

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego”

[COM(2017) 653 final – 2017/0291(COD)]

(2018/C 262/10)

Sprawozdawca: **Ulrich SAMM**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 30.11.2017 Rada Unii Europejskiej, 4.12.2017
Podstawa prawna	Art. 192 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	5.4.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.4.2018
Sesja plenarna nr	534
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	206/0/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES popiera uzasadnienie dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów – w ramach pakietu na rzecz mobilności ekologicznej – mimo iż jej oddziaływanie będzie niewielkie w porównaniu z ogólnymi wysiłkami niezbędnymi do osiągnięcia celów klimatycznych UE, w szczególności dekarbonizacji transportu, gdyż dyrektywa ta jest ograniczona jedynie do **zamówień publicznych**. Jej celem jest promowanie niektórych kategorii pojazdów (o zerowych emisjach z rury wydechowej), które korzystają z najczystszych (a nie po prostu czystych) ekologicznie technologii, za pomocą wymogu minimalnych celów w zamówieniach publicznych dotyczących takich pojazdów.

1.2. EKES krytycznie odnosi się do braku jasności w omawianej dyrektywie, w szczególności do **rozpraszania informacji** z różnymi definicjami oraz do skomplikowanych metod obliczania „ekologicznie czystych pojazdów” w dwóch odrębnych okresach, w których prawdopodobnie znów zmienią się definicje progów emisji. Złożoność ta będzie budzić poważne **wątpliwości** wśród zainteresowanych stron.

1.3. W związku z niejasnościami odnośnie do progów emisji EKES wyraża wątpliwości, czy **okres przejściowy** do 2025 r. faktycznie pomoże wyeliminować lukę technologiczną do momentu, kiedy poziom zerowej emisji z rury wydechowej stanie się powszechnie dostępny, i jest zdania, że będzie to raczej drażnić decydentów w dziedzinie zamówień publicznych. Może to doprowadzić do tego, że zamówienia publiczne będą znacznie opóźniane, a nawet przyspieszane, ale w oparciu o przestarzałe technologie, co zablokowałoby ewentualne przyszłe inwestycje w nowe technologie o zerowej emisji.

1.4. Jeszcze większa niepewność pojawia się w odniesieniu do **pojazdów ciężkich**. Nie podano żadnych norm emisji do wykorzystania w okresie przejściowym, a w porównaniu z pojazdami lekkimi technologia zerowej emisji z rury wydechowej jest mniej zaawansowana. Na pierwszym etapie okresu przejściowego akceptowany jest gaz ziemny uzupełniany biometanem, lecz przy zmniejszonym współczynniku ważenia, podczas gdy dla kolejnego etapu w ogóle nie podano progów ani definicji; nie podano też informacji odnośnie do sposobów obliczania nowych progów emisji. Z tych przesłanek EKES wnioskuje, że w odniesieniu do pojazdów ciężkich dyrektywa jest **przedwczesna**, zatem zaleca wyłączenie tej części z omawianego wniosku i zajęcie się nią na późniejszym etapie.

1.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje ogólne podejście **neutralne pod względem technologicznym**, otwarte na nowe osiągnięcia, których można się spodziewać w związku ze wspieranymi przez UE wytężonymi wysiłkami badawczo-rozwojowymi. Pragnie jednak zwrócić uwagę, że dyrektywa nie w pełni opiera się na tym podejściu. Inne technologie napędu niż bateryjne samochody elektryczne również oferują duże możliwości w zakresie mobilności ekologicznej. EKES ubolewa, że nie zostało to wystarczająco dobitnie uznane w omawianej dyrektywie, jak na przykład paliwa w 100 % niekopalne lub może w przyszłości paliwa syntetyczne z odpadów lub z CO₂, które mogą być wytwarzane z nadwyżki energii elektrycznej.

1.6. W związku z ze zmianami zachodzącymi w nowoczesnych technologiach transportowych EKES zaleca przyjęcie **bardziej elastycznego podejścia** na nadchodzące lata, zamiast ustalonych pułapów emisji i celów w zakresie zamówień publicznych. Wydaje się, że należy co najmniej dokonać śródkresowego przeglądu np. minimalnych celów, aby umożliwić dostosowanie wartości na późniejszym etapie.

