

Projekt z dnia 31.03.2011 r.

**ROZPORZĄDZENIE
PREZESA RADY MINISTRÓW**

z dnia 2011 r.

w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych¹⁾

Na podstawie art. 91 ust. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na zakup pojazdów samochodowych kategorii M i N, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.), niebędących pojazdami specjalnymi.

§ 2. Stosowanie kryteriów oceny ofert określonych w rozporządzeniu nie jest obowiązkowe w przypadku, gdy w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia określono wymogi techniczne pojazdu dotyczące czynników, o których mowa w § 3.

§ 3. Kryteriami oceny ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na zakup pojazdów samochodowych kategorii M i N są następujące czynniki:

- 1) zużycie energii;
- 2) emisja dwutlenku węgla;
- 3) emisje zanieczyszczeń: tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów.

§ 4. Kryteria, o których mowa w § 3, wyraża się w postaci:

- 1) wielkości zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń, albo
- 2) wartości pieniężnej odzwierciedlającej koszty zużycia energii oraz koszty emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń podczas cyklu użytkowania pojazdu samochodowego, obliczonej według metodologii określonej w § 7.

§ 5. W przypadku, o którym mowa w § 4 pkt 1, zamawiający uwzględnia w szczególności:

- 1) wielkość zużywanej energii, zmierzoną według procedury ustalonej dla celów badań homologacyjnych, a w przypadku pojazdów nieobjętych tą procedurą - określoną według innej metody pomiaru zużycia paliwa lub zużycia energii elektrycznej, zapewniającej porównywalność ofert;
- 2) wielkość emisji dwutlenku węgla, zmierzoną według procedury ustalonej dla celów badań homologacyjnych, a w przypadku pojazdów nieobjętych tą procedurą - określoną według innej metody pomiaru emisji, zapewniającej porównywalność ofert;

¹⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z 15.05.2009, str. 5).

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228, Dz. U. oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 28, poz. 143).

- 3) wyrażone łącznie lub oddzielnie wielkości emisji tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów (niemetanowych albo ich sumy), zmierzone według procedury ustalonej dla celów badań homologacyjnych, zapewniającej porównywalność ofert.

§ 6. 1. Wartości energetyczne paliw silnikowych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Koszty jednostkowe emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.
3. Przebiegi pojazdów podczas całego cyklu użytkowania określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Wartość pieniężną, odzwierciedlającą koszty zużycia energii, stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu, zużycia energii oraz wartości pieniężnej za jednostkę energii.

2. Zużycie energii wyrażone w megadżulach na kilometr stanowi:
 - a) dla samochodów elektrycznych oraz hybrydowych typu „*plug in*”, wielkość zużycia energii elektrycznej określona zgodnie z § 5 pkt 1,
 - b) dla pozostałych pojazdów samochodowych, iloczyn zużycia paliwa określonego zgodnie z § 5 pkt 1 i wartości energetycznej paliwa;
3. Zużycie paliwa wyraża się dla paliw ciekłych w litrach na kilometr, a dla paliw gazowych w normalnych metrach sześciennych na kilometr.
4. Stosuje się jednolitą wartość kosztu jednostki energii wyrażoną w PLN na megadżul, którą stanowi niższy z kosztów za jeden megadżul energii uzyskanej z benzyny lub oleju napędowego przed opodatkowaniem.

§ 8. Wartość pieniężną odzwierciedlającą koszty emisji dwutlenku węgla stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu, wielkości emisji dwutlenku węgla dla danego pojazdu oraz określonego na podstawie załącznika nr 2 do rozporządzenia kosztu jednostkowego emisji dwutlenku węgla. Wielkość emisji dwutlenku węgla określoną zgodnie z § 5 pkt 2 wyraża się w gramach na kilometr.

