

II

(Komunikaty)

KOMUNIKATY INSTYTUCJI, ORGANÓW I JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA EUROPEJSKA

Zawiadomienie Komisji w sprawie stosowania art. 2, 3, 4 i 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej

(2020/C 352/01)

Wprowadzenie

Celem niniejszego zawiadomienia jest zapewnienie wytycznych dla organów krajowych, instytucji zamawiających, podmiotów zamawiających i przewoźników dotyczących stosowania przepisów art. 2, 3, 4 i 5 dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów (dyrektywy 2009/33/WE ⁽¹⁾) w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej zmienionej dyrektywą (UE) 2019/1161 ⁽²⁾).

Przedstawiono w nim przegląd często zadawanych pytań (FAQ) na temat transpozycji i wdrażania tych przepisów dotyczących w szczególności zakresu dyrektywy, definicji „ekologicznie czystych pojazdów”, minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych, liczenia pojazdów oraz wykorzystania bazy danych Tenders Electronic Daily (TED) w przypadku różnych scenariuszy zamówień (w tym np. pojazdy doposażone, wymiana pojazdów w ramach istniejących zamówień itp.).

Niniejsze zawiadomienie należy odczytywać w związku z innymi właściwymi przepisami dyrektywy. Wyjaśniono w nim przepisy już zawarte w obowiązującym prawodawstwie, nie rozszerzając w żaden sposób obowiązków wynikających z przedmiotowego prawodawstwa ani nie wprowadzając żadnych dodatkowych wymagań dotyczących zainteresowanych właściwych organów i przewoźników.

Celem niniejszego zawiadomienia jest jedynie wsparcie instytucji zamawiających, podmiotów zamawiających, przewoźników i właściwych organów krajowych w zakresie stosowania dyrektywy. Opinie wyrażone w niniejszym zawiadomieniu nie przesądzają o przyszłym stanowisku Komisji w danej sprawie. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest upoważniony do interpretowania prawa Unii w wiążący sposób.

Pytania związane z zakresem dyrektywy

1. W tabeli 1 w załączniku do dyrektywy wymieniono usługi wywozu odpadów wchodzące w zakres dyrektywy. Czy pojazdy do wywozu odpadów nie są wykluczone z zakresu dyrektywy zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. a)?

Zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. a) zakres dyrektywy nie obejmuje m.in. pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858 ⁽³⁾ w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, tj. „każdego pojazdu z własnym napędem, który został zaprojektowany i zbudowany specjalnie do wykonywania prac i który ze względu na swoje cechy konstrukcyjne nie jest przeznaczony do przewozu pasażerów ani towarów i który nie jest maszyną zamocowaną na podwoziu pojazdu silnikowego”.

Pojazdy do wywozu odpadów nie należą do tej kategorii; zazwyczaj są objęte homologacją typu jako pojazdy kategorii N₂ lub N₃ zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/858. Dlatego też wchodzą one w zakres dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116).

⁽³⁾ Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1.

2. Czy wszystkie pojazdy wykorzystywane np. przez siły zbrojne lub policję mogą zostać wyłączone z zakresu dyrektywy?

Nie. Zgodnie z art. 2 dyrektywy odczytywanej w związku z odpowiednimi przepisami rozporządzenia (UE) 2018/858 jedynie pojazdy „specjalnie zaprojektowane i skonstruowane lub przystosowane” do użytku tych służb można wyłączyć z zakresu dyrektywy. Można zatem wyłączyć z niego np. samochód policyjny wyposażony w specjalny sprzęt i światła ostrzegawcze; natomiast zwykły samochód dostawczy wykorzystywany przez służby policyjne do przewozu dokumentów między komisariatami nie może zostać wyłączony.

3. Jeżeli policja udzieli zamówienia na zwykłe pojazdy z zamiarem ich specjalnego dostosowania do potrzeb policji (np. przez swojego wewnętrznego mechanika), czy takie pojazdy wchodzi w zakres dyrektywy? Jeżeli policja zakupi zwykły pojazd, a w danym (lub osobnym) postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego złoży zamówienie na usługi mające na celu jego specjalne dostosowanie, czy takie zamówienie dotyczące pojazdu wchodzi w zakres dyrektywy?

W pierwszym przypadku – zamówienie standardowych pojazdów przeznaczonych do wewnętrznego dostosowania – zamówienie dotyczy pojazdu, który nie został „specjalnie zaprojektowany i skonstruowany lub przystosowany” do użytku policji. Takiego zamówienia nie można zatem wyłączyć z zakresu dyrektywy.

W drugim przypadku – zamówienie pojazdu, a następnie jego dostosowanie do specjalnych potrzeb służb – jeżeli zamówienia na pojazd i usługi w zakresie dostosowania udziela się w tym samym postępowaniu, pojazdy objęte zamówieniem można uznać za „specjalnie przystosowane” i mogą w związku z tym podlegać wyłączeniu. Jeżeli jednak usługi dostosowania są objęte osobnym zamówieniem, udzielenie zamówienia na pojazd nie będzie spełniało kryteriów określonych w art. 2 dyrektywy, a zatem nie będzie można go wyłączyć z zakresu stosowania dyrektywy.

W tym kontekście należy również przypomnieć, że w dyrektywie minimalne krajowe poziomy docelowe zdefiniowano jako minimalny odsetek ekologicznie czystych pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami w danym państwie członkowskim. Nawet jeżeli konkretny zbiór pojazdów wchodzi w zakres dyrektywy, na jej podstawie niekoniecznie musi dojść do automatycznego przypisania minimalnego udziału w tym konkretnym zamówieniu. W powyższych przykładach, nawet jeżeli pojazdy wchodzi w zakres dyrektywy, państwo członkowskie może zdecydować o nieokreśleniu żadnego poziomu docelowego w ich konkretnym zamówieniu i zapewnić, aby krajowe poziomy docelowe osiągnąć poprzez odpowiednie zwiększenie poziomów docelowych innych flot; więcej informacji na ten temat zawarto w odpowiedziach na pytania dotyczące krajowych poziomów docelowych.

4. Czy dyrektywa ma zastosowanie także do zamówień publicznych na usługi w formie bezpośredniego udzielenia zamówienia zgodnie z definicją w rozporządzeniu (WE) 1370/2007⁽⁴⁾ dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego?

Tak. Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b) dyrektywy umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, których przedmiotem jest świadczenie usług w zakresie pasażerskiego transportu drogowego o wartości przekraczającej próg określony przez państwa członkowskie, który nie przekracza mającej zastosowanie wartości progowej określonej w art. 5 ust. 4 tego rozporządzenia, wchodzi w zakres dyrektywy niezależnie od procedury zastosowanej do ich udzielenia (procedury przetargowej lub bezpośredniego udzielenia zamówienia).