1.7. Znaczna część zamówień publicznych związana jest z przedsiębiorstwami **lokalnego transportu publicznego**, nad którymi pieczęją dzierżą miasta i gminy, a ich możliwości finansowe są dość ograniczone. EKES pragnie wyrazić poważne wątpliwości co do **proporcjonalności** takiego podejścia, gdyż w żadnej mierze nie odzwierciedla ono dodatkowych obciążeń finansowych tych przedsiębiorstw publicznych i nie porównuje proponowanych rozwiązań z innymi wariantami polityki przemysłowej. Nie jest zatem oczywiste, że dodatkowe obciążenia w zamówieniach publicznych głównie dla miast i gmin stanowią najskuteczniejszy sposób inicjowania działań w przemyśle i zmian na rynku.

1.8. EKES podkreśla, że wszelkie dodatkowe koszty mogą prowadzić do znacznych **obciążeń dla obywateli** w postaci wyższych cen biletów, wyższych podatków lokalnych, a nawet ograniczenia oferty transportu publicznego. Ponadto należy uznać znaczne wysiłki podjęte już przez miasta i gminy na rzecz czystego powietrza, między innymi przez zwiększenie zakresu korzystania z transportu publicznego, i nie należy utrudniać tych działań nowymi przepisami w zakresie zamówień publicznych, które to przepisy wymagają minimalnych celów od państw członkowskich, lecz są trudne do spełnienia i kontrolowania na poziomie gmin i ich rozmaitych większych i mniejszych przedsiębiorstw transportu publicznego.

1.9. Jako że w zakres wniosku Komisji wchodzi też podwykonawstwo, EKES jest zaniepokojony konsekwencjami, jakie wniosek może nieść dla **małych i średnich przedsiębiorstw**. W rzeczywistości w świadczeniu usług transportowych na większych obszarach miejskich bierze udział wiele małych lokalnych przedsiębiorstw autobusowych jako podwykonawcy przedsiębiorstw lokalnego transportu publicznego. Przedsiębiorstwa te mogą nie posiadać pojazdów wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy i wówczas nie mogłyby się już kwalifikować jako podwykonawcy.

1.10. EKES stwierdza, że główną przeszkodą w modernizacji transportu publicznego i zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy jest **brak wsparcia finansowego**; wzywa zatem Komisję do ponownego rozważenia obecnego wniosku ze zwróceniem szczególnej uwagi na finansowanie, w szczególności z uwzględnieniem istniejących instrumentów. Konkretnie wsparcie finansowe musi uwzględniać różnorodność państw, miast i regionów pod względem siły ekonomicznej i udziału ludności zamieszkującej obszary miejskie, a nadrzędnym celem powinna być harmonizacja zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy we wszystkich państwach członkowskich.

1.11. EKES zauważa, że oprócz konieczności dysponowania czystszyimi ekologicznie pojazdami w transporcie publicznym niezbędne jest, by przekonać większą liczbę obywateli do korzystania z tego transportu, czyniąc go bardziej atrakcyjnym (połączenia, wygoda), a nie skupiając się na niskich cenach biletów.

2. Wprowadzenie

2.1. EKES jest zaangażowany we wprowadzenie **niskoemisyjnego systemu energetycznego** opisanego w „**pakiecie dotyczącym czystej energii**”, który ma na celu przyspieszenie, przekształcenie i skonsolidowanie przechodzenia gospodarki UE na system czystej energii zgodnie ze zobowiązaniami UE w ramach COP 21, przy jednoczesnym zachowaniu najważniejszych celów dotyczących wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy w Europie.

2.2. UE wiele już w tym zakresie uczyniła. **Emisje gazów cieplarnianych** w UE zostały zredukowane o 23 % między rokiem 1990 a 2016, podczas gdy gospodarka wzrosła o 53 % w tym samym okresie. Sukces ten został osiągnięty w wielu sektorach z wyjątkiem **transportu** – sektora, który odpowiada za 24 % emisji gazów cieplarnianych w Europie (w 2015 r.) i w którym następuje wręcz wzrost emisji w związku z postępującym ożywieniem gospodarczym w Europie. Ponadto pilna potrzeba ograniczania zanieczyszczenia powietrza w miastach wywiera dodatkową presję na konieczność zapewnienia ekologicznego transportu.