§ 9. Wartość pieniężną odzwierciedlającą koszty emisji zanieczyszczeń stanowi suma kosztów każdego z zanieczyszczeń wymienionych w § 3 pkt 3. Koszt poszczególnych zanieczyszczeń stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu, wielkości emisji danego zanieczyszczenia dla danego pojazdu oraz ustalonego na podstawie załącznika nr 2 do rozporządzenia kosztu jednostkowego emisji zanieczyszczenia. Wielkość emisji zanieczyszczeń, określoną zgodnie z § 5 pkt 3, wyraża się w gramach na kilometr.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

Wartości energetyczne paliw silnikowych

Paliwo	Wartość energetyczna *
Olej napędowy	36 MJ/l
Benzyna	32 MJ/l
Gaz ziemny lub Biogaz	33-38 MJ/Nm ³
Skroplony gaz (LPG)	24 MJ/l
Etanol	21 MJ/l
Biodiesel - estry metylowe kwasów tłuszczowych	33 MJ/l
Paliwo emulsyjne	32 MJ/l
Wodór	11 MJ/Nm ³

- (*) - MJ – megadžul
- l – litr
- Nm³ – normalny metr sześcienny

Koszty jednostkowe emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń

Dwutlenek węgla	Tlenek azotu	Węglowodory	Cząstki stałe
0,115 – 0,154 PLN/kg ^{**}	0,0169 PLN/g ^{**}	0,00384 PLN/g ^{**}	0,334 PLN/g ^{**}

(**) kg – kilogram

g – gram

Przebiegi pojazdów podczas całego cyklu użytkowania

Kategoria pojazdu	Przebieg pojazdu^{***}
Samochody osobowe (M ₁)	200 000 km
Lekkie pojazdy ciężarowe (N ₁)	250 000 km
Pojazdy ciężarowe o dużej ładowności (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusy (M ₂ , M ₃)	800 000 km

(***) - km – kilometr

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 91 ust. 8 ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228, Dz. U z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 28, poz. 143), zwanej dalej „ustawą”. Potrzeba dokonania regulacji prawnej wynika z konieczności przeprowadzenia implementacji dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z 15.05.2009, str. 5), zwanej dalej „dyrektywą”.

Implementowany obowiązek uwzględniania przy zakupie pojazdów samochodowych czynnika energetycznego i oddziaływania na środowisko ma na celu promowanie i pobudzanie rynku pojazdów o mniejszej uciążliwości dla środowiska i efektywniejszych energetycznie oraz zwiększanie udziału sektora transportowego w realizacji polityki dotyczącej środowiska, klimatu i energii.

Projekt rozporządzenia określa inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na zakup pojazdów samochodowych kategorii M i N (według załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.)). Do przestrzegania określonych w rozporządzeniu kryteriów oceny ofert zobowiązane będą osoby fizyczne, osoby prawne albo jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej obowiązane do stosowania ustawy, czyli tzw. zamawiający. Stosowanie kryteriów oceny ofert określonych w rozporządzeniu nie jest obowiązkowe w przypadku, gdy w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia zamawiający określi wymogi techniczne pojazdu dotyczące czynnika energetycznego i oddziaływania na środowisko (o których mowa w § 3).

Kryteriami wskazanymi w dyrektywie i wprowadzonymi do rozporządzenia, które zamawiający będzie musiał uwzględniać dodatkowo są czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu, którymi są co najmniej:

- zużycie energii,
- emisja dwutlenku węgla,
- emisje tlenków azotu, węglowodorów i cząstek stałych.

Dyrektywa umożliwia spełnienie ww. wymogów, stosując jedną z możliwości określonych w art. 5 ust. 3 dyrektywy. W projektowanym rozporządzeniu postanowiono o uwzględnieniu wszystkich możliwości i pozostawieniu ww. podmiotom decyzji o wyborze metody „progowej” (art. 5 ust. 3 lit. a dyrektywy) w której określa się w dokumentacji zakupu (w przypadku zamówień publicznych jest to Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia) wymogi techniczne dotyczące parametrów energetycznych i środowiskowych pojazdu samochodowego lub metody „porównawczej” (art. 5 ust. 3 lit. b dyrektywy) w której porównuje się oferty wykorzystując informacje dotyczące zużycia energii (np. zużycia paliwa), emisji gazów cieplarnianych i emisji zanieczyszczeń albo wykorzystując obliczone według metodyki opisanej w § 7-9, wartości pieniężne (kwoty) odzwierciedlające koszty zużycia energii, koszty emisji dwutlenku węgla oraz koszty emisji zanieczyszczeń (stanowiące elementy tzw. kosztów zewnętrznych) podczas cyklu użytkowania oferowanego pojazdu samochodowego.

