*skreśla się*

#### „Artykuł 4a

##### Przekazanie uprawnień

*Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 8a w celu aktualizacji tabeli 3 w załączniku z uwzględnieniem progów emisji CO<sub>2</sub> z rury wydechowej oraz emisji zanieczyszczeń powietrza dla pojazdów ciężkich w następstwie rozpoczęcia obowiązywania odpowiednich norm emisji CO<sub>2</sub> dotyczących tych pojazdów na szczeblu Unii.”;*

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 54****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 5 – ustęp 1

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zakup, dzierżawa, wynajem lub leasing pojazdów transportu drogowego oraz umowy o świadczenie usług drogowego i kolejowego transportu publicznego osób, a także zamówienia publiczne na usługi, o których mowa w art. 3 niniejszej dyrektywy, były zgodne z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień w odniesieniu do pojazdów lekkich, jak określono w tabeli 4 w załączniku, oraz w odniesieniu do pojazdów ciężkich, jak określono w tabeli 5 w załączniku.

---

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby zakup, dzierżawa, wynajem lub leasing pojazdów transportu drogowego **lub ich modernizacja, tak by spełniały normy ekologicznie czystego pojazdu** oraz umowy o świadczenie usług drogowego i kolejowego transportu publicznego osób, a także zamówienia publiczne na usługi, o których mowa w art. 3 niniejszej dyrektywy, były zgodne z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień w odniesieniu do **ekologicznie czystych** pojazdów lekkich, jak określono w tabeli 4 w załączniku, oraz w odniesieniu do pojazdów ciężkich, jak określono w tabeli 5 w załączniku.

**Poprawka 55****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 5 – ustęp 1 a (nowy)

---

*Tekst proponowany przez Komisję*

---

*Poprawka*

**1a. Do celów obliczenia minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych datą zamówienia publicznego, którą należy przyjąć, jest data zakończenia procedury zamówienia publicznego w drodze podpisania umowy.**

*Minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień publicznych oblicza się jako średnią wszystkich umów podpisanych między dniem następującym po dniu transpozycji niniejszej dyrektywy a dniem 31 grudnia 2024 r. w odniesieniu do pierwszego okresu odniesienia oraz od dnia 1 stycznia 2025 r. do dnia 31 grudnia 2029 r. w odniesieniu do drugiego okresu odniesienia.*

*Jeżeli nowe poziomy docelowe na okres odniesienia po dniu 1 stycznia 2030 r. nie zostaną przyjęte w terminie, zastosowanie mają w dalszym ciągu poziomy docelowe ustalone na 2030 r.*

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 56

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 5 – ustęp 1 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**1b.** Aby osiągnąć poziomy docelowe w zakresie zamówień publicznych, podmioty zamawiające udzielają zamówień, wybierając ofertę najkorzystniejszą ekonomicznie zgodnie z art. 82 dyrektywy 2014/25/UE. Specyfikację istotnych warunków zamówienia opracowuje się ze szczególnym uwzględnieniem nie tylko całkowitego kosztu własności, ale także innych cech charakterystycznych pojazdu, takich jak dostępność, wpasowanie w krajobraz miejski, poziomy hałas, efektywność energetyczna oraz możliwość recyklingu akumulatorów i komponentów pojazdu.

### Poprawka 57

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 a (nowy)

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**5a) dodaje się artykuł w brzmieniu:**

„Artykuł 5a

*Zasoby finansowe*

1. Państwa członkowskie udostępniają instrumenty finansowe wystarczające do udzielania zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy oraz instalację powiązanej z nimi infrastruktury na ich terytorium. Ustanowienie tych funduszy odbywa się po przeprowadzeniu gruntownej oceny potrzeb finansowych organów publicznych i podmiotów zamawiających, związanych z poziomami docelowymi w zakresie zamówień określonymi na szczeblu krajowym.