2.3. W związku z tym EKES poparł **europejską strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej** ⁽¹⁾, ⁽²⁾, łącznie z jej celami i metodami, które są zgodne z **białą księgą dotyczącą polityki transportowej** ⁽³⁾ z 2011 r. Ponadto pakiet „**Czysta energia dla wszystkich Europejczyków**” z listopada 2016 r. i strategia „**Europa w ruchu**” (2017 r.) obejmowały działania mające na celu przyspieszenie wprowadzenia ekologicznie czystych pojazdów, co zostało przyjęte z zadowoleniem przez EKES ⁽⁴⁾, ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ Dz.U. C 173 z 31.5.2017, s. 55.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 246 z 28.7.2017, s. 64.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 81 z 2.3. 2018, s. 195.

2.4. Przyjęty niedawno **pakiet na rzecz mobilności ekologicznej** ⁽⁶⁾ obejmuje obecnie szczególne inicjatywy prawne takie jak **dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów** (będąca przedmiotem niniejszej opinii), nowe normy emisji CO₂ z pojazdów, plan działania dotyczący transeuropejskiego wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych, rewizja dyrektywy dotyczącej transportu kombinowanego, rozporządzenie w sprawie pasażerskich usług autokarowych oraz inicjatywa w zakresie baterii jako istotna strategia zintegrowanej polityki przemysłowej UE.

2.5. Pośród wielu instrumentów służących dekarbonizacji transportu ważną rolę mogą odgrywać **zamówienia publiczne** na ekologicznie czyste pojazdy stanowiące bodźce po stronie popytu. Zamówienia publiczne mogą stymulować rozwój rynku, np. w segmencie rynku dotyczącym autobusów miejskich. Zamówienia publiczne na tabor ekologicznie czystych pojazdów mogą również wpływać na prywatne zakupy pojazdów czystych ekologicznie.

3. Uchybienia w obowiązującej (starej) dyrektywie

3.1. Aby stymulować zamówienia publiczne na ekologicznie czyste pojazdy, Komisja w 2009 r. wprowadziła **dyrektywę 2009/33/WE** w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, która została przyjęta z zadowoleniem przez EKES ⁽⁷⁾, ⁽⁸⁾.

3.2. Podmioty publiczne w Europie zakupiły jednak raczej niewielką liczbę pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz innych pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w ramach dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów. Na przykład w latach 2009–2015 baterijne samochody elektryczne, pojazdy z ogniwem paliwowym, pojazdy hybrydowe typu plug-in czy pojazdy napędzane gazem ziemnym stanowiły średnio około 1,7 % wszystkich nowych autobusów.

3.3. Niektóre państwa członkowskie bądź pojedyncze regiony lub miasta wdrożyły już ambitne ramy zamówień publicznych, które ustanawiają minimalne wymagania dotyczące zamówień na ekologicznie czyste, tj. niskoemisyjne i bezemisyjne lub inne pojazdy zasilane paliwami alternatywnymi. Nie jest to jednak wystarczające dla ustanowienia odpowiednich zachęt i bodźców rynkowych w całej Unii.

3.4. Ocena *ex post* przeprowadzona w 2015 r. wskazała na istotne uchybienia w dyrektywie. Dyrektywa wywarła niewielki wpływ na rozwój rynku ekologicznie czystych pojazdów w całej UE, ponieważ nie stymulowała dotychczas zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy. Główne wskazane uchybienia są następujące:

- Dyrektywa nie definiuje w jasny sposób ekologicznie czystych pojazdów.
- Dyrektywa nie obejmuje praktyk innych niż bezpośrednie zakupy dokonywane przez organy publiczne i nie dotyczy wynajmu, dzierżawy ani leasingu pojazdów. Nie obejmuje ponadto umów o świadczenie usług transportowych innych niż usługi transportu publicznego osób.
- Metoda określania wartości pieniężnej opisana w dyrektywie była rzadko stosowana przez organy publiczne, ponieważ jest zbyt skomplikowana.