Zawarte w tabeli 2 dyrektywy koszty emisji poszczególnych substancji wyrażone w euro zostały przeliczone na złotówki przy zastosowaniu przelicznika 1 EUR = 3,839 PLN wynikającego z rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2009 r. w sprawie średniego kursu złotego w stosunku do euro stanowiącego podstawę obliczenia wartości zamówień publicznych (Dz. U. Nr 224, poz. 1796), przy czym w odniesieniu do dwutlenku węgla przyjęto niższy koszt z zakresu dopuszczonego przez dyrektywę.

Przywołanie za art. 6 ust.2 dyrektywy w § 5 rozporządzenia pojęcie „wielkości zmierzone według procedur ustalonych dla celów badań homologacyjnych a w przypadku pojazdów nieobjętych tą procedurą określonych według innej metody pomiaru zapewniającej porównywalność ofert” służy określeniu przez zamawiającego wymagań kierowanych do wykonawców, co do sposobu przedstawiania danych ofertowych podlegających ocenie w ramach poszczególnych kryteriów. Procedury ustalone dla badań homologacyjnych wynikają z przepisów art. 68 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) oraz wydanego na podstawie delegacji tej ustawy rozporządzenia Ministra Infrastruktury dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U.Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu

funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury oraz Rządowego Centrum Legislacji. Podmioty wykonujące zawodową działalność lobbingsową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem *rozporządzenia*.

W trakcie uzgodnień międzyresortowych uwagi zgłosili: Urząd Zamówień Publicznych, Ministerstwo Finansów, Prokuratura Generalna Skarbu Państwa, Ministerstwo Spraw Zagranicznych oraz Rządowe Centrum Legislacji. Po uwzględnieniu zdecydowanej większości uwag oraz wyjaśnieniu pozostałych projekt uzgodniono bez rozbieżności.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na jednostki sektora finansów publicznych oraz inne podmioty, które zobowiązane są do stosowania ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został przesłany w ramach konsultacji społecznych do 33 podmiotów:

wszystkich Marszałków województw

organizacji samorządowych:

1. Związku Powiatów Polskich
2. Związku Miast Polskich
3. Związku Gmin Wiejskich RP
4. Związku Województw RP

izb gospodarczych:

1. Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej
2. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji
3. Izby Gospodarczej Transportu Lądowego
4. Izby Gospodarczej Gazownictwa
5. Izby Gospodarczej Energetyki i Ochrony Środowiska
6. Polskiej Izby Paliw Płynnych
7. Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego

stowarzyszeń i jednostek badawczych:

1. Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”
2. Pracodawców RP
3. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego
4. Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych
5. Federacji Konsumentów
6. Przemysłowego Instytutu Motoryzacji

Przedstawione uwagi dotyczyły zasadniczo szczegółów technicznych w zakresie przyjmowanego przebiegu pojazdów, wprowadzenia wymagania korzystania z wyników konkretnych testów badawczych autobusów (SORT), wprowadzenia obowiązującego zakresu „procentowej wagi” kryteriów przyjmowanych przez zamawiającego, rozszerzenia listy paliw transportowych w tabeli 1 załącznika o wymienione w dyrektywie 2009/28/WE, podmiotów badających zużycie energii i emisje z pojazdów, jednostek objętości paliwa gazowego w stanie ciekłym ciekłego itp.

Część z propozycji oceniono pozytywnie i uwzględniono w projekcie rozporządzenia. Szczegółowe zestawienie zgłoszonych stanowisk, jak również opinię MI, zawiera poniższa tabela.:

Ip	Zgłaszający	Stanowisko Zgłaszającego	Stanowisko MI
1	Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego	<p>Brak jest informacji w jaki sposób Zamawiający będzie dokonywał oceny spełnienia kryteriów badając złożone przez Wykonawców oferty. W projekcie nie określono czy sprawdzenie to odbywać się będzie poprzez złożenie stosownego oświadczenia przez Wykonawcę czy też zamawiający uprawniony będzie do żądania stosownych dokumentów potwierdzających spełnienie w/w kryteriów.</p> <p>W tabeli nr 3. Przebiegi pojazdów brak jest informacji czy wartość przebiegu pojazdu jest maksymalną czy uśrednioną wielkością.</p>	<p>Zamawiający decydując o wyborze wersji „progowej” lub „kosztowej” rozstrzyga w jaki sposób będzie oceniał oferty. Tym samym wskazuje informacje które mają być przedstawione w ofercie. Rozporządzenie wskazuje jakie Ocena prawdziwości danych przedstawionych w ofercie wykracza poza zakres przedmiotowego rozporządzenia</p> <p>Wartość przebiegu pojazdu występuje tylko przy stosowaniu metody „kosztowej” i decyduje o niej zamawiający (zależnie od tego jak długo zamierza eksploatować dany pojazd). Jeśli nie chce sam decydować to do obliczeń przyjmuje „standardowy” zakładany przebieg dla danej kategorii pojazdu jak w tabeli nr 3.</p>
2	Urząd Marszałkowski w Łodzi	<p>Zasadnym byłoby określenie przedziału wartości procentowej proponowanych kryteriów obowiązkowych w stosunku do ceny pojazdu. Brak takiego rozwiązania może prowadzić do celowego zaniżania wartości procentowych kryteriów i tym samym znikomego wpływu na wybór ekologicznego pojazdu. Określenie zbyt wysokich wartości procentowych obowiązkowych kryteriów w stosunku do ceny może ograniczyć konkurencyjność na rynku pojazdów, wpłynąć na mniejszą ilość oferentów i na cenę.</p> <p>Ośrodki ruchu drogowego wskazują, że w procesie egzaminowania może nie być zainteresowania pojazdami technologicznie wyprzedzającymi pojazdy powszechnie używane.</p>	<p>Dyrektywa celowo nie wprowadza ani nie sugeruje wartości (przedziału) procentowej kryteriów, pozostawiając to do decyzji zamawiającego w zależności od jego podejścia do ochrony środowiska i oszczędności energii.</p> <p>Wymaganie aby pojazd był „klasyczny” a nie „pojazdem przyszłości” można zawrzeć w opisie wymagań w stosunku do przedmiotu zamówienia. Nie wyklucza to wybrania z oferowanych „pojazdów klasycznych” najbardziej efektywnego energetycznie czy też najmniej emisyjnego.</p>
3	Marszałek Województwa Śląskiego	<p>W § 1 pkt 3, w § 3 ust.1 pkt 3 i w § 4 ust. 3 można rozważyć rozdzielenie emisji tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów ze względu na fakt niejednakowego szkodliwego wpływu na środowisko.</p> <p>Pewną wątpliwość wzbudza wprowadzenie do iloczynu będącego podstawą do określenia kosztów emisji zanieczyszczeń wartości założonego przez zamawiającego lub określonego na podstawie tabeli nr 3 przebiegu pojazdu. Dla danego zamówienia wielkość tego przebiegu będzie stała a zatem nie będzie miała wpływu na końcowy ranking ofert.</p>	<p>W projekcie zachowano układ z dyrektywy podkreślający trzy grupy kryteriów: zużycie energii, emisja gazów cieplarnianych (wpływ na globalne zmiany klimatu) i emisja substancji toksycznych (wpływ na lokalną jakość powietrza).</p> <p>Uwzględnienie przebiegu pojazdu pozwala na oszacowanie kosztów zużycia paliwa i kosztów zewnętrznych wywołanych emisjami dwutlenku węgla i zanieczyszczeń w trakcie całej przyszłej eksploatacji pojazdu. Porównanie tych kosztów do samej ceny pojazdu może uświadomić zamawiającemu wagę tych wybranych składników kosztów związanych z zakupem i eksploatacją danego pojazdu jednocześnie przy znaczących wagach „kryteriów ekologicznych” różnice w zużyciu energii i emisjach w trakcie całego użytkowania pojazdu (przebiegu) mogą mieć większy wpływ na wybór oferty niż cena pojazdu.</p>