Pod tym względem ważne jest, aby wyjaśnić, że głównym czynnikiem służącym określeniu, czy zamówienie wchodzi w zakres dyrektywy, jest próg, o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) dyrektywy, a nie procedura zastosowana do udzielenia zamówienia: zamówienie na kwotę poniżej progu określonego przez państwo członkowskie może zatem zostać wyłączone nawet w przypadku, gdy zostanie udzielone w drodze procedury przetargowej. Z drugiej strony, jeżeli np. państwo członkowskie określi niższy próg zgodny z art. 3 ust. 1 lit. b) dyrektywy, ale dopuszcza się bezpośrednie udzielenie zamówienia powyżej tego (krajowego) progu, wtedy bezpośrednie udzielenie zamówienia może wchodzić w zakres dyrektywy.

5. Jeżeli zamówień udziela się w sposób scentralizowany, udzielone zamówienie może przekraczać minimalny próg określony w dyrektywie, mimo że zamówienia poszczególnych instytucji zamawiających nie przekraczałyby progu, jeżeli udzielano by ich osobno. Czy takie zamówienia można zatem wyłączyć z zakresu stosowania dyrektywy?

Nie. Jeżeli całkowita wartość zamówienia przekracza próg, nie zostanie ono wyłączone z zakresu dyrektywy, mimo że poszczególne jego elementy analizowane osobno znajdowałyby się poniżej progu.

6. Zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy datą, którą należy przyjąć, jest data udzielenia zamówienia. Czy dotyczy to daty opublikowania ogłoszenia o udzieleniu zamówienia w TED czy też udzielenia samego zamówienia?

Zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy „[n]a potrzeby obliczenia minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych datą zamówienia publicznego, którą należy przyjąć, jest data zakończenia procedury zamówienia publicznego w drodze udzielenia zamówienia”; zgodnie z tym artykułem datą, którą należy przyjąć, jest zatem data zamieszczenia ogłoszenia o udzieleniu zamówienia w bazie danych TED.

(⁴) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1.

7. *Czy art. 5 ust. 2 oznacza, że zamówienia, których procedurę rozpoczęto przed datą transpozycji dyrektywy (UE) 2019/1161, będą wchodziły w jej zakres, jeżeli ich data wypada po dniu 2 sierpnia 2021 r.?*

Nie. Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywa ma zastosowanie jedynie do zamówień, których postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego rozpoczęło się po dniu 2 sierpnia 2021 r.

W tym kontekście należy również zauważyć, że zamówienia, których data udzielenia wypada w drugim okresie odniesienia (tj. po dniu 31 grudnia 2025 r.), zostaną zaliczone do tego okresu, mimo że postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego rozpoczęło się w pierwszym okresie odniesienia (tj. między dniem 2 sierpnia 2021 r. i 31 grudnia 2025 r.).

Więcej informacji na temat sposobu stosowania tego przepisu do poszczególnych zamówień udzielanych w ramach umów ramowych lub dynamicznego systemu zakupów można znaleźć w odpowiedziach na pytania 27–29.

Pytania związane z definicją ekologicznie czystego pojazdu

8. *W art. 4 ust. 4 lit. b) dyrektywy ekologicznie czyste pojazdy ciężkie zdefiniowano jako pojazdy ciężkie wykorzystujące paliwa alternatywne zdefiniowane w art. 2 pkt 1) i 2) dyrektywy 2014/94/UE (dyrektywa w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych) ⁽⁵⁾. Czy definicja ta obejmuje także hybrydowe pojazdy silnikowe i pojazdy hybrydowe typu plug-in?*

W art. 2 pkt 2 dyrektywy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (dyrektywy 2014/94/UE) określono, że „pojazd elektryczny» oznacza pojazd silnikowy wyposażony w zespół napędowy zawierający co najmniej jedno nieperyferyjne urządzenie elektryczne jako przetwornik energii z elektrycznym ładowalnym układem magazynowania energii, który można ładować z zewnątrz”. Zgodnie z tą definicją oraz z art. 4 ust. 4 lit. b) dyrektywy ciężkie pojazdy hybrydowe typu plug-in uznaje się za ekologicznie czyste pojazdy, natomiast pojazdów hybrydowych innego typu niż plug-in nie uznaje się za ekologicznie czyste pojazdy ciężkie.

9. *Czy silniki spalinowe wewnętrznego spalania ciężkich pojazdów hybrydowych typu plug-in muszą być napędzane paliwami alternatywnymi (np. biopaliwem), aby pojazdy takie można było zakwalifikować jako ekologicznie czyste pojazdy zgodnie z art. 4 ust. 4 lit. b) dyrektywy?*

Nie. Zgodnie z art. 4 ust. 4 lit. b) dyrektywy pojazd hybrydowy typu plug-in w rozumieniu art. 2 ust. 2 dyrektywy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (dyrektywa 2014/94/UE) uznaje się za ekologicznie czysty, nawet w przypadku gdy w jego silniku spalinowym wewnętrznego spalania wykorzystuje się konwencjonalne paliwa.

W ramach dalszego wyjaśnienia uznaje się, że pojazd hybrydowy typu plug-in ładuje się przy użyciu energii elektrycznej; ładowanie energią elektryczną stanowi paliwo alternatywne wykorzystywane w pojeździe hybrydowym typu plug-in, co pozwala zakwalifikować go jako pojazd wchodzący w zakres art. 2 ust. 2 dyrektywy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych (w przeciwieństwie do pojazdów hybrydowych innego typu niż plug-in, których nie można ponownie naładować: w ich przypadku energię elektryczną generuje się wyłącznie na pokładzie, a pojazd jest napędzany wyłącznie konwencjonalnym olejem napędowym/konwencjonalną benzyną).

10. *Czy trolejbusy wchodzą w zakres dyrektywy? Czy można je zaliczyć do ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy?*

Tak. Dyrektywa ma zastosowanie do udzielania zamówień na pojazdy transportu drogowego. Zgodnie z art. 4 pkt 3 dyrektywy „pojazd transportu drogowego” oznacza pojazd kategorii M lub N zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2018/858. Ta ostatnia litera dotyczy „pojazdów silnikowych” definiowanych jako pojazd o napędzie silnikowym, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby poruszał się samodzielnie, ma co najmniej cztery koła, jest kompletny, skompletowany lub niekompletny, oraz którego konstrukcja pozwala na osiągnięcie maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 25 km/h (art. 3 ust. 16 rozporządzenia). Trolejbusy zawierają się w tej definicji, a zatem uznaje się je za pojazdy transportu drogowego w kontekście prawodawstwa UE dotyczącego homologacji typu. Służby Komisji potwierdziły to stanowisko w odpowiedzi na pytanie Włoch zadane podczas szóstego posiedzenia grupy ekspertów organów udzielających homologacji typu, w której wyjaśniono, że – w tamtym czasie – trolejbusy były objęte zakresem dyrektywy 2007/46/WE ⁽⁶⁾ ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części

⁽⁵⁾ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1. Zgodnie z art. 88 rozporządzenia (UE) 2018/858 dyrektywę 2007/46/WE uchyla się z dniem 1 września 2020 r.

i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów oraz regulaminu EKG ONZ nr 107 ⁽⁷⁾ dotyczącego jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów kategorii M₂ lub M₃ w zakresie ich budowy ogólnej.