3.5. W ramach oceny skutków w latach 2016 i 2017 przeprowadzono konsultacje z zainteresowanymi stronami na temat różnych wariantów proponowanych w celu udoskonalenia dyrektywy. W rezultacie zaproponowano szereg zmian w celu zapewnienia definicji ekologicznie czystych pojazdów, a także minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień w odniesieniu do pojazdów lekkich oraz w odniesieniu do pojazdów ciężkich. Takie zharmonizowane kryteria stosowane na poziomie UE nie zostały jeszcze wdrożone.

4. Wnioski dotyczące zmienionej dyrektywy

4.1. Dzięki rewizji nowa dyrektywa zawiera definicję ekologicznie czystych pojazdów oraz obejmuje obecnie wszystkie odpowiednie praktyki udzielania zamówień z uproszczonymi i skuteczniejszymi procedurami. Nowe ważne elementy są następujące:

- definicja ekologicznie czystych pojazdów oparta na podejściu obejmującym zerowe emisje z rury wydechowej dla pojazdów lekkich oraz na paliwach alternatywnych dla pojazdów ciężkich,

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final

⁽⁷⁾ Dz.U. C 51 z 17.2. 2011, s. 37.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 424 z 26.11. 2014, s. 58.

- okres przejściowy do 2025 r., w którym pojazdy niskoemisyjne są także uważane za ekologiczne czyste pojazdy, chociaż są liczone tylko ze współczynnikiem ważenia wynoszącym 0,5,
- przepis w sprawie przyjęcia aktu delegowanego na podstawie niniejszej dyrektywy, aby zastosować takie samo podejście w odniesieniu do pojazdów ciężkich jak do pojazdów lekkich w następstwie przyjęcia w przyszłości na szczeblu UE prawodawstwa w sprawie norm emisji w odniesieniu do rodzaju pojazdów,
- rozszerzenie zakresu na inne formy udzielania zamówień niż tylko zakup pojazdów, tj. na leasing, zamówienia publiczne na usługi publicznego transportu drogowego, nieregularny transport osób oraz wynajem autobusów i autokarów wraz z kierowcą,
- określenie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień na szczeblu państw członkowskich w zależności od państwa członkowskiego i kategorii segmentu pojazdów;
- rezygnacja z metody określania wartości pieniężnej efektów zewnętrznych,
- wprowadzenie programu przekazywania przez państwa członkowskie sprawozdań z wdrażania dyrektywy co trzy lata, począwszy od sprawozdania śródkresowego w 2023 r. oraz pełnego sprawozdania w 2026 r. dotyczącego osiągnięcia poziomu docelowego na rok 2025.

5. Uwagi szczegółowe

5.1. EKES popiera uzasadnienie dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów, mimo iż jej oddziaływanie będzie niewielkie w porównaniu z ogólnymi wysiłkami potrzebnymi do osiągnięcia celów klimatycznych UE, gdyż dyrektywa ta ma na celu jedynie zamówienia publiczne, a nie zakup pojazdów prywatnych lub użytkowych. Niemniej jednak dyrektywa może odgrywać ważną rolę, gdyż inwestycje publiczne mogą stanowić ważny wzorzec do naśladowania oraz mogą pomagać w rozwoju infrastruktury, która może być także wykorzystywana przez sektor prywatny, a zatem może pobudzać inwestycje prywatne. Inwestycje publiczne w ekologicznie czyste pojazdy wywierają także bezpośredni wpływ na czyste powietrze dla obywateli, w szczególności w centrach miast (np. w pobliżu dworców autobusowych).

5.2. EKES krytycznie odnosi się do **braku jasności** w omawianej dyrektywie⁽⁹⁾, w szczególności do rozpraszania informacji z różnymi definicjami oraz do skomplikowanych metod obliczania „ekologicznie czystych pojazdów” w dwóch odrębnych okresach (do 2025 r. i w latach 2025–2030), w których prawdopodobnie znów zmienią się definicje progów emisji. Złożoność ta będzie budzić poważne wątpliwości wśród zainteresowanych stron.