4	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	<p>Dla autobusów (kategoria M3) nie ma ustalonych dla celów badań homologacyjnych procedur pomiaru wielkości zużycia energii i emisji CO₂. Izba proponuje wykorzystanie metody tzw. SORT zalecanej przez Międzynarodową Unię Transportu Publicznego (UITP).</p> <p>Można zrezygnować z kryteriów emisji substancji szkodliwych w wariancie kosztowym bo prawnie te emisje ograniczane są przez inne przepisy (EURO) a występują trudności obliczeniowe.</p> <p>Konieczne jest określenie jednostek uprawnionych w Polsce do przeprowadzania badań zużycia paliwa w testach SORT lub innych zalecanych do stosowania testach, w szczególności gdy testy będą dotyczyły paliw alternatywnych, hybrydowych i niezbędne będzie posiadanie specjalistycznej aparatury pomiarowej. Niezbędne jest opracowanie testów eksploatacyjnych zużycia energii dla pojazdów z hybrydowymi układami napędowymi.</p>	<p>Projekt rozporządzenia dopuszcza wykorzystywanie metody SORT, gdyż spełnia ona kryteria „innej metody pomiaru zużycia paliwa lub zużycia energii elektrycznej, zapewniającej porównywalność ofert”, nie można jednak wskazać bezpośrednio tej metody w rozporządzeniu ze względu na to że dyrektywa dopuszcza także inne metody pomiaru (choć ich nie wskazuje) a zasadniczo rozporządzenie obejmuje także inne kategorie pojazdów poza M3.</p> <p>Dyrektywa nakazuje stosowanie tych kryteriów. Kryteria emisji substancji szkodliwych (tlenki azotu, węglowodory i cząstki stałe) mogą mieć decydujące znaczenie dla podmiotów zamawiających, gdy interesuje je wpływ pojazdu na jakość powietrza lokalnego (np. w miastach, gdzie powszechnie przekroczone są poziomy dopuszczalne stężeń tych właśnie substancji).</p> <p>Zadanie wychodzące poza delegację ustawową dla przedmiotowego rozporządzenia (zresztą nie zaleca ono konkretnych badań zużycia energii/paliw czy emisji). Ministerstwo rozważa zamieszczenia na stronie internetowej przewodnika wspomagającego przeprowadzanie postępowań w sprawie zamówień publicznych na pojazdy samochodowe (zawierającego informacje o testach, podmiotach badawczych, dokumentach homologacyjnych, wyborze metod i kryteriów itp).</p>
5	Izba Gospodarcza Energetyki i Ochrony Środowiska	<p>Warto wziąć pod uwagę pojazdy o napędzie elektrycznym o znacznie niższej emisji CO₂ i innych gazów i wykorzystujących lepiej energię pierwotną (wyższa sprawność).</p> <p>Jako kryterium warto też uwzględnić bezpieczeństwo pojazdów.</p>	<p>Takie pojazdy są objęte zakresem rozporządzenia.</p> <p>Kryterium nie mieszczące się w zakresie regulowanym dyrektywą. <i>Nota bene</i> takie kryterium byłoby trudne do zdefiniowania inaczej niż wskazaniem wyposażenia (ABS, TRC, VSC, poduszki powietrzne itp.) a to można zawrzeć w opisie wymagań w stosunku do przedmiotu zamówienia.</p>
6	Izba Gospodarcza Gazownictwa	<p>§ 4 ust. 1 pkt 1 dla samochodów hybrydowych liczona jest tylko wielkość zużycia energii elektrycznej. Powinno się liczyć sumę zużycia energii dla każdego paliwa. Inaczej samochody hybrydowe mogą uzyskać nieuzasadnioną przewagę konkurencyjną. Samochody te będą postrzegane jako nieemisyjne dla CO₂ co nie może być prawdą ponieważ producent energii elektrycznej wyemituje znaczne ilości CO₂.</p> <p>§ 4 ust. 1 pkt 2 Nie chodzi tu o wszystkie paliwa gazowe tylko o gaz ziemny (CNG) i biogaz, które mierzy się w Nm³/km trzeba tu wykluczyć gazy skroplone (płynne) ponieważ te przeliczane są w litrach na kilometr.</p>	<p>Skorygowano zapis § 4 ust. 1 pkt 1 (obecnie §4 ust. 2 pkt 1) projektu rozporządzenia na brzmienie: „- dla samochodów elektrycznych i hybrydowych typu „plug in” wielkość zużycia energii elektrycznej określona zgodnie z § 3 ust.1 pkt 1 albo” ponieważ w przypadku „zwykłych pojazdów hybrydowych” będzie występowało tylko zużycie paliwa konwencjonalnego (elektryczność jest wytwarzana z energii silnika spalinowego)</p> <p>Gazy skroplone są cieczami więc odnosi się do nich zapis § 4 ust. 1 pkt 2 (obecnie § 4 ust. 3) dotyczący „paliw ciekłych” czyli litry na kilometr. <i>Nota bene</i> pojęcie „gaz płynny” jest niepoprawne bo przecież płynami są nie tylko ciecze, ale także wszystkie gazy, a niektórzy zaliczają do nich też takie mieszaniny różnych faz fizycznych jak piana, emulsja, zawiesina czy</p>