Ponadto, jak wyraźnie wyjaśniono w motywie 18 dyrektywy ⁽⁸⁾, trolejbusy zawsze uznaje się za ekologicznie czyste pojazdy zgodnie z art. 4 pkt 4 lit. b). Jeżeli poruszają się wyłącznie podłączone do trakcji lub wykorzystują zeroemisyjny silnik, gdy nie są do niej podłączone, również zaliczają się do pojazdów bezemisyjnych. Jeżeli trolejbus wykorzystuje także silnik, który nie jest zeroemisyjny – np. gdy silnik Diesla jest używany, aby umożliwić trolejbusowi poruszanie się, gdy ten nie jest podłączony do trakcji – wtedy trolejbusu nie można uznać za zeroemisyjny, jednak nadal zalicza się go do ekologicznie czystych pojazdów, podobnie jak trolejbus hybrydowy typu plug-in.

11. Czy tramwaje można zaliczyć do ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy?

Nie. Tramwaje nie wchodzą w zakres dyrektywy, ponieważ stanowią część systemu kolejowego i nie są pojazdami transportu drogowego w rozumieniu dyrektywy (UE) 2018/858. Dlatego też nie wchodzą one w zakres dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów.

Pytania związane z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych

12. Czy każde zamówienie publiczne musi spełniać minimalne poziomy docelowe lub każda instytucja zamawiająca i podmiot zamawiający ich przestrzegać?

Nie. W dyrektywie pozostawiono państwom członkowskim pełną swobodę pod względem sposobu podziału obciążeń między poszczególne instytucje zamawiające i podmioty zamawiające. Państwo członkowskie może zdecydować o określeniu takiego samego poziomu docelowego dla wszystkich instytucji/podmiotów zamawiających lub wyższych poziomów docelowych dla jednych i niższych – lub nawet o nieokreśleniu żadnych – minimalnych poziomów docelowych dla drugich, o ile minimalny poziom docelowy jest przestrzegany na szczeblu krajowym.

W tym kontekście należy również zauważyć, że – chociaż w dyrektywie nie określono wymagań dotyczących poszczególnych zamówień – możliwe jest, aby każde państwo członkowskie przy transponowaniu dyrektywy wprowadziło takie wymagania (np. wymagając minimalnego udziału ekologicznie czystych pojazdów w każdym zamówieniu publicznym).

W zależności od zakresu obowiązków instytucji w każdym państwie członkowskim możliwe jest dokonanie szczegółowego podziału obciążeń między poszczególne szczeble sprawowania rządów – np. poprzez określenie poziomów docelowych (takich samych lub zróżnicowanych) dla każdego regionu i pozwolenie im na dokonanie dalszego rozróżnienia między poszczególnymi instytucjami/podmiotami zamawiającymi na ich terytorium pod warunkiem przestrzegania ogólnego poziomu docelowego.

Możliwe przykłady podziału obciążeń między różne instytucje/podmioty zamawiające w państwie członkowskim mogą obejmować określanie różnych wymagań w zależności od rodzaju odnośnej instytucji zamawiającej/odnośnego podmiotu zamawiającego (np. wyższe poziomy docelowe dla organów na szczeblu krajowym/regionalnym, niższe poziomy dla organów lokalnych), wielkości danej administracji publicznej (np. wyższe poziomy docelowe dla większych miast/prowincji, niższe poziomy lub ich brak dla mniejszych), cech charakterystycznych poszczególnych obszarów geograficznych (np. wyższe poziomy docelowe dla obszarów o wyższym PKB na mieszkańca lub obszarów najbardziej podatnych na problemy związane z jakością powietrza) lub w zależności od dowolnego innego podejścia lub innych kryteriów istotnych z punktu widzenia danego państwa członkowskiego.

13. Czy przestrzeganie poziomów docelowych ocenia się co roku?

Nie. Przestrzeganie przez każde państwo członkowskie jego minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych jest oceniane na podstawie całego okresu odniesienia (odpowiednio od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. i od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.), bez rozróżniania, kiedy udzielono danego zamówienia (w danym okresie odniesienia).

Należy jednak zauważyć, że w toku transpozycji dyrektywy państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o nałożeniu na instytucje lub podmioty zamawiające wymogu przestrzegania krajowych poziomów docelowych rok do roku.

⁽⁷⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=12920&no=1>

⁽⁸⁾ „Należy zauważyć, że trolejbusy uznawane są za autobusy zeroemisyjne, pod warunkiem że napędzane są wyłącznie energią elektryczną lub korzystają wyłącznie z zeroemisyjnego mechanizmu napędowego, gdy nie są podłączone do trakcji, w przeciwnym razie nadal są uznawane za ekologicznie czyste pojazdy”.

Przykład praktyczny – pytania 12–13

Poniższy przykład ilustruje możliwy podział obciążeń w fikcyjnym państwie członkowskim, na terytorium którego działają tylko trzy instytucje/podmioty zamawiające, a minimalny poziom docelowy w zakresie zamówień publicznych dotyczących autobusów wynosi w pierwszym okresie 45 %. W tym przykładzie zamówień publicznych dotyczących autobusów udziela się za pomocą umów, które wchodzą w zakres dyrektywy, w następujący sposób:

Instytucje/podmioty zamawiające	Liczba autobusów zamówionych w 2021 r.	Liczba autobusów zamówionych w 2022 r.	Liczba autobusów zamówionych w 2023 r.	Liczba autobusów zamówionych w 2024 r.	Liczba autobusów zamówionych w 2025 r.	Całkowita liczba autobusów w okresie odniesienia
Instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający 1	5	0	10	20	10	45
Instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający 2	0	10	0	0	5	15
Instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający 3	10	10	5	5	10	40
Ogółem w państwie członkowskim	15	20	15	25	25	100 Poziom docelowy = 45

W celu zapewnienia przestrzegania dyrektywy to państwo członkowskie musi zapewnić, aby 45 ze 100 autobusów zamówionych w okresie odniesienia było ekologicznie czystymi pojazdami. Można to osiągnąć na kilka różnych sposobów, takich jak np.:

- wyznaczenie minimalnego poziomu docelowego 45 % dla wszystkich trzech instytucji/podmiotów zamawiających; w tym przypadku instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający 1 musiałaby/musiałby kupić 20 ekologicznie czystych autobusów, instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający 2 – 7 z 15, a instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający 3 – 18 z 40, aby uzyskać łącznie 45 ze 100 autobusów,
- wyznaczenie poziomu docelowego 100 % dla instytucji zamawiającej/podmiotu zamawiającego 1 i nie określenie żadnego wymogu dla pozostałych dwóch instytucji/podmiotów zamawiających; w efekcie również 45 ze 100 autobusów byłoby ekologicznie czystych,
- wyznaczenie poziomu docelowego 50 % dla instytucji/podmiotów zamawiających 1 i 3 oraz poziomu docelowego 30 % dla instytucji zamawiającej/podmiotu zamawiającego 2 – w efekcie 46 ze 100 autobusów byłoby ekologicznie czystych,
- wyznaczenie poziomu docelowego 60 % dla instytucji/podmiotów zamawiających 1 i 3 oraz nie określenie poziomu docelowego dla instytucji zamawiającej/podmiotu zamawiającego 2 (łącznie 51 ze 100 autobusów byłoby ekologicznie czystych).