2. Unia udostępnia dodatkowe instrumenty finansowania, aby wspierać upowszechnianie ekologicznie czystych pojazdów i instalowanie powiązanej z nimi infrastruktury w państwach członkowskich.”;

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 58****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 b (nowy)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**5b) dodaje się artykuł w brzmieniu:****„Artykuł 5b****Plan działania dotyczący paliw alternatywnych w transporcie publicznym**

1. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Komisja Europejska przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie plan działania służący przyspieszeniu tworzenia na terenie zajezdni i warsztatów konserwacyjnych, jak również w przestrzeni publicznej infrastruktury do ładowania i uzupełniania paliwa dla pojazdów ciężkich będących własnością przedsiębiorstw transportowych.
2. Plan działania zawiera informacje dotyczące dostępnych unijnych instrumentów finansowania oraz wyraźnie określa procedury udzielania takiego wsparcia, w tym w związku z obowiązującymi przepisami europejskimi w zakresie pomocy państwa.
3. Odnośne sprawozdanie zawiera ponadto ocenę możliwości zmiany europejskich instrumentów finansowania tak, aby nadać priorytet finansowaniu wymiany pojazdów przez przedsiębiorstwa transportu publicznego bez względu na wielkość tych przedsiębiorstw.”;

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 59

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 5 c (nowy)

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

#### 5c) dodaje się artykuł w brzmieniu:

##### „Artykuł 5c

**Unijna platforma zamówień transgranicznych i wspólnych na pojazdy transportu drogowego o niskiej emisji zanieczyszczeń i pojazdy energooszczędne**

Aby ułatwić osiągnięcie poziomów docelowych ustanowionych w załączniku do niniejszej dyrektywy oraz uzyskać korzyści skali, Komisja ustanawia unijną platformę zamówień transgranicznych i wspólnych na pojazdy transportu drogowego o niskiej emisji zanieczyszczeń i pojazdy energooszczędne. Instytucje zamawiające, podmioty zamawiające i podmioty gospodarcze, o których mowa w art. 3, mogą uczestniczyć w tej platformie w celu wspólnego zakupu pojazdów. Komisja zapewnia, by platforma była dostępna publicznie i skupiała w skuteczny sposób wszystkie strony zainteresowane łączeniem swoich zasobów. Aby ułatwić sporządzanie i realizację wspólnych zamówień Komisja zapewnia pomoc techniczną i opracowuje wzory umów o współpracy. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktu delegowanego zgodnie z art. 8a w celu ustanowienia unijnej platformy wspólnych zamówień na pojazdy transportu drogowego o niskiej emisji zanieczyszczeń i energooszczędne.”;

### Poprawka 60

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 7

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 8a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

#### 7) dodaje się nowy art. 8a w brzmieniu:

skreśla się

„Artykuł 8a

Czwartek, 25 października 2018 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 4a, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [Please insert the date of entry into force]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4a, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4a wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

#### Poprawka 61

Wniosek dotyczący dyrektywy

Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 8

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 9

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

(8) ~~skreśla się art. 9~~

„1. Komisję wspomaga komitet.

Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Czwartek, 25 października 2018 r.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci 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 większość zwykła członków komitetu.”;

#### Poprawka 62

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera a

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja przedkłada co trzy lata Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat stosowania niniejszej dyrektywy i działań podejmowanych przez poszczególne państwa członkowskie w celu skutecznego wdrożenia niniejszej dyrektywy, począwszy od dnia 1 stycznia 2027 r., po otrzymaniu sprawozdań od państw członkowskich.

Poprawka

1. Do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy w ramach sprawozdań przewidzianych w art. 83 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/24/UE i art. 99 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/25/UE. Państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie wstępne do dnia 18 kwietnia 2023 r.

Sprawozdania te zawierają informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, w tym informacje dotyczące liczby i kategorii pojazdów zamówionych przez instytucje i podmioty, informacje o dialogu przeprowadzonym pomiędzy różnymi szczeblami zarządzania, informacje na temat planów państw członkowskich względem wyżej wymienionych działań sprawozdawczych, jak również wszelkie inne użyteczne informacje.