		<p>W tabeli 1 występują nieco zaniżone wartości energetyczne dla gazu ziemnego a zawyżone dla czystego biogazu lecz Izba nie proponuje korekty ponieważ sposób przeliczania wyrównuje te dysproporcje. Pod tabelą należałoby podać warunki definiowania normalnego metra sześciennego tj. 0°C (ewentualnie 15 °C).</p>	<p>W projekcie rozporządzenia pod tabelą umieszczono wyjaśnienie skrótu Nm³ – normalny metr sześcienny. Nie trzeba dodatkowo w tym miejscu definiować tej jednostki ilości substancji gdyż jest ona powszechnie znana (tzw. warunki normalne to temp. 0°C i ciśnienie p = 101,325 kPa).</p>
7	<p>Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego</p>	<p>Pojęcie „biodiesel” ma polskie prawidłowe tłumaczenie „estry metylowe kwasów tłuszczowych”</p> <p>Ponadto w przypadku przyjęcia rozporządzenia w proponowanej formie zaistnieje rozbieżność między nim, a obowiązującym rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 27 grudnia 2007 roku w sprawie wartości opałowej poszczególnych biokomponentów i paliw ciekłych – przynajmniej do czasu nowelizacji rozporządzenia Ministra Gospodarki, niezbędnego w związku z transpozycją zapisów Dyrektywy 2009/28/WE.</p> <p>POPiHN proponuje uwzględnienie w załączniku do projektu rozporządzenia nie tylko paliw, wymienionych w załączniku do Dyrektywy 2009/33/WE, ale też paliw wymienionych w załączniku III do Dyrektywy 2009/28/WE. W ten sposób katalog paliw transportowych będzie pełen, uwzględnił paliwa wymienione w obydwu dyrektywach, w tym np. wprowadzane już na rynek UE HVO (uwodornione oleje roślinne).</p>	<p>Wprowadzono nazwę „biodiesel - estry metylowe kwasów tłuszczowych”</p> <p>Wartość przeniesiona z implementowanej dyrektywy 2009/33/WE zgodna także z wartością z dyrektywy 2009/28/WE. Pozostawiono kwestię do rozstrzygnięcia w trakcie uzgodnień międzyresortowych przez Ministerstwo Gospodarki.</p> <p>Uzupełniono tabelę o wszystkie rodzaje paliw transportowych wyszczególnionych w Załączniku III do dyrektywy 2009/28/WE wraz z przypisanymi im wartościami energetycznymi, lecz po opinii MSZ, że zmiana załącznika do dyrektywy jest wyłączną kompetencją Komisji Europejskiej i p.cz. nie może wchodzić w jej kompetencje – tabelę przywrócono do postaci zgodnej z dyrektywą 2009/33/WE.</p>

Projekt *rozporządzenia* został przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Komisja uzgodniła projekt na posiedzeniu w dniu 30 marca 2011r.

Projekt *rozporządzenia* został również zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury oraz Rządowego Centrum Legislacji. Podmioty wykonujące zawodową działalność lobbingową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem *rozporządzenia*.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Przewiduje się, że wejście w życie rozporządzenia spowoduje pozytywny wpływ na finanse publiczne poprzez obniżenie kosztów eksploatacyjnych pojazdów używanych przez podmioty publiczne. Podmioty zakupujące pojazdy samochodowe w procedurze zamówień publicznych będą obowiązkowo uwzględniać parametry energetyczne i emisyjne zamawianych pojazdów. Wprowadzenie tych kryteriów dla porównania zgłoszonych ofert, w szczególności przy zastosowaniu wartości pieniężnych (kwot) odzwierciedlających koszty zużycia energii i emisji podczas założonego cyklu użytkowania pojazdu można uznać za skuteczne podejście ekonomiczne, które poprawi gospodarność i przejrzystość w zakresie kosztów eksploatacji i kosztów społecznych w odniesieniu do „publicznych” pojazdów samochodowych, a także zwróci w większym stopniu uwagę kadry odpowiedzialnej za flotę pojazdów na te aspekty.