W tych wszystkich przypadkach na potrzeby dyrektywy nie byłoby różnicy, kiedy w danym okresie zamówione zostaną ekologicznie czyste autobusy (tj. autobus zostanie policzony w taki sam sposób niezależnie od tego, czy zostanie zamówiony w 2022 r. czy w 2025 r.). Nie uniemożliwia to jednak państwu członkowskiemu określenia rocznych wymagań na szczeblu krajowym.

14. Dyrektywa obejmuje różne rodzaje umów, w tym zakup, leasing, wynajem pojazdów, a także umów o świadczenie usług publicznych i umów o świadczenie usług; w art. 5 ust. 4 i 5 dyrektywy określono, że liczbę pojazdów zamówionych na podstawie każdej umowy należy obliczać inaczej w przypadku pojazdów nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu (art. 5 ust. 4), tak jak liczbę umów o świadczenie usług publicznych i umów o świadczenie usług (art. 5 ust. 5). Czy na potrzeby osiągnięcia poziomów docelowych pojazdy zamawiane na podstawie tych różnych umów należy liczyć razem czy osobno?

Dla każdej kategorii pojazdów (tj. ekologicznie czystych pojazdów lekkich, samochodów ciężarowych, autobusów) dla każdego państwa członkowskiego określono jeden minimalny poziom docelowy bez rozróżniania różnych rodzajów umów (tj. nabycia, wynajmu, usług itp.), co znajduje odzwierciedlenie w tabelach 3 i 4 załącznika do dyrektywy.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 dyrektywy te minimalne poziomy docelowe oblicza się jako minimalny odsetek ekologicznie czystych pojazdów w łącznej liczbie pojazdów transportu drogowego objętych sumą wszystkich zamówień wchodzących w zakres dyrektywy, bez rozróżniania poszczególnych rodzajów umów (tj. nabycia, wynajmu, dzierżawy z opcją zakupu, umów o świadczenie usług itp.).

W art. 5 ust. 4 i 5 dyrektywy wyjaśniono, w jaki sposób liczbę pojazdów objętą poszczególnymi umowami należy liczyć w przypadku różnych rodzajów umów (np. nabycia pojazdu lub umowy o świadczenie usług). Po obliczeniu liczby pojazdów zamówionych na podstawie poszczególnych umów zgodnie z tymi przepisami można sprawdzić przestrzeganie poziomów docelowych, porównując sumę wszystkich pojazdów zamówionych na podstawie wszystkich odpowiednich umów z udziałem ekologicznie czystych pojazdów w całkowitej liczbie zamówionych pojazdów.

Pytania związane z nabywaniem pojazdów przez usługodawców w ramach umów o świadczenie usług publicznych

15. *W jaki sposób należy liczyć pojazdy zamawiane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych? Czy należy uwzględnić nabycie przez usługodawcę nowych pojazdów? W jaki sposób można je monitorować?*

Zgodnie z art. 5 ust. 5 dyrektywy w przypadku umów o świadczenie usług, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) i c) – tj. umów o świadczenie usług publicznych i umów o świadczenie usług znajdujących się w wykazie w tabeli 1 załącznika do dyrektywy – należy liczyć wszystkie pojazdy, które będą wykorzystywane do świadczenia przedmiotowej usługi.

Dzięki takiemu podejściu można zapewnić spójność między dwoma różnymi metodami udzielania zamówień publicznych (nabyciem/leasingiem/dzierżawą z opcją zakupu, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) oraz umowami o świadczenie usług publicznych i świadczenie usług, o których mowa odpowiednio w art. 3 ust. 1 lit. b) i c)), a także zminimalizować obciążenie administracyjne.

Umowa dotycząca nabycia/leasingu/dzierżawy z opcją zakupu stanowi zamówienie pewnej liczby pojazdów przez instytucję zamawiającą/podmiot zamawiający; dlatego też uwzględnia się wszystkie pojazdy objęte taką umową. Analogicznie w drodze umowy o świadczenie usług instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający udziela zamówienia na korzystanie z pewnej liczby pojazdów w celu świadczenia usługi; liczba pojazdów, z których będzie korzystał usługodawca na potrzeby świadczenia tej usługi, będzie zatem uwzględniona niezależnie od tego, czy usługodawca kupuje nowe pojazdy, czy też korzysta z już posiadanych.

16. *Czy jeżeli umowa o świadczenie usług zostaje zawarta na okres dłuższy niż okres odniesienia, wykorzystywane pojazdy należy również wliczać do następnego okresu odniesienia?*

Nie. Zgodnie z art. 5 dyrektywy od daty udzielenia zamówienia zależy, do którego okresu odniesienia należy zaliczyć zamówione pojazdy. Chociaż umowa o świadczenie usług podpisana w pierwszym okresie odniesienia może nadal obowiązywać w drugim okresie, pojazdy objęte tą umową będą się zaliczały jedynie do pierwszego okresu.

17. *Jak należy liczyć pojazdy wykorzystywane do świadczenia usługi w przypadku umowy o świadczenie usług, jeżeli ich liczba zmienia się w czasie (regularne zmiany lub pojedyncze zmiany) w okresie odniesienia?*

Liczba pojazdów, które będą wykorzystywane do świadczenia usług objętych umową, zostanie zarejestrowana w momencie udzielania zamówienia.

Znaczące zmiany w liczbie wykorzystywanych pojazdów będą miały zazwyczaj wpływ na budżet i będą wymagały pewnej rewizji lub zmiany umowy, a zatem należy je zgłosić.

Niewielkie zmiany, które nie wymagają zmian w umowie, nie będą rejestrowane na podstawie dyrektywy; chociaż oznacza to, że ostateczna liczba pojazdów zgłoszonych zgodnie z dyrektywą może nie być dokładna, współpracownicy uznali, że stanowi to dobry kompromis między dokładnością i wielkością obciążenia administracyjnego wymaganego do zapewnienia pełnego bieżącego monitoringu.

