

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B**            ► **M1** DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/33/WE

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej ◀

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 120 z 15.5.2009, s. 5)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

nr            strona            data

► **M1**    Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r.    L 188            116            12.7.2019

▼ B▼ M1**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY  
2009/33/WE**

z dnia 23 kwietnia 2009 r.

**w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów transportu  
drogowego w celu wsparcia mobilności niskoemisyjnej**▼ B

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

▼ M1*Artykuł 1***Przedmiot i cele**

Niniejsza dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby instytucje zamawiające i podmioty zamawiające uwzględniały przy udzielaniu zamówień na niektóre pojazdy transportu drogowego czynnik energetyczny i oddziaływanie na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycie energii oraz emisji CO<sub>2</sub> i niektórych zanieczyszczeń, w celu promowania i pobudzania rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zwiększania udziału sektora transportowego w polityce Unii dotyczącej środowiska, klimatu i energii.

*Artykuł 2***Zwolnienia**

Państwa członkowskie mogą zwolnić z wymogów określonych w niniejszej dyrektywie pojazdy, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. d) i w art. 2 ust. 3 lit. a) i b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 <sup>(1)</sup> oraz w pkt 5.2–5.5 i pkt 5.7 części A załącznika I do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 3***Zakres stosowania**

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień na podstawie:

- a) umów dotyczących zakupu, leasingu, wynajmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdów transportu drogowego udzielanych przez instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające, o ile mają one obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE <sup>(2)</sup> i 2014/25/UE <sup>(3)</sup>;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

▼ **M1**

- b) umów o świadczenie usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 <sup>(1)</sup>, 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;
- c) umów o świadczenie usług określonych w tabeli 1 w załączniku do niniejszej dyrektywy, o ile instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające mają obowiązek stosowania procedur udzielania zamówień określonych w dyrektywach 2014/24/UE i 2014/25/UE.

Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie wyłącznie do zamówień, w przypadku których zaproszenie do ubiegania się o zamówienie wysłano po dniu 2 sierpnia 2021 r. lub – jeśli nie przewiduje się zaproszeń – w przypadku których instytucja zamawiająca lub podmiot zamawiający rozpoczęli procedurę udzielania zamówienia po tej dacie.

2. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do:

- a) pojazdów, o których mowa w art. 2 ust. 2 lit. a), b) i c) oraz w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/858;
- b) pojazdów kategorii M<sub>3</sub> innych niż pojazdy klasy I i klasy A zdefiniowane w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 <sup>(2)</sup>.

*Artykuł 4***Definicje**

Na potrzeby niniejszej dyrektywy:

- 1) „instytucje zamawiające” oznaczają instytucje zamawiające zdefiniowane w art. 2 ust. 1 pkt 1 dyrektywy 2014/24/UE oraz art. 3 dyrektywy 2014/25/UE;
- 2) „podmioty zamawiające” oznaczają podmioty zamawiające zdefiniowane w art. 4 dyrektywy 2014/25/UE;
- 3) „pojazd transportu drogowego” oznacza pojazd kategorii M lub N zdefiniowanych w art. 4 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2018/858;
- 4) „ekologicznie czysty pojazd” oznacza:
  - a) pojazd kategorii M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> lub N<sub>1</sub> o maksymalnej emisji z rury wydechowej wyrażonej w g CO<sub>2</sub>/km i emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy poniżej określonej wartości procentowej w stosunku do odpowiednich dopuszczalnych wartości emisji, jak podano w tabeli 2 w załączniku; lub

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12. 2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

▼ **M1**

- b) pojazd kategorii M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub> wykorzystujący paliwa alternatywne, zdefiniowane w art. 2 pkt 1) i 2) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE <sup>(1)</sup>, z wyjątkiem paliw produkowanych z surowców o wysokim ryzyku spowodowania pośredniej zmiany użytkowania gruntów, w przypadku których obserwuje się znaczną ekspansję obszaru produkcji na tereny zasobne w pierwiastek węgla, zgodnie z art. 26 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 <sup>(2)</sup>. W przypadku pojazdów wykorzystujących biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe nie można mieszać tych paliw z konwencjonalnymi paliwami kopalnymi;
- 5) „zeroemisyjny pojazd ciężki” oznacza ekologicznie czysty pojazd zgodnie z definicją w pkt 4 lit. b) niniejszego artykułu, nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 <sup>(3)</sup>, i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO<sub>2</sub>/kWh lub z którego emisje mierzone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 <sup>(4)</sup> i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO<sub>2</sub>/km.