Informacje odpowiadają kategoriom zawartym w rozporządzeniu (WE) nr 2195/2002 w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) wymienionym w tabeli 1 w załączniku.

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 63****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera a a (nowa)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 2

Tekst obowiązujący

Poprawka

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.

aa) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2022 r. Komisja proponuje metodę obliczania emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia pojazdów oraz ich emisji CO<sub>2</sub> na wszystkich etapach łańcucha paliwowego.

Najpóźniej do dnia 18 kwietnia 2027 r. Komisja dokona przeglądu dyrektywy 2009/33/WE i wszelkich innych odnoszących aktów prawnych dotyczących paliw alternatywnych, z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> w cyklu życia pojazdów oraz ich emisji CO<sub>2</sub> na wszystkich etapach łańcucha paliwowego.”

**Poprawka 64****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera a b (nowa)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 3

Tekst obowiązujący

Poprawka

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.

ab) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do dnia 18 kwietnia 2024 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszej dyrektywy określające działania podjęte w tym zakresie przez poszczególne państwa członkowskie, a także ocenia potrzebę podjęcia dalszych działań i, w stosownych przypadkach, załącza wniosek dotyczący zmiany niniejszej dyrektywy.”;



Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 65

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy do dnia 1 stycznia 2026 r., a następnie co trzy lata. Państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie śródkresowe najpóźniej do dnia 1 stycznia 2023 r. Sprawozdanie to zawiera informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, w tym dotyczące liczby i kategorii pojazdów zamówionych przez instytucje i podmioty, informacje o dialogu przeprowadzonym pomiędzy różnymi szczeblami zarządzania, informacje na temat planów państw członkowskich względem wyżej wymienionych działań sprawozdawczych, jak również wszelkie inne użyteczne informacje. Informacje powinny odpowiadać kategoriom zawartym w rozporządzeniu nr 2195/2002 w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV)<sup>31</sup>, jak wskazano w załączniku.

Poprawka

skreśla się

### Poprawka 66

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w drodze aktów wykonawczych, wytycznych dotyczących treści sprawozdań państw członkowskich, o których mowa w ust. 4.

Poprawka

5. Komisja jest uprawniona do przyjęcia, w drodze aktów wykonawczych, wytycznych dotyczących treści sprawozdań państw członkowskich, o których mowa w ust. 1.

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 67****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b – litera b a (nowa)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**ba) dodaje się ustęp w brzmieniu:**

*„5a. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stworzeniu mechanizmów regulujących zakup ekologicznie czystych pojazdów przez innych właścicieli floty, takich jak przedsiębiorstwa taksówkowe i przedsiębiorstwa oferujące wspólne użytkowanie samochodów lub wspólny przejazd samochodem.”;*

**Poprawka 68****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b b (nowa)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 5 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**bb) dodaje się ustęp w brzmieniu:**

*„5b. Do dnia 31 grudnia 2021 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie plan działania służący przyspieszeniu tworzenia na terenie zajezdni i warsztatów konserwacyjnych, jak również w przestrzeni publicznej infrastruktury do ładowania i uzupełniania paliwa dla pojazdów ciężkich będących własnością przedsiębiorstw transportowych. Przedmiotowy plan działania zawiera informacje dotyczące dostępnych unijnych instrumentów finansowania oraz określa, w jaki sposób można udzielić takiego wsparcia mimo europejskich zasad pomocy państwa.”*

Czwartek, 25 października 2018 r.