18. *Co się dzieje w przypadku, gdy wykonawca umowy o świadczenie usług lub usług publicznych, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) lub c), jest jednocześnie także podmiotem zamawiającym lub instytucją zamawiającą podlegającym lub podlegającą zobowiązaniom określonym w dyrektywach 2014/24/UE⁽⁹⁾ w sprawie zamówień publicznych i 2014/25/UE⁽¹⁰⁾ w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych? Czy należy rejestrować także nabycie nowych pojazdów wykorzystywanych do świadczenia usługi?*

Jeżeli usługodawca podlega obowiązkowi zastosowania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego określonego w dyrektywie 2014/24/UE lub dyrektywie 2014/25/UE do nabycia pojazdów, które wykorzystuje się do świadczenia usługi, w takim przypadku dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów ma również zastosowanie do takich zakupów.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243.

W tym kontekście należy także przypomnieć, że dyrektywa ma zastosowanie jedynie do umów wchodzących w zakres dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE lub rozporządzenia (WE) 1370/2007; jeżeli natomiast umowa między dwoma instytucjami/podmiotami zamawiającymi nie wchodzi w zakres tych instrumentów prawnych, wówczas znajduje się również poza zakresem dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów. W takim przypadku udzielenie zamówienia na pojazdy przez instytucję zamawiającą/podmiot zamawiający nadal wchodziłoby jednak w zakres dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów (o ile nie zostanie wykluczone z innych względów).

Przykłady praktyczne – pytania 15–18

Następujące przykłady ilustrują, w jaki sposób kwestie opisane w odpowiedziach na pytania 15, 16, 17 i 18 stosuje się w praktyce:

Przypadek 1: w okresie odniesienia instytucja zamawiająca nabywa 10 autobusów. Wszystkie 10 autobusów uwzględnia się na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień.

Przypadek 2: w okresie odniesienia instytucja zamawiająca udziela zamówienia na prowadzenie swojej sieci autobusów podmiotowi, który nie jest instytucją zamawiającą ani podmiotem zamawiającym w rozumieniu dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE; w zamówieniu przewidziano, że potrzebne będzie 10 autobusów. Wszystkie te 10 autobusów uwzględnia się na potrzeby zapewnienia zgodności z poziomem docelowym niezależnie od tego, czy usługodawca nabywa nowe autobusy, czy też wykorzystuje te, które już posiada; ewentualne wymiany autobusów nie będą uwzględniane na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych i nie trzeba ich monitorować/rejestrować.

Przypadek 3: w okresie odniesienia instytucja zamawiająca udziela zamówienia na prowadzenie swojej sieci autobusów innej instytucji zamawiającej lub innemu podmiotowi zamawiającemu, który podlega wymogom dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE; w zamówieniu przewidziano, że potrzebne będzie 10 autobusów. Te wszystkie 10 autobusów uwzględnia się na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi niezależnie od tego, czy usługodawca nabywa nowe autobusy, czy też wykorzystuje te, które już posiada. Ponadto, jeżeli w okresie odniesienia druga instytucja zamawiająca lub drugi podmiot zamawiający udzielają zamówienia na co najmniej jeden autobus (np. kupują nowy autobus w celu wymiany jednego z tych wykorzystywanych w ramach umowy o świadczenie usług), będzie to również uwzględnione na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień i należy takie zamówienie odpowiednio zgłosić. Należy zauważyć, że w tym przypadku nabycie autobusu przez drugą instytucję zamawiającą lub drugi podmiot zamawiający będzie się liczyło niezależnie od jego wykorzystania w ramach umowy o świadczenie usług.

Przypadek 4: w okresie odniesienia instytucja zamawiająca udziela zamówienia na prowadzenie swojej sieci autobusów innej instytucji zamawiającej lub innemu podmiotowi zamawiającemu, który podlega wymogom dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE. W umowie o świadczenie usług przewidziano, że potrzebne będzie 10 autobusów; umowa ta wykracza jednak poza zakres obu dyrektyw. W tym przypadku w ramach umowy o świadczenie usług nie zostaną zarejestrowane żadne pojazdy, ponieważ nie wchodzi ona w zakres dyrektywy; jeżeli w okresie odniesienia druga instytucja zamawiająca lub drugi podmiot zamawiający udzielają jednak zamówienia na co najmniej jeden autobus (np. kupują nowy autobus w celu wymiany jednego z tych używanych w ramach umowy o świadczenie usług), będzie to również uwzględnione na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień i należy takie zamówienie odpowiednio zgłosić. Należy zauważyć, że także w tym przypadku nabycie autobusu przez drugą instytucję zamawiającą lub drugi podmiot zamawiający będzie się liczyło niezależnie od jego wykorzystania w ramach umowy o świadczenie usług.

Pytania dotyczące doposażania

19. *Zgodnie z art. 5 ust. 3 dyrektywy doposażone pojazdy definiowane jako pojazdy ekologicznie czyste lub bezemisyjne można uwzględnić na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych. Jak należy odzwierciedlić liczbę doposażonych pojazdów w bazie danych TED i sprawozdawczości?*

Zgodnie z oczekiwaniami w większości przypadków doposażenie pojazdów nie będzie widoczne w bazie danych TED – np. dlatego, że odbywa się wewnątrz lub stanowi przedmiot umowy o świadczenie usług wykraczającej poza zakres dyrektywy. W dyrektywie przewidziano dla państw członkowskich możliwość stosowania doposażania jako opłacalnego sposobu przestrzegania poziomów docelowych, jednak w większości przypadków skorzystanie z tego wariantu będzie trzeba zgłaszać osobno, co będzie się odbywało poza gromadzeniem danych z TED przez Komisję.

W tym kontekście należy przypomnieć, że zgodnie z art. 10 ust. 2 dyrektywy państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia dyrektywy zawierające informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych odpowiednimi zamówieniami, oparte na danych pochodzących z bazy danych TED przekazanych przez Komisję. Przestrzeganie minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych będzie podlegało ocenie opartej głównie na tym sprawozdaniu, a nie tylko na danych pobranych z bazy danych TED przez Komisję.

Jeżeli doposażenia dokonuje się, aby spełnić minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień publicznych i nie znajduje to odzwierciedlenia w danych liczbowych przedstawionych w bazie danych TED, państwa członkowskie powinny uzyskać od odpowiednich instytucji i podmiotów zamawiających liczby pojazdów (dla każdej kategorii) definiowanych jako pojazdy ekologicznie czyste lub bezemisyjne w wyniku doposażenia i zawrzeć te liczby w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 10 ust. 2. Dzięki temu pojazdy te zostaną uwzględnione w ocenie zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych.

20. *W jaki sposób należy w praktyce uwzględnić pojazdy doposażone, w przypadku gdy pojazdy, które nabyto już przed okresem odniesienia, zostają w okresie odniesienia doposażone, aby spełniały wymogi określone w definicji ekologicznie czystego pojazdu? Jak należy potraktować przypadek, gdy nabywa się nowe pojazdy, które nie są ekologicznie czyste, a następnie doposaża się je w tym samym okresie odniesienia?*

Zarówno doposażenie pojazdów, które nabyto przez rozpoczęciem okresu odniesienia, jak i nabycie i późniejsze doposażenie pojazdów w tym samym okresie odniesienia można uwzględnić, chociaż sposób, w jaki należy to zrobić, oraz faktyczne skutki w odniesieniu do minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych byłyby nieco inne, co przedstawiono na poniższych przykładach.