*Artykuł 5***Minimalne poziomy docelowe w zakresie zamówień**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby udzielanie zamówień na pojazdy i usługi, o których mowa w art. 3, było zgodne z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień określonymi w tabeli 3 w załączniku w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów lekkich, oraz określonymi w tabeli 4 w załączniku w odniesieniu do ekologicznie czystych pojazdów ciężkich. Te poziomy docelowe są wyrażone jako minimalny odsetek ekologicznie czystych pojazdów w łącznej liczbie pojazdów transportu drogowego objętych sumą wszystkich zamówień, o których mowa w art. 3, udzielonych w okresie od dnia 2 sierpnia 2021 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. w pierwszym okresie odniesienia oraz między dniem 1 stycznia 2026 r. a 31 grudnia 2030 r. w drugim okresie odniesienia.

2. Na 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.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1).

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/2001 z dnia 11 grudnia 2018 r. w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych (Dz.U. L 328 z 21.12.2018, s. 82).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

**▼ M1**

3. Pojazdy, które są objęte definicją ekologicznie czystego pojazdu zgodnie z art. 4 pkt 4 lub zeroemisyjnego pojazdu ciężkiego zgodnie z art. 4 pkt 5 w wyniku modernizacji, mogą być zaliczane odpowiednio do ekologicznie czystych pojazdów lub zeroemisyjnych pojazdów ciężkich na potrzeby zapewnienia zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień.
4. W przypadku zamówień, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a), na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów transportu drogowego nabytych, wziętych w leasing, wynajętych lub dzierżawionych z opcją zakupu na podstawie każdej umowy.
5. W przypadku umów, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) i c), na potrzeby oceny zgodności z minimalnymi poziomami docelowymi w zakresie zamówień uwzględnia się liczbę pojazdów transportu drogowego, które mają być wykorzystywane do świadczenia usług objętych każdą umową.
6. Jeżeli nowe poziomy docelowe na okres po dniu 1 stycznia 2030 r. nie zostaną przyjęte, zastosowanie mają w dalszym ciągu poziomy docelowe określone na drugi okres odniesienia, obliczane zgodnie z ust. 1–5 w kolejnych okresach pięcioletnich.
7. Państwa członkowskie mogą stosować wyższe krajowe poziomy docelowe lub bardziej rygorystyczne wymagania niż te, o których mowa w załączniku, lub mogą upoważnić instytucje zamawiające lub podmioty zamawiające do stosowania wyższych krajowych poziomów docelowych lub bardziej rygorystycznych wymogów.

---

*Artykuł 8***Wymiana wiedzy i najlepszych praktyk**

Komisja ułatwia i organizuje wymianę wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi na temat praktyk w zakresie promowania udzielania zamówień na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy transportu drogowego przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające.

*Artykuł 9***Procedura komitetu**

1. Komisję wspomaga komitet utworzony art. 9 dyrektywy 2014/94/UE.
- Komitet ten stanowi komitet w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(1)</sup>.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
  3. W przypadku gdy opinia komitetu ma być uzyskana w drodze procedury pisemnej, procedura ta kończy się bez osiągnięcia rezultatu, gdy przed upływem terminu na wydanie opinii zdecyduje o tym przewodniczący komitetu lub wniesie o to zwykła większość członków komitetu.

---

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

**▼ M1***Artykuł 10***Sprawozdania i przegląd**

1. Do dnia 2 sierpnia 2022 r. państwa członkowskie informują Komisję o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy oraz o zamiarach państw członkowskich co do przyszłych działań wdrożeniowych, w tym o harmonogramie i ewentualnym podziale obciążeń między różnymi poziomami sprawowania rządów, a także o wszelkich innych sprawach, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne.