### Poprawka 69

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b c (nowa)

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 5 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**bc) dodaje się ustęp w brzmieniu:**

„5c. Komisja ocenia potrzebę dokonania przeglądu odpowiednich przepisów dotyczących promowania czystego i energooszczędnego transportu drogowego w odniesieniu do stosowania opon najwyższej klasy i bieżnikowanych oraz potrzebę przedłożenia w stosownym przypadku wniosku ustawodawczego.”;

### Poprawka 70

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b d (nowa)

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 5 d (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**bd) dodaje się ustęp w brzmieniu:**

„5d. Komisja udziela państwom członkowskim wskazówek dotyczących różnych funduszy unijnych, które mogą być wykorzystywane do celów niniejszej dyrektywy, na przykład możliwości uruchomienia instrumentu »Łącząc Europę« wspierającego rozwój wysoce wydajnych, zrównoważonych i efektywnie połączonych sieci transeuropejskich w dziedzinie transportu oraz Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych lub programu ekologicznego transportu wspierającego rozwój ekologicznie czystszych pojazdów transportowych i związanych z nimi potrzeb infrastrukturalnych.”;

Czwartek, 25 października 2018 r.

**Poprawka 71****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 1 – akapit 1 – punkt 9 – litera b e (nowa)**

Dyrektywa 2009/33/WE

Artykuł 10 – ustęp 5 e (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**be) dodaje się ustęp w brzmieniu:**

„5e. Kluczową rolę w tej transformacji odgrywają ośrodki doradcze, ułatwiające i promujące inwestycje oraz wspierające zdolności instytucjonalne. W związku z tym Komisja znacznie wzmocni rolę i potencjał Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego, zwłaszcza poprzez lokalną obecność i proaktywną rolę w przygotowywaniu projektów.”;

**Poprawka 72****Wniosek dotyczący dyrektywy****Artykuł 2 – ustęp 1 – akapit 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia XXXX [**Please insert the date 24 months following the date of entry into force**]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia XXXX [**proszę wstawić datę 18 miesięcy po dniu wejścia w życie**]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

**Poprawka 73****Wniosek dotyczący dyrektywy****Załącznik I**

Dyrektywa 2009/33/WE

Załącznik – tabela 1

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 1: Kody Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w art. 3

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

Czwartek, 25 października 2018 r.

Kod CPV	Opis
60172000-3	Wynajem autobusów i autokarów wraz z kierowcą
90511000-2	Usługi wywozu odpadów
60160000-7	Drogowy transport przesyłek pocztowych
60161000-4	Usługi w zakresie transportu paczek

Poprawka

Tabela 1: Kody Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w art. 3

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
60172000-3	Wynajem autobusów i autokarów wraz z kierowcą
90511000-2	Usługi wywozu odpadów
60160000-7	Drogowy transport przesyłek pocztowych
60161000-4	Usługi w zakresie transportu paczek
<b>64121100-1</b>	<b>Usługi doręczania poczty</b>
<b>64121200-2</b>	<b>Usługi dostarczania paczek</b>
<b>60170000-0</b>	<b>Wynajem pojazdów przeznaczonych do transportu osób wraz z kierowcą</b>
<b>60171000-7</b>	<b>Wynajem samochodów osobowych wraz z kierowcą</b>
<b>60181000-0</b>	<b>Wynajem samochodów ciężarowych wraz z kierowcą</b>
<b>60180000-3</b>	<b>Wynajem pojazdów przeznaczonych do transportu towarów wraz z kierowcą</b>
<b>90511100-3</b>	<b>Usługi zbierania stałych odpadów miejskich</b>

Czwartek, 25 października 2018 r.

Kod CPV	Opis
90511200-4	Usługi zbierania odpadów pochodzących z gospodarstw domowych
90511300-5	Usługi zbierania śmieci
90511400-6	Usługi zbierania papieru

## Poprawka 74

## Wniosek dotyczący dyrektywy

## Załącznik I

Dyrektywa 2009/33/WE

Załącznik – tabela 2

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 2: Progi emisji dla pojazdów lekkich

Kategorie pojazdu	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> w g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE (*) jako procent dopuszczalnej wartości emisji (**)	CO <sub>2</sub> w g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE (*) jako procent dopuszczalnej wartości emisji
Pojazdy kategorii M1	25	80 %	0	nie dotyczy
Pojazdy kategorii M2	25	80 %	0	nie dotyczy
Pojazdy kategorii N1	40	80 %	0	nie dotyczy

(\*) Emisje w rzeczywistych warunkach jazdy; poziom emisji cząstek ultradrobnych w #/km (PN) i tlenków azotu w mg/km (NO<sub>x</sub>), mierzone zgodnie z obowiązującą wersją załącznika IIIA do rozporządzenia 2017/1151.