Przykłady praktyczne – pytanie 20

Przypadek 1

W okresie odniesienia instytucja zamawiająca nabywa 10 autobusów z silnikiem Diesla. Odnośnie do minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych, nabyto 10 pojazdów, z których żaden nie jest ekologicznie czysty.

Przypadek 2

W okresie odniesienia instytucja zamawiająca nabywa 10 autobusów elektrycznych o napędzie elektrycznym. Odnośnie do minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych, nabyto 10 ekologicznie czystych pojazdów (bezemisyjnych).

Przypadek 3

Instytucja zamawiająca posiada 10 autobusów z silnikiem Diesla, które nabyto przed wejściem w życie nowej dyrektywy. W okresie odniesienia doposaża je, aby były napędzane wyłącznie energią elektryczną. Odnośnie do minimalnych poziomów docelowych w zakresie zamówień publicznych, nabyto 10 ekologicznie czystych pojazdów (bezemisyjnych). W tym sensie skutek w tym przypadku będzie faktycznie taki sam jak w przypadku 2.

Przypadek 4

W okresie odniesienia instytucja zamawiająca nabywa 10 autobusów z silnikiem Diesla; następnie doposaża je w tym samym okresie, aby były pojazdami elektrycznymi o napędzie akumulatorowym. W tym przypadku zarejestrowane zostaną dwa zamówienia: najpierw zamówienie dotyczące 10 pojazdów, które nie są ekologicznie czyste (tak jak w przypadku 1), a następnie zamówienie (poprzez doposażenie) dotyczące 10 bezemisyjnych, ekologicznie czystych pojazdów (tak jak w przypadku 3). Łącznie zostanie to zatem uwzględnione jako zamówienie dotyczące 20 pojazdów, z których 10 jest bezemisyjnych, a 10 nie jest ekologicznie czystych.

Pytania związane z wykorzystaniem bazy danych TED

21. *W jaki sposób baza danych TED zostanie wykorzystana do monitorowania wdrażania dyrektywy? Co instytucje zamawiające i podmioty zamawiające zobowiązane są zakodować w bazie danych TED do celów dyrektywy?*

W przypadku każdego zamówienia objętego zakresem dyrektywy należy zebrać następujące informacje: łączną liczbę pojazdów objętych zamówieniem; liczbę pojazdów (z tej łącznej liczby), które kwalifikują się jako „ekologicznie czyste pojazdy” zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 4 dyrektywy, oraz liczbę pojazdów (z łącznej liczby), które kwalifikują się jako „zeroemisyjne pojazdy ciężkie” zgodnie z art. 4 pkt 5 dyrektywy.

Informacje te są znane w momencie udzielania zamówienia, a często są już podane w jednym z otwartych pól tekstowych w bazie danych TED. Ponieważ obecnie nie ma obowiązku przekazywania tych informacji, nie zawsze jednak tak jest; ponadto nawet jeżeli informacje te podano w bazie danych TED, nie zawsze zakodowane są one w tym samym polu tekstowym, ponieważ nie ma wyraźnego wymogu w tej kwestii. W związku z tym obecnie nie jest możliwe automatyczne uzyskanie tych informacji z bazy danych TED, a ręczne pozyskiwanie odpowiednich informacji jest bardzo czasochłonne.

Dlatego następną wersją e-formularzy, wprowadzonych w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/1780⁽¹⁾ ustanawiającym standardowe formularze do publikacji ogłoszeń w dziedzinie zamówień publicznych, będzie zawierała następujące trzy pola dla wszystkich zamówień z kodem CPV odpowiednim dla dyrektywy:

- BT-715 Pojazdy – Liczba wszystkich pojazdów (niezależnie od tego, czy są to ekologicznie czyste pojazdy) objętych zakresem dyrektywy 2009/33/WE. Pojazdy te są przedmiotem zakupu, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu, bądź ich wykorzystanie zostało przewidziane w umowie na świadczenie usługi objętej zakresem dyrektywy 2009/33/WE.
- BT-716 Ekologicznie czyste pojazdy – Liczba wszystkich ekologicznie czystych pojazdów zdefiniowanych w dyrektywie 2009/33/WE i objętych jej zakresem. Pojazdy te są przedmiotem zakupu, dzierżawy, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu, bądź ich wykorzystanie zostało przewidziane w umowie na świadczenie usługi objętej zakresem dyrektywy 2009/33/WE.
- BT-725 Pojazdy zeroemisyjne – Liczba zeroemisyjnych pojazdów ciężkich zdefiniowanych w dyrektywie 2009/33/WE i objętych jej zakresem. Pojazdy te są przedmiotem zakupu, dzierżawy, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu, bądź ich wykorzystanie zostało przewidziane w umowie na świadczenie usługi objętej zakresem dyrektywy 2009/33/WE.

Po wprowadzeniu tych nowych e-formularzy możliwe będzie automatyczne uzyskanie liczby pojazdów transportu drogowego oraz liczby ekologicznie czystych i zeroemisyjnych pojazdów transportu drogowego. Ułatwi to wszystkim państwom członkowskim rejestrowanie i monitorowanie zamówień. Komisja dokona zestawienia tych informacji i opublikuje je na swojej stronie internetowej.

Należy zauważyć, że wspomniane powyżej pola (BT-715, BT-716 i BT-725), które będą wykorzystywane do monitorowania za pośrednictwem e-formularzy, są fakultatywne. Jeżeli państwa członkowskie zamierzają umożliwić monitorowanie wdrażania dyrektywy za pośrednictwem bazy danych TED, zaleca się, aby na szczeblu krajowym określiły te pola jako obowiązkowe. Jeżeli pół tych nie wykorzystuje się w państwie członkowskim, na szczeblu krajowym konieczne będzie ustanowienie jakiejś formy specjalnego systemu monitorowania i sprawozdawczości.

22. *Wymagane jest, aby państwa członkowskie wprowadziły w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania dyrektywy 2019/1161 w terminie do dnia 2 sierpnia 2021 r. Nowe e-formularze zawierające specjalne pola z bazy danych TED będą jednak dostępne dopiero od 14 listopada 2022 r. W jaki sposób do tego czasu będą monitorowane postępy?*

Zawarcie specjalnych pól (liczba pojazdów, liczba ekologicznie czystych pojazdów i liczba pojazdów bezemisyjnych) w nowych e-formularzach umożliwi automatyczne uzyskiwanie informacji z bazy danych TED. W okresie między końcem okresu transpozycji (2 sierpnia 2021 r.) a wprowadzeniem nowych e-formularzy dotyczących TED informacje dotyczące liczby pojazdów, ekologicznie czystych pojazdów i pojazdów bezemisyjnych objętych każdym zamówieniem można kodować w polu tekstowym II.2.14) – „Informacje dodatkowe”. W ramach transpozycji i wdrażania dyrektywy zachęca się państwa członkowskie do określenia, że to wolne pole tekstowe należy wykorzystać do tego celu, aby ułatwić gromadzenie informacji.