2. Do dnia 18 kwietnia 2026 r., a następnie co trzy lata państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdanie z wdrożenia niniejszej dyrektywy. Sprawozdania te towarzyszą sprawozdaniom przewidzianym w art. 83 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/24/UE oraz w art. 99 ust. 3 akapit drugi dyrektywy 2014/25/UE i zawierają informacje o działaniach podjętych w celu wdrożenia niniejszej dyrektywy, o przyszłych działaniach wdrożeniowych oraz wszelkie inne informacje, które dane państwo członkowskie uznaje za istotne. Sprawozdania te zawierają również informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 niniejszej dyrektywy, na podstawie danych dostarczonych przez Komisję zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu. Informacje te przedstawia się według kategorii zawartych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2195/2002 <sup>(1)</sup>.

3. W celu wsparcia państw członkowskich w wypełnianiu ich obowiązków sprawodawczych Komisja zbiera i publikuje informacje o liczbie i kategoriach pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy, pozyskując stosowne dane z ogłoszeń o udzieleniu zamówienia publikowanych w bazie danych Tenders Electronic Daily (TED), zgodnie z dyrektywami 2014/24/UE i 2014/25/UE.

4. Do dnia 18 kwietnia 2027 r., a następnie co trzy lata, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrażania niniejszej dyrektywy określające – na podstawie sprawozdań, o których mowa w ust. 2 – środki podjęte w tym zakresie przez państwa członkowskie.

5. Do dnia 31 grudnia 2027 r. Komisja dokonuje przeglądu wdrożenia niniejszej dyrektywy i w stosownym przypadku przedstawia wniosek ustawodawczy dotyczący jej zmiany na okres po 2030 r., w tym w celu ustalenia nowych poziomów docelowych i włączenia innych kategorii pojazdów, takich jak pojazdy dwu- i trzykołowe.

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze zgodnie z art. 9 ust. 2 określające format sprawozdań, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz tryb ich przekazywania.

**▼ B***Artykuł 11***Transpozycja**

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

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz.U. L 340 z 16.12.2002, s. 1).

**▼B**

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

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

*Artykuł 12***Wejście w życie**

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

*Artykuł 13***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.

▼ **M1**

## ZAŁĄCZNIK

**INFORMACJE DOTYCZĄCE WDROŻENIA MINIMALNYCH POZIOMÓW DOCELOWYCH W ZAKRESIE ZAMÓWIEŃ NA EKOLOGICZNIE CZYSTE POJAZDY TRANSPORTU DROGOWEGO W RAMACH WSPIERANIA MOBILNOŚCI NISKOEMISYJNEJ W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH**

*Tabela 1: Kody Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) dla usług, o których mowa w art. 3 ust. 1 lit. c)*

Kod CPV	Opis
60112000-6	Usługi w zakresie publicznego transportu drogowego
60130000-8	Usługi w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób
60140000-1	Nieregularny transport osób
90511000-2	Usługi wywozu odpadów
60160000-7	Drogowy transport przesyłek pocztowych
60161000-4	Usługi w zakresie transportu paczek
64121100-1	Usługi doręczania przesyłek pocztowych
64121200-2	Usługi doręczania paczek

*Tabela 2: Progi emisji dla ekologicznie czystych pojazdów lekkich*

Kategorie pojazdu	Do 31 grudnia 2025 r.		Od 1 stycznia 2026 r.	
	CO <sub>2</sub> g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE <sup>(1)</sup> jako procent dopuszczalnej wartości emisji <sup>(2)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	emisje zanieczyszczeń powietrza RDE <sup>(1)</sup> jako procent dopuszczalnej wartości emisji <sup>(2)</sup>
M <sub>1</sub>	50	80 %	0	nie dotyczy
M <sub>2</sub>	50	80 %	0	nie dotyczy
N <sub>1</sub>	50	80 %	0	nie dotyczy

<sup>(1)</sup> Deklarowane maksymalne wartości emisji w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE) liczba cząstek (PN) w #/km i tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) w mg/km, zgłoszone w pkt 48.2 świadectwa zgodności, określone w załączniku IX do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE (\*) dla przejazdów RDE całkowitych i miejskich.