5.3. Jedyna prosta zasada zawarta w tej dyrektywie to definicja pojazdów **o zerowej emisji z rury wydechowej** i sposób ich liczenia. Odnosi się ona przede wszystkim do pojazdów w 100 % elektrycznych, jednakże umożliwia również odstępstwo od tej zasady, uznając napędzane gazem pojazdy ciężkie za „czyste”, pod warunkiem że gaz jest 100 % biometanem. Wszystkie pozostałe przepisy są bardziej złożone, takie jak liczenie niektórych pojazdów jedynie jako pół pojazdu oraz rozmaite rodzaje paliwa w zależności od kategorii pojazdu i normy emisji, które w najbliższej przyszłości ulegną zmianie.

5.4. W **okresie przejściowym** (do 2025 r.) **pojazdy lekkie** poniżej pewnego progu emisji z rury wydechowej są także uważane za ekologicznie czyste; są one jednak liczone tylko ze współczynnikiem ważenia wynoszącym 0,5. Progi wynoszą 40 g/km CO₂ dla samochodów dostawczych i 25 g/km CO₂ dla samochodów pasażerskich, co obecnie mogą osiągnąć tylko pojazdy hybrydowe zasilane prądem sieciowym. Progi te zostaną zmienione, jak tylko wdrożona zostanie nowa światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP), co nastąpi sporo przed 2025 r. Okres przejściowy został zatem podzielony na dwie części. Na podstawie informacji podanych w dyrektywie zainteresowane strony nie są w stanie przewidzieć konsekwencji takich zmian. W związku z tymi niejasnościami EKES wyraża wątpliwości, czy okres przejściowy do 2025 r. faktycznie pomoże wyeliminować lukę technologiczną do momentu, kiedy poziom zerowej emisji z rury wydechowej stanie się powszechnie dostępny, i jest zdania, że będzie to raczej drażnić decydentów w dziedzinie zamówień publicznych. Może to doprowadzić do tego, że zamówienia publiczne będą znacznie opóźniane, a nawet przyspieszane, ale w oparciu o przestarzałe technologie, co zablokowałoby ewentualne przyszłe inwestycje w nowe technologie o zerowej emisji.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final, załącznik 1.

5.5. Jeszcze większa niepewność pojawia się w odniesieniu do **pojazdów ciężkich**. Nie podano żadnych norm emisji do wykorzystania w okresie przejściowym, a w porównaniu z pojazdami lekkimi technologia zerowej emisji z rury wydechowej jest mniej zaawansowana. W odniesieniu do pierwszego etapu okresu przejściowego akceptowany jest gaz ziemny uzupełniany biometanem, lecz przy zmniejszonym współczynniku ważenia, podczas gdy dla kolejnego etapu w ogóle nie podano progów ani definicji. Komisja dąży do wprowadzenia tych progów w drodze aktu delegowanego po ich określeniu, ale nie podano informacji na temat kryteriów ustalania tych nowych wartości progowych emisji. Z tych przesłanek EKES wnioskuje, że w odniesieniu do pojazdów ciężkich dyrektywa jest **przedwczesna**, zatem zaleca wyłączenie tej części z obecnego wniosku i zajęcie się nią na późniejszym etapie.

5.6. EKES z zadowoleniem przyjmuje ogólne podejście **neutralne pod względem technologicznym**, otwarte na nowe osiągnięcia, których można się spodziewać w związku ze wspieranymi przez UE wyjątkowymi wysiłkami badawczo-rozwojowymi. Pragnie jednak zwrócić uwagę, że dyrektywa nie w pełni opiera się na tym podejściu, jako że np. wykluczone są paliwa ciekłe całkowicie wolne od paliw kopalnych.

5.7. W wielu krajach na świecie bardzo promowane są obecnie bateryjne **pojazdy elektryczne**, co wiąże się ze wzrostem liczby producentów samochodów. Wzmocnienie rynku samochodów elektrycznych zależy jednak od wielu czynników, na które przemysł motoryzacyjny może wywierać jedynie ograniczony wpływ, takich jak koszty baterii, recykling baterii, infrastruktura ładowania, ceny paliw i zamówienia sektora publicznego, promowanych w przedmiotowej dyrektywie.