23. *W kontekście ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publikowanych w TED może pojawić się problem w przypadku zamówień obejmujących pojazdy należące do różnych kategorii, w odniesieniu do których ustanowione są różne wartości procentowe (np. autobusy i samochody osobowe). W jaki sposób w takim przypadku instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający powinny zgłosić zamówienie?*

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń spodziewamy się, że kwestia ta będzie dotyczyła stosunkowo niewielkiej liczby ogłoszeń o udzieleniu zamówienia. Ogólnie rzecz biorąc, instytucje zamawiające i podmioty zamawiające powinny zachęcać do stosowania oddzielnych kategorii pojazdów, jeżeli jest to możliwe.

W przypadkach gdy ogłoszenie o udzieleniu zamówienia musi obejmować różne kategorie pojazdów, zalecamy przyjęcie następującego podejścia:

- podać kody CPV dla obu kategorii pojazdów; wybrać jako główny kod CPV kod kategorii, do której należy największa liczba pojazdów, a jako kody dodatkowe kody pozostałych kategorii pojazdów (np. jeżeli ogłoszenie dotyczy 10 autobusów i 5 samochodów dostawczych, wybrać kod CPV dla autobusów jako kod główny, a kod dla samochodów dostawczych jako kod dodatkowy),
- podać w specjalnych polach tylko liczbę pojazdów należących do najliczniejszej kategorii (więc np. jeżeli ogłoszenie dotyczy 10 autobusów i 5 samochodów dostawczych, uwzględnić tylko 10 autobusów),
- podać liczbę innych pojazdów w polu II.2.14) – „Informacje dodatkowe”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 272 z 25.10.2019, s. 7.

24. *Co się dzieje w przypadku, gdy instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający wykorzystają e-formularze z bazy danych TED w odniesieniu do zamówień, które wykraczają poza zakresy dyrektywy, np. ponieważ nie przekraczają one minimalnych progów lub ponieważ zamawiane pojazdy są wyłączone z zakresu dyrektywy? Jak uniknąć sytuacji, w której pojazdy objęte tymi zamówieniami uwzględnia się w celu zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych na podstawie dyrektywy, mimo iż nie są one objęte jej zakresem?*

Jeżeli e-formularz wykorzystuje się w odniesieniu do zamówienia, które nie wchodzi w zakres dyrektywy (np. ponieważ jego wartość nie przekracza progu), specjalne pola (liczba zamawianych pojazdów objętych zakresem dyrektywy, liczba ekologicznie czystych pojazdów, liczba pojazdów bezemisyjnych) należy pozostawić puste albo wpisać wartość „0”, tak aby danej liczby pojazdów nie uwzględniono przy uzyskiwaniu danych liczbowych z bazy danych TED.

25. *W art. 3 ust. 1 lit. b) dyrektywy umożliwia się państwom członkowskim określenie minimalnego progu dla zamówień publicznych na usługi, który może wynosić maksymalnie tyle co próg ustanowiony w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Jeżeli państwo członkowskie ustanawia niższy próg, w jaki sposób można monitorować te zamówienia w bazie danych TED?*

Jeżeli państwo członkowskie decyduje się ustanowić niższy próg, zasadniczo powinno być również możliwe zakodowanie w bazie danych TED umów o świadczenie usług publicznych o wartości niższej niż próg unijny, o którym mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Jeżeli dane zamówienie musi już zostać zarejestrowane w bazie danych TED na podstawie przepisów krajowych, zakodowanie liczby pojazdów drogowych w odpowiednim e-formularzu jest łatwe, a związane z tym dodatkowe obciążenie administracyjne minimalne.

Jeżeli zamówienie nie musi być obecnie zgłaszane, dostępne są różne opcje w zakresie sprawozdawczości; wszystkie jednak wiążą się z pewnym poziomem obciążenia administracyjnego:

- państwa członkowskie mogą wymagać zgłoszenia zamówienia w bazie danych TED,
- ewentualnie państwa członkowskie mogą wymagać, aby instytucje zamawiające i podmioty zamawiające zgłaszały liczbę pojazdów drogowych (oraz ekologicznie czystych i bezemisyjnych pojazdów drogowych) w tych zamówieniach na szczeblu krajowym; państwo członkowskie może następnie uwzględnić te dane liczbowe w sprawozdaniu krajowym, nie wykorzystując bazy danych TED. Konieczność prowadzenia równoległej sprawozdawczości w odniesieniu do liczby pojazdów objętych tymi stosunkowo niewielkimi zamówieniami wiązałyby się również z pewnym poziomem dodatkowego obciążenia administracyjnego.

Zachęca się państwa członkowskie, aby przy podejmowaniu decyzji w tej sprawie w kontekście transpozycji dyrektywy uwzględniały korzyści i skutki wynikające z tych różnych opcji.

Pytania dotyczące udzielania zamówień publicznych rozpoczętych przed końcem okresu transpozycji

26. *Czy dyrektywa ma wpływ na obowiązujące umowy o świadczenie usług podpisane przed dniem 2 sierpnia 2021 r.? Jak należy traktować wymianę pojazdów w ramach tych umów?*

Umowy ramowe lub umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu publicznego, które zawarto przed dniem 2 sierpnia 2021 r., nie są objęte zakresem dyrektywy. Ponadto, jak wyjaśniono w związku z pytaniem 13 powyżej, nawet jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych wchodzi w zakres dyrektywy, liczbą pojazdów, które należy uwzględnić do celów zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych, jest liczba pojazdów, które mają być wykorzystywane do świadczenia usługi, a nie liczba pojazdów, które usługodawca może wymienić w czasie wykonywania umowy.

Jak wyjaśniono jednak bardziej szczegółowo w związku z pytaniem 14 powyżej, usługodawca może być zobowiązany do zgłoszenia zakupu pojazdów, jeżeli sam jest instytucją zamawiającą lub podmiotem zamawiającym podlegającym wymogom określonym w dyrektywie 2014/24/UE lub 2014/25/UE.

Przykłady praktyczne – pytania 17, 18 i 26

Przypadek 1: przed dniem 2 sierpnia 2021 r. instytucja zamawiająca udzieliła zamówienia na prowadzenie swojej sieci autobusów podmiotowi, który nie jest instytucją zamawiającą ani podmiotem zamawiającym w rozumieniu dyrektywy 2014/24/UE i 2014/25/UE. Umowa o świadczenie usług publicznych nie jest objęta zakresem dyrektywy i nie uwzględnia się jej do celów zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych. Zadnego z autobusów objętych zamówieniem nie uwzględnia się do celów zapewnienia zgodności z poziomami docelowymi; ewentualne wymiany autobusów również nie będą uwzględniane i nie trzeba ich monitorować/rejestrować.