<sup>(2)</sup> Obowiązujące dopuszczalne wartości emisji zostały określone w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 lub w przepisach zastępujących je.

(\*) Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).



▼ **M1**

*Tabela 3: Minimalne poziomy docelowe udziały zamówień na ekologicznie czyste pojazdy lekkie zgodnie z tabelą 2 w całkowitej liczbie pojazdów lekkich objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3, na poziomie państw członkowskich*

Państwo członkowskie	Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r.	Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.
Luksemburg	38,5 %	38,5 %
Szwecja	38,5 %	38,5 %
Dania	37,4 %	37,4 %
Finlandia	38,5 %	38,5 %
Niemcy	38,5 %	38,5 %
Francja	37,4 %	37,4 %
Zjednoczone Królestwo	38,5 %	38,5 %
Niderlandy	38,5 %	38,5 %
Austria	38,5 %	38,5 %
Belgia	38,5 %	38,5 %
Włochy	38,5 %	38,5 %
Irlandia	38,5 %	38,5 %
Hiszpania	36,3 %	36,3 %
Cypr	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugalia	29,7 %	29,7 %
Grecja	25,3 %	25,3 %
Słowenia	22 %	22 %
Czechy	29,7 %	29,7 %
Estonia	23,1 %	23,1 %
Słowacja	22 %	22 %
Litwa	20,9 %	20,9 %
Polska	22 %	22 %
Chorwacja	18,7 %	18,7 %
Węgry	23,1 %	23,1 %
Łotwa	22 %	22 %
Rumunia	18,7 %	18,7 %
Bułgaria	17,6 %	17,6 %

▼ **M1**

*Tabela 4: Minimalne poziomy docelowe udziały zamówień na ekologicznie czyste pojazdy ciężkie w całkowitej liczbie pojazdów ciężkich objętych zamówieniami, o których mowa w art. 3, na poziomie państw członkowskich (\*)*

Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe (kategoria pojazdu N <sub>2</sub> i N <sub>3</sub> )		Autobusy (kategoria pojazdu M <sub>3</sub> ) (*)	
	Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r.	Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.	Od 2 sierpnia 2021 r. do 31 grudnia 2025 r.	Od 1 stycznia 2026 r. do 31 grudnia 2030 r.
Luksemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Szwecja	10 %	15 %	45 %	65 %
Dania	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlandia	9 %	15 %	41 %	59 %
Niemcy	10 %	15 %	45 %	65 %
Francja	10 %	15 %	43 %	61 %
Zjednoczone Królestwo	10 %	15 %	45 %	65 %
Niderlandy	10 %	15 %	45 %	65 %
Austria	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgia	10 %	15 %	45 %	65 %
Włochy	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlandia	10 %	15 %	45 %	65 %
Hiszpania	10 %	14 %	45 %	65 %
Cypr	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugalia	8 %	12 %	35 %	51 %
Grecja	8 %	10 %	33 %	47 %
Słowenia	7 %	9 %	28 %	40 %
Czechy	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonia	7 %	9 %	31 %	43 %
Słowacja	8 %	9 %	34 %	48 %
Litwa	8 %	9 %	42 %	60 %
Polska	7 %	9 %	32 %	46 %
Chorwacja	6 %	7 %	27 %	38 %
Węgry	8 %	9 %	37 %	53 %
Łotwa	8 %	9 %	35 %	50 %
Rumunia	6 %	7 %	24 %	33 %
Bułgaria	7 %	8 %	34 %	48 %

(\*) Połowa minimalnego poziomu docelowego udziału ekologicznie czystych autobusów musi zostać osiągnięta w drodze zamówienia autobusów zeroemisyjnych w rozumieniu art. 4 pkt 5. Wymóg ten zostaje obniżony do jednej czwartej minimalnego poziomu docelowego w pierwszym okresie odniesienia, jeżeli ponad 80 % autobusów objętych sumą wszystkich zamówień, o których mowa w art. 3, udzielonych w tym okresie w danym państwie członkowskim, to autobusy dwupokładowe.