(\*\*) Obowiązujące dopuszczalne wartości emisji zostały wymienione w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub w aktach przyjętych w jego następstwie.

## Poprawka

Tabela 2: Progi emisji dla pojazdów lekkich

Kategorie pojazdu	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> w g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE (*) jako procent dopuszczalnej wartości emisji (**)	CO <sub>2</sub> w g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE (*) jako procent dopuszczalnej wartości emisji
<b>Pojazdy kategorii L</b>	25			
Pojazdy kategorii M1	50	80 %	0	nie dotyczy

Czwartek, 25 października 2018 r.

Kategorie pojazdu	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> w g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE (*) jako procent dopuszczalnej wartości emisji (**)	CO <sub>2</sub> w g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE (*) jako procent dopuszczalnej wartości emisji
Pojazdy kategorii M2	<b>50</b>	80 %	0	nie dotyczy
Pojazdy kategorii N1	<b>50</b>	80 %	0	nie dotyczy
<b>Pojazdy kategorii M3</b>	<b>nie dotyczy</b>			
<b>Pojazdy kategorii N2</b>	<b>nie dotyczy</b>			
<b>Pojazdy kategorii N3</b>	<b>nie dotyczy</b>			

(\*) Emisje w rzeczywistych warunkach jazdy; poziom emisji cząstek ultradrobnych w #/km (PN) i tlenków azotu w mg/km (NO<sub>x</sub>), mierzone zgodnie z obowiązującą wersją załącznika IIIA do rozporządzenia 2017/1151.

(\*\*) Obowiązujące dopuszczalne wartości emisji zostały wymienione w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub w aktach przyjętych w jego następstwie.

### Poprawka 86

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Załącznik I

Dyrektywa 2009/33/WE

Załącznik – tabela 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

[...]

skreśla się

### Poprawki 75 i 85

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

##### Załącznik I

Dyrektywa 2009/33/WE

Załącznik – tabela 4

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 4: Minimalny poziom docelowy udziału pojazdów lekkich w całości zamówień publicznych na pojazdy lekkie na szczeblu państw członkowskich, **zgodnie z tabelą 2 (\*)**

Państwo członkowskie	2025	2030
Luksemburg	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Szwecja	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Dania	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>

Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie	2025	2030
Finlandia	35 %	35 %
Niemcy	35 %	35 %
Francja	34 %	34 %
Zjednoczone Królestwo	35 %	35 %
Niderlandy	35 %	35 %
Austria	35 %	35 %
Belgia	35 %	35 %
Włochy	35 %	35 %
Irlandia	35 %	35 %
Hiszpania	33 %	33 %
Cypr	29 %	29 %
Malta	35 %	35 %
Portugalia	27 %	27 %
Grecja	23 %	23 %
Słowenia	20 %	20 %
Republika Czeska	27 %	27 %
Estonia	21 %	21 %
Słowacja	20 %	20 %
Litwa	19 %	19 %
Polska	20 %	20 %
Chorwacja	17 %	17 %
Węgry	21 %	21 %
Łotwa	20 %	20 %
Rumunia	17 %	17 %



Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie	2025	2030
Bułgaria	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

(\*) Pojazdy o zerowej emisji z rury wydechowej liczy się jako 1 pojazd przyczyniający się do realizacji zobowiązania. Wszystkie inne pojazdy, które spełniają wymogi określone w tabeli 2 niniejszego załącznika liczy się jako 0,5 pojazdu przyczyniającego się do realizacji zobowiązania.