Dzięki proponowanemu rozwiązaniu przy zakupie pojazdu brana będzie pod uwagę nie tylko sama jego cena lecz także koszty wynikające ze zużycia energii i emisji substancji w trakcie jego eksploatacji (odzwierciedlające częściowo tzw. koszty zewnętrzne). Różnice kosztów zużycia energii i emisji pomiędzy oferowanymi pojazdami są często znacznie większe niż różnice cen samych pojazdów i dla sumarycznych kosztów (zakup i eksploatacji pojazdu) dla podmiotu to one mogą mieć decydujące znaczenie. W zależności od reakcji producentów motoryzacyjnych może wystąpić ewentualne podniesienie ceny w przypadku pojazdów energooszczędnych, napędzanych alternatywnie czy o mniejszej emisji, ale dotychczasowa obserwacja zmian cen pojazdów w warunkach konkurencyjnego rynku wskazuje, że niekoniecznie musi wystąpić takie zjawisko.

Nie przewiduje się powstania dodatkowych kosztów wynikających z czynności wykonywanych przez podmioty przeprowadzające zamówienia publiczne, ponieważ podmioty te powszechnie stosują już wymagania np. w zakresie zużycia paliwa, rodzaju napędu czy też emisji zanieczyszczeń w odniesieniu do zakupywanych pojazdów.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się istotnego wpływu na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Można się spodziewać pozytywnego oddziaływania na konkurencyjność gospodarki. Bardziej powszechne proekologiczne zamówienia publiczne na szczeblu UE mogą zapewnić rynkowi znaczące gwarancje na przyszłość w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów i dzięki temu zapewnić realne bodźce producentom pojazdów. Może to zasadniczo wpłynąć na poprawę opłacalności produkcji tych pojazdów, w szczególności poprzez osiągnięcie ilości progowej wystarczającej do uzyskania korzyści skali.

Ukierunkowane zamówienia publiczne są również logicznym następstwem wspierania rozwoju technologicznego ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (wspieranego np. w ramach ramowych programów badań i rozwoju). Fundusze wspólnotowe,

np. fundusze strukturalne i fundusz spójności, mogą być przeznaczane na promowanie rozwoju technologicznego ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, w tym w szczególności w transporcie publicznym oraz zapewnienie sieci dystrybucji alternatywnych paliw dla takich pojazdów.

Udzielanie zamówień na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy przez organy publiczne i podmioty gospodarcze będzie znaczącym bodźcem dla producentów pojazdów i stanowić będzie gwarancję utrzymania rynku dla tych pojazdów.

d) sytuację i rozwój regionalny

Podmioty eksploatujące pojazdy bezpośrednio korzystać będą z oszczędności energii w perspektywie długoterminowej, co znacznie zrekompensuje ewentualną wyższą cenę pojazdu (choć jak obserwujemy obecne ceny pojazdów taka ewentualność jest mało prawdopodobna).

e) środowisko naturalne

Można się spodziewać pozytywnego oddziaływania na środowisko naturalne dzięki polepszeniu parametrów energetyczno-emisyjnych eksploatowanego parku pojazdów. Zakupywane pojazdy samochodowe, mające uzupełnić lub zastąpić już eksploatowane pojazdy dzięki uwzględnieniu obowiązkowych kryteriów, będą charakteryzować się wyższą efektywnością energetyczną i mniejszą emisją zarówno gazów cieplarnianych jak i zanieczyszczeń, a tym samym pozwolą zmniejszyć względne zapotrzebowanie na energię (presję na zasoby naturalne) oraz ładunki zanieczyszczeń wprowadzane do powietrza. Ponieważ znacząca większość podmiotów objętych regulacją eksploatować będzie pojazdy na terenach zurbanizowanych, oczekiwać można w szczególności pozytywnego wpływu na jakość powietrza miejskiego. Preferencje dla pojazdów o wysokiej efektywności energetycznej oraz napędzanych i zasilanych alternatywnie, w tym odnawialnymi źródłami energii i paliwami, przyczynią się do poprawy sytuacji w zakresie emisji gazów cieplarnianych i wpływu na zmiany klimatu.