Przypadek 2: przed dniem 2 sierpnia 2021 r. instytucja zamawiająca udzieliła zamówienia na prowadzenie swojej sieci autobusów agencji transportu publicznego, która jest również instytucją zamawiającą podlegającą lub podmiotem zamawiającym podlegającym wymogom określonym w dyrektywach 2014/24/UE i 2014/25/UE. Umowa o świadczenie usług publicznych nie jest objęta zakresem dyrektywy i nie uwzględnia się jej do celów zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych. Udzielenie zamówienia dotyczącego autobusów przez agencję transportu publicznego wchodzi jednak w zakres dyrektywy. Zatem, jeżeli w okresie odniesienia agencja wymieni co najmniej jeden autobus wykorzystywany do świadczenia usługi, zakup ten zostanie uwzględniony na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych i należy go odpowiednio zgłosić (należy zauważyć, że w tym przypadku zakup autobusu zostałby uwzględniony niezależnie od tego, czy wykorzystuje się go do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych).

Pytania związane ze stosowaniem dyrektywy w odniesieniu do umów ramowych i dynamicznych systemów zakupów

27. *W jaki sposób wymogi określone w dyrektywie stosuje się do zamówień publicznych udzielanych w ramach dynamicznych systemów zakupów lub umów ramowych?*

Dyrektywa ma zastosowanie do poszczególnych zamówień udzielonych w ramach umowy ramowej lub dynamicznych systemów zakupów. Poszczególne ogłoszenia o udzieleniu zamówienia należy rozpatrywać do celów dyrektywy, zgodnie z przepisami art. 5 ust. 2. Można je zgłaszać w następujący sposób:

- w przypadku dynamicznych systemów zakupów, zgodnie z art. 50 ust. 3 dyrektywy 2014/24/UE, „[i]nstytucje zamawiające przesyłają ogłoszenie o udzieleniu zamówienia w terminie 30 dni od udzielenia każdego zamówienia w ramach dynamicznego systemu zakupów. Mogą one jednak grupować takie ogłoszenia kwartalnie. W takim przypadku instytucje zamawiające przesyłają zgrupowane ogłoszenia w terminie 30 dni od zakończenia każdego kwartału”,
- w przypadku poszczególnych umów objętych umową ramową sposób, w jaki można stosować e-formularze, objaśniono w Podręczniku wdrażania polityki w zakresie e-formularzy; zob. w szczególności następujący wyciąg z Podręcznika:

„E-formularze można wykorzystać do publikacji ogłoszeń o udzieleniu zamówienia w odniesieniu do poszczególnych zamówień w ramach umowy ramowej co kwartał (oraz odniesienie do ogłoszenia ustanawiającego umowę ramową), co nie jest wymagane na podstawie dyrektyw w sprawie zamówień publicznych *. Obowiązek ten można dalej podzielić w zależności od rodzaju umowy ramowej: np. w odniesieniu do wszystkich umów ramowych lub tylko do umów ramowych z wieloma podmiotami gospodarczymi.

Publikowanie ogłoszeń o udzieleniu zamówienia dotyczących zamówień udzielonych w ramach umów ramowych jest konieczne, aby zapewnić przejrzystość w zakresie faktycznie wydawanej ilości pieniędzy podatników, a w przypadku umów ramowych z wieloma podmiotami gospodarczymi, aby zapewnić dodatkową przejrzystość w kwestii tego, kto faktycznie otrzymuje pieniądze. (Ponadto jest to konieczne do celów dokładnego określenia zakupów pojazdów na podstawie dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów).

* Dokonuje się tego w e-formularzach, publikując ogłoszenie o udzieleniu zamówienia z powtórą ofertą (BG-320) i umową (BG-310)”

28. Czy dyrektywę stosuje się do zamówień publicznych udzielanych w ramach ustanowionych wcześniej dynamicznych systemów zakupów lub umów ramowych, jeżeli dyrektywa wchodzi w życie w okresie ważności danego systemu?

Nie. Zgodnie z art. 3 ust. 1 dyrektywy jej zakresem objęte są wyłącznie zamówienia, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 2021 r. Dynamiczny system zakupów lub umowa ramowa, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano przed tą datą, nie byłyby zatem objęte zakresem dyrektywy, nawet jeżeli poszczególne zamówienia oparte na tym dynamicznym systemie zakupów mogłyby zostać udzielone po tej dacie. Zob. także pytanie 7.

29. Jeżeli umowę ramową lub dynamiczny system zakupów ustanowiono w pierwszym okresie odniesienia, ale poszczególnych zamówień udziela się w drugim okresie, w którym okresie należy uwzględnić odpowiednie pojazdy?

Zgodnie z art. 5 ust. 2 dyrektywy datą, którą należy przyjąć, jest data udzielenia zamówienia. W przypadku umów ramowych lub dynamicznych systemów zakupów jest to data udzielenia poszczególnych zamówień. W związku z tym w przypadku poszczególnych zamówień udzielonych w drugim okresie odniesienia w ramach umowy ramowej lub dynamicznego systemu zakupów, które ustanowiono w pierwszym okresie odniesienia, odpowiednie pojazdy zostaną uwzględnione w drugim okresie odniesienia.

Zob. także pytanie 7.

Pytania dotyczące udzielania zamówień publicznych obejmujących instytucje zamawiające z różnych państw członkowskich

30. Jeżeli organizowane jest wspólne zamówienie publiczne obejmujące instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające z różnych państw członkowskich – na przykład, jeżeli europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej organizuje wspólne zamówienie dotyczące ekologicznie czystych autobusów w imieniu swoich członków w różnych państwach członkowskich – w jaki sposób należy to zgłosić w bazie danych TED w celu zapewnienia, aby wszystkie pojazdy zostały prawidłowo przypisane do odpowiednich państw członkowskich do celów zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych?

Opisane powyżej wspólne zamówienie zostanie zarejestrowane w bazie danych TED jako jeden wpis; odpowiednie pojazdy zostaną zatem automatycznie przypisane do państwa członkowskiego, w którym siedzibę ma główna instytucja zamawiająca lub główny podmiot zamawiający. W celu zapewnienia, aby pojazdy prawidłowo przydzielono pomiędzy zaangażowane państwa członkowskie do celów zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień publicznych, przydział pojazdów, ekologicznie czystych pojazdów i pojazdów bezemisyjnych do państw członkowskich należy zakodować w polu II.2.14) – „Informacje dodatkowe”. Służby Komisji następnie ręcznie skorygują sposób uwzględniania tych pojazdów w systemie, aby odzwierciedlić ich faktyczny podział między zaangażowane państwa członkowskie.