## Poprawka

Tabela 4: Minimalny poziom docelowy udziału pojazdów lekkich w całości zamówień publicznych na pojazdy lekkie na szczeblu państw członkowskich <sup>(1)</sup> · <sup>(2)</sup>

Państwo członkowskie	Kategoria pojazdu M1, M2, N1		Kategoria pojazdu L	
	2025	2030	2025	2030
<b>Institucje, organy i agencje UE</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>
Luksemburg	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Szwecja	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Dania	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Finlandia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Niemcy	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Francja	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Zjednoczone Królestwo	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Niderlandy	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Austria	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Belgia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Włochy	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Irlandia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Hiszpania	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Cypr	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Malta	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Portugalia	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Grecja	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>

Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie	Kategoria pojazdu M1, M2, N1		Kategoria pojazdu L	
	2025	2030	2025	2030
Słowenia	35 %	35 %	35 %	35 %
Republika Czeska	50 %	50 %	50 %	50 %
Estonia	35 %	35 %	35 %	35 %
Słowacja	35 %	35 %	35 %	35 %
Litwa	35 %	35 %	35 %	35 %
Polska	35 %	35 %	35 %	35 %
Chorwacja	25 %	25 %	25 %	25 %
Węgry	25 %	25 %	25 %	25 %
Łotwa	25 %	25 %	25 %	25 %
Rumunia	25 %	25 %	25 %	25 %
Bułgaria	25 %	25 %	25 %	25 %

(<sup>1</sup>) Co najmniej 70 % minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień dotyczących ekologicznie czystych pojazdów lekkich w pierwszym okresie odniesienia (do 2025 r.) pokrywają pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, a w drugim okresie (2025–2030) i kolejnych okresach odniesienia – pojazdy bezemisyjne.

(<sup>2</sup>) Pojazdy o zerowej emisji z rury wydechowej liczy się jako 1 pojazd przyczyniający się do realizacji zobowiązania. Pojazdy niskoemisyjne oraz pojazdy zasilane gazem ziemnym – pod warunkiem że ich eksploatacja odbywa się w pełni w oparciu o biometan, co wykazuje się poprzez umowę na zakup lub inny sposób pozyskania biometanu – liczy się jako 0,66 pojazdu przyczyniającego się do realizacji zobowiązania. Wszystkie inne ekologicznie czyste pojazdy liczy się jako 0,5 pojazdu przyczyniającego się do realizacji zobowiązania.

### Poprawka 79

#### Wniosek dotyczący dyrektywy

#### Załącznik I

Dyrektywa 2009/33/WE

Załącznik – tabela 5

Tekst proponowany przez Komisję

Tabela 5: Minimalny poziom docelowy udziału pojazdów ciężkich w całości zamówień publicznych na pojazdy ciężkie na szczeblu państw członkowskich, zgodnie z **tabelą 3 (\*)**

Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy	
	2025	2030	2025	2030
Luksemburg	10 %	15 %	50 %	75 %
Szwecja	10 %	15 %	50 %	75 %

## Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy	
	2025	2030	2025	2030
Dania	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlandia	9 %	15 %	46 %	69 %
Niemcy	10 %	15 %	50 %	75 %
Francja	10 %	15 %	48 %	71 %
Zjednoczone Królestwo	10 %	15 %	50 %	75 %
Niderlandy	10 %	15 %	50 %	75 %
Austria	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgia	10 %	15 %	50 %	75 %
Włochy	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlandia	10 %	15 %	50 %	75 %
Hiszpania	10 %	14 %	50 %	75 %
Cypr	10 %	13 %	50 %	75 %
Malta	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugalia	8 %	12 %	40 %	61 %
Grecja	8 %	10 %	38 %	57 %
Słowenia	7 %	9 %	33 %	50 %
Republika Czeska	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonia	7 %	9 %	36 %	53 %
Słowacja	8 %	9 %	39 %	58 %
Litwa	9 %	8 %	47 %	70 %
Polska	7 %	9 %	37 %	56 %
Chorwacja	6 %	7 %	32 %	48 %
Węgry	8 %	9 %	42 %	63 %
Łotwa	8 %	9 %	40 %	60 %

Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy	
	2025	2030	2025	2030
Rumunia	6 %	7 %	29 %	43 %
Bułgaria	8 %	7 %	39 %	58 %

(\*) **Pojazdy o zerowej emisji z rury wydechowej oraz** pojazdy zasilane gazem ziemnym – pod warunkiem że ich eksploatacja odbywa się w pełni w oparciu o biometan, co **należy wykazać** poprzez umowę na zakup lub inny sposób pozyskania biometanu – **liczy się jako 1 pojazd przyczyniający się do realizacji zobowiązania. Taki sposób liczenia nie obowiązuje w przypadku tych państw członkowskich, w których minimalne zobowiązanie w zakresie zamówień przekracza 50 % ogólnego wolumenu zamówień publicznych, i zastosowanie ma wówczas wartość graniczna wynosząca 50 %. Wszystkie inne pojazdy, które spełniają wymogi określone w tabeli 2 niniejszego załącznika liczy się jako 0,5 pojazdu przyczyniającego się do realizacji zobowiązania.**

## Poprawka

Tabela 5: Minimalny poziom docelowy udziału pojazdów ciężkich w całości zamówień publicznych na pojazdy ciężkie na szczeblu państw członkowskich, zgodnie z **art. 4 ust. 4**

Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy	
	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>
<b>Instytucje, organy i agencje UE</b>	<b>[10 %]</b>	<b>[15 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[75 %]</b>
Luksemburg	10 %	15 %	50 %	75 %
Szwecja	10 %	15 %	50 %	75 %
Dania	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlandia	9 %	15 %	46 %	69 %
Niemcy	10 %	15 %	50 %	75 %
Francja	10 %	15 %	48 %	71 %
Zjednoczone Królestwo	10 %	15 %	50 %	75 %
Niderlandy	10 %	15 %	50 %	75 %
Austria	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgia	10 %	15 %	50 %	75 %
Włochy	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlandia	10 %	15 %	50 %	75 %
Hiszpania	10 %	14 %	50 %	75 %
Cypr	10 %	13 %	50 %	75 %

Czwartek, 25 października 2018 r.

Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy	
	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>
Malta	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugalia	8 %	12 %	40 %	61 %
Grecja	8 %	10 %	38 %	57 %
Słowenia	7 %	9 %	33 %	50 %
Republika Czeska	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonia	7 %	9 %	36 %	53 %
Słowacja	8 %	9 %	39 %	58 %
Litwa	9 %	8 %	47 %	70 %
Polska	7 %	9 %	37 %	56 %
Chorwacja	6 %	7 %	32 %	48 %
Węgry	8 %	9 %	42 %	63 %
Łotwa	8 %	9 %	40 %	60 %
Rumunia	6 %	7 %	29 %	43 %
Bułgaria	8 %	7 %	39 %	58 %

- <sup>(1)</sup> Co najmniej 66 % minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy ciężarowe pokrywają pojazdy bezemisyjne lub pojazdy zasilane gazem ziemnym – pod warunkiem że ich eksploatacja odbywa się w pełni w oparciu o biometan, co wykazuje się poprzez umowę na zakup lub inny sposób pozyskania biometanu. Obliczanie udziału pojazdów, których eksploatacja odbywa się w oparciu o biometan, w odniesieniu do celów cząstkowych kończy się na poziomie 30 % wartości celu cząstkowego.
- <sup>(2)</sup> Co najmniej 75 % minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na ekologicznie czyste pojazdy ciężarowe pokrywają pojazdy bezemisyjne lub pojazdy zasilane gazem ziemnym, pod warunkiem że ich eksploatacja odbywa się w pełni w oparciu o biometan, co wykazuje się poprzez umowę na zakup lub inny sposób pozyskania biometanu. Obliczanie udziału pojazdów, których eksploatacja odbywa się w oparciu o biometan, w odniesieniu do celów cząstkowych kończy się na poziomie 30 % wartości celu cząstkowego.