5.8. Inne technologie napędu niż bateryjne samochody elektryczne również oferują duże możliwości w zakresie mobilności ekologicznej. EKES ubolewa, że w dyrektywie nie uznano wystarczająco wyraźnie tego faktu. Na przykład **paliwa w 100 % wolne od paliw kopalnych** (takie jak biodiesel HVO100 szeroko stosowany w Szwecji i innych krajach) lub może w przyszłości **paliwa syntetyczne** z odpadów lub CO₂, które będą produkowane z nadwyżki energii elektrycznej dostępnej w coraz większych ilościach z powodu stałego rozwoju zmiennych odnawialnych źródeł energii.

5.9. W związku z ze zmianami zachodzącymi w nowoczesnych technologiach transportowych EKES zaleca przyjęcie **bardziej elastycznego podejścia** na nadchodzące lata, zamiast ustalonych pułapów emisji i celów w zakresie zamówień publicznych. Wydaje się, że należy co najmniej dokonać śródkresowego przeglądu np. minimalnych celów, aby umożliwić dostosowanie wartości na późniejszym etapie.

6. Ochrona klimatu czy polityka przemysłowa

6.1. Oczywiście jest, że – pomimo jej tytułu – pierwszoplanowym celem omawianej dyrektywy nie są ekologicznie czyste pojazdy, ochrona klimatu i czyste powietrze, lecz raczej polityka przemysłowa i zamówienia publiczne, po to by promować zakup niektórych kategorii pojazdów, wykorzystujących najczystsze (a nie po prostu czyste) ekologicznie technologie. Rozbieżność tę można zauważyć, przyglądając się bliżej zdefiniowanym w dyrektywie różnym rodzajom „ekologicznie czystych pojazdów” i paliw alternatywnych. Pewne typy paliw mogą pomagać w poprawie jakości powietrza w miastach, ale nie są korzystne dla klimatu, np. gdy energia elektryczna lub wodór do zasilania samochodów elektrycznych pochodzi z elektrowni węglowych. I odwrotnie, chociaż pojazdy niskoemisyjne napędzane gazem ziemnym z biometanu są przyjazne dla klimatu, mogą przyczyniać się do lokalnego zanieczyszczenia powietrza. W zawartych w dyrektywie ramach czasowych do 2030 r. całkowicie wolne od paliw kopalnych biopaliwa – mimo że nie zostały zaakceptowane w niniejszej dyrektywie – będą odgrywać kluczową rolę w osiągnięciu celów klimatycznych UE. Ponadto podejście oparte na zerowych emisjach z rury wydechowej zupełnie nie odzwierciedla poziomu emisji dwutlenku węgla w całym cyklu życia pojazdu.

6.2. Dyrektywa koncentruje się głównie na **polityce przemysłowej, wykorzystując zamówienia publiczne** czystych ekologicznie pojazdów jako bodziec po stronie popytu, tak by stymulować rozwój rynku, jak na przykład w segmencie rynku autobusów miejskich. Komisja zakłada, że zamówienia publiczne na ekologicznie czyste pojazdy mogą także wywierać wpływ na prywatne zakupy ekologicznie czystych pojazdów lekkich, jako że konsumenci będą podejmować działania w oparciu o wzmocnione przekonanie obywateli, że odnośne technologie są zaawansowane i godne zaufania, a przede wszystkim w oparciu o rozwój infrastruktury ponownego ładowania i tankowania pojazdów (inteligentnego ładowania) dostępnej dla prywatnych użytkowników, w szczególności osób, które nie dysponują własnym garażem.

6.3. EKES zgłasza jednak poważne wątpliwości co do **proporcjonalności takiego podejścia**. Wniosek deklaruje zgodność z zasadą proporcjonalności. W żadnej mierze nie odzwierciedla jednak **dotychczasowych obciążeń finansowych** organów publicznych i nie porównuje proponowanych rozwiązań z innymi wariantami polityki przemysłowej. Nie jest zatem oczywiste, że dodatkowe obciążenia w zamówieniach publicznych głównie dla miast i gmin stanowią najskuteczniejszy sposób inicjowania działań w przemyśle i zmian na rynku. Organizacje lokalnego transportu

publicznego oraz przedstawiciele miast i gmin wyrazili poważne obawy. Poniżej przedstawiono najważniejsze kwestie poruszone przez zainteresowane strony:

- potrzebne są znaczne dodatkowe fundusze na inwestycje, co wykracza daleko poza ich możliwości,
- wiele miast zrobiło już wiele na rzecz czystego transportu, ale dyrektywa nie uwzględnia wszystkich tych wysiłków,
- nie uwzględnia się nowoczesnych autobusów kategorii Euro VI z silnikami wysokoprężnymi, mimo iż zostały one określone jako nowy standard w 2011 r.⁽¹⁰⁾ i mogą przynieść racjonalne pod względem kosztów redukcje emisji z transportu publicznego,
- pojazdy hybrydowe typu plug-in nie będą akceptowane po 2025 r.,
- infrastruktura służąca do ładowania elektrycznych autobusów i samochodów ciężarowych jest dość odmienna od infrastruktury dla pojazdów lekkich, takich jak samochody osobowe, zatem synergia jest dość ograniczona,
- potrzebne są zwolnienia dla pojazdów straży pożarnej, policji, pogotowia ratunkowego,
- w niektórych gminach liczba pojazdów nabywanych w drodze zamówień publicznych jest raczej niska (mniej niż 10), co raczej nie pozwala osiągnąć celów minimalnych,
- proponowaną sprawozdawczość można uzyskać akceptowalnym nakładem pracy administracyjnej tylko wówczas, gdy kategoria „ekologicznie czystych pojazdów” zostanie wprowadzona do oficjalnych rejestrów samochodów.

6.4. Znaczna część zamówień publicznych związana jest z przedsiębiorstwami **lokalnego transportu publicznego**, nad którymi pieczę dzierżą miasta i gminy, a ich możliwości finansowe są dość ograniczone. Wszelkie dodatkowe inwestycje w najbardziej zaawansowane technologie o wyższych kosztach (i ryzyku) mogą prowadzić do znacznych obciążeń dla obywateli w postaci wyższych cen biletów, wyższych podatków lokalnych, a nawet ograniczenia oferty transportu publicznego. Ponadto należy uznać znaczne wysiłki podjęte już przez miasta i gminy na rzecz czystego powietrza, między innymi przez zwiększenie zakresu korzystania z transportu publicznego, i nie należy utrudniać tych działań nowymi przepisami w zakresie zamówień publicznych, które to przepisy wymagają minimalnych celów od państw członkowskich, lecz są trudne do spełnienia i kontrolowania na poziomie gmin i ich rozmaitych większych i mniejszych przedsiębiorstw transportu publicznego.

6.5. Jako że w zakres wniosku Komisji wchodzi też podwykonawstwo, EKES jest zaniepokojony konsekwencjami, jakie wniosek może nieść dla **małych i średnich przedsiębiorstw**. W rzeczywistości w świadczeniu usług transportowych na większych obszarach miejskich bierze udział wiele małych lokalnych przedsiębiorstw autobusowych jako podwykonawcy przedsiębiorstw lokalnego transportu publicznego. Przedsiębiorstwa te mogą nie posiadać pojazdów wymaganych na mocy niniejszej dyrektywy i wówczas nie mogłyby się już kwalifikować jako podwykonawcy.

6.6. EKES stwierdza, że główną przeszkodą w modernizacji transportu publicznego i zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy jest **brak wsparcia finansowego**; wzywa zatem Komisję do ponownego rozważenia obecnego wniosku ze zwróceniem szczególnej uwagi na finansowanie, w szczególności z uwzględnieniem istniejących instrumentów, takich jak fundusze strategiczne i strukturalne (EFIS, europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne) oraz instrument „Łącząc Europę”, a co najważniejsze, do określenia właściwych priorytetów w kolejnych wieloletnich ramach finansowych. To konkretne wsparcie finansowe musi uwzględniać różnorodność państw, miast i regionów pod względem siły ekonomicznej i udziału ludności zamieszkującej obszary miejskie, a nadrzędnym celem powinna być harmonizacja zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy we wszystkich państwach członkowskich. Zauważa także, że oprócz konieczności dysponowania czystszyimi ekologicznie pojazdami w transporcie publicznym niezbędne jest, by przekonać większą liczbę obywateli do korzystania z tego transportu, czyniąc go bardziej atrakcyjnym (połączenia, wygoda), a nie skupiając się na niskich cenach biletów.

Bruksela, dnia 19 kwietnia 2018 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011.