

Tekst Komisji	Poprawka Komitetu Regionów
R 11 Wykorzystanie odpadów pochodzących z którejkolwiek z operacji o numerach od R 1 do R 10.	<del>R 11 Wykorzystanie odpadów pochodzących z którejkolwiek z operacji o numerach od R 1 do R 10.</del>
R 12 Wymiana odpadów w celu poddania ich którejkolwiek z operacji o numerach od R 1 do R 11.	<del>R 12 Wymiana odpadów w celu poddania ich którejkolwiek z operacji o numerach od R 1 do R 11.</del>
R 13 Magazynowanie odpadów przed poddaniem ich którejkolwiek z operacji o numerach od R 1 do R 12 (z wyjątkiem tymczasowego magazynowania w czasie zbiórki, w miejscu gdzie odpady są wytwarzane).	<del>R 13 Magazynowanie odpadów przed poddaniem ich którejkolwiek z operacji o numerach od R 1 do R 12 (z wyjątkiem tymczasowego magazynowania w czasie zbiórki, w miejscu gdzie odpady są wytwarzane).</del>

#### Uzasadnienie

Załącznik II do dyrektywy w sprawie odpadów powinien, jak stwierdzono w uzasadnieniu do poprawki 5, zostać przeniesiony do oddzielnego rozporządzenia i zgodnie z poprzednimi poprawkami — usunięty.

Bruksela, 14 czerwca 2006 r.

Przewodniczący  
Komitetu Regionów  
Michel DELEBARRE

### Opinia Komitetu Regionów w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym

(2006/C 229/02)

KOMITET REGIONÓW,

**uwzględniając** wniosek Komisji dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym (COM(2005) 634 końcowy — 2005/0283 (COD));

**uwzględniając** decyzję Komisji Europejskiej z dnia 21 grudnia 2005 r. o zasięgnięciu opinii Komitetu w tej sprawie zgodnie z art. 175 i art. 265 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską;

**uwzględniając** decyzję swojego Przewodniczącego z dnia 24 stycznia 2006 r. o powierzeniu Komisji ds. Rozwoju Zrównoważonego przygotowania opinii w tej sprawie;

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie komunikatu Komisji dla Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów w sprawie „O strategię tematyczną na rzecz środowiska miejskiego” (COM (2004) 60 końcowy — CdR 93/2004 fin) <sup>(1)</sup>;

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie białej księgi „Europejska polityka transportu w perspektywie 2010: czas wyborów” (COM (2001) 370 wersja ostateczna — CdR 54/2001 fin) <sup>(2)</sup>;

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie komunikatu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego „Przegląd strategii zrównoważonego rozwoju UE na rok 2005: Wstępne podsumowanie i przyszłe kierunki realizacji” (COM(2005) 37 końcowy — CdR 66/2005 fin);

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 43 z 18.2.2005 r., s. 35

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 192 z 12.8.2002 r., s. 8

**uwzględniając** projekt opinii (CdR 48/2006 rev.1) przyjęty dnia 3 kwietnia 2006 r. przez Komisję ds. Rozwoju Zrównoważonego (sprawozdawca: Ewa-May Karlsson, członek rady gminy Vindeln (SE/ALDE));

a także mając na uwadze, co następuje:

- 1) Samorządy lokalne i regionalne są szczeblem decyzyjno-wykonawczym najbliższym obywatelom Unii Europejskiej. Środki niezbędne dla poprawy jakości powietrza w Europie wymagają doboru, umocowania, realizacji i kontroli w dialogu z obywatelami Unii Europejskiej.
- 2) Działania zmierzające do ograniczenia obciążenia dla środowiska naturalnego powodowanego ruchem drogowym w 25 państwach członkowskich w praktyce realizowane są na szczeblu lokalnym i regionalnym.
- 3) Propagowanie wykorzystania pojazdów ekologicznych odpowiada założonemu przez samorządy lokalne i regionalne celowi obniżenia zużycia energii, a w konsekwencji zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza.
- 4) Odpowiedzialność za promowanie ekologicznie czystych pojazdów nie powinna jednak spoczywać jedynie na władzach lokalnych i regionalnych. Pilnie potrzebne są działania na rzecz natychmiastowego zaangażowania sektora prywatnego i przedsiębiorstw wypełniających zadania sektora publicznego.
- 5) Obserwowane obecnie tendencje niezgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego odwrócić można właśnie poprzez kumulację działań realizowanych na szczeblu lokalnym i regionalnym.

**przyjął na 65. sesji plenarnej w dniach 14-15 czerwca 2006 r. (posiedzenie z dnia 15 czerwca) następującą opinię:**

## 1. Stanowisko Komitetu Regionów

Komitet Regionów

*Uwagi ogólne*

1.1 **Z zadowoleniem przyjmuje** zamiar Komisji, by poprzez ekologiczne zamówienia publiczne przyczynić się do poprawy jakości powietrza.

1.2 **Wzywa**, by zawarte we wniosku dotyczącym dyrektywy środki dotyczące zamówień publicznych na pojazdy ekologiczne przedstawiono w formie zalecenia.

1.3 **Podkreśla** znaczenie ścisłej współpracy z gminami i regionami w UE przy opracowywaniu proponowanych rozwiązań, w przypadku przyjęcia dyrektywy. W ramach konsultacji w sprawie przedłożonego wniosku dotyczącego dyrektywy wysłuchano opinii przede wszystkim przedstawicieli przemysłu samochodowego i paliwowego, jak również władz szczebla krajowego w państwach członkowskich.

1.4 **Nalega**, by angażować gminy i regiony w dalsze kształtowanie, realizację, monitorowanie i ocenę działań przewidzianych w dyrektywie, o ile zostanie ona przyjęta. Komitet nie uważa jednak za niezbędne utworzenia komitetu, który doradzałby Komisji w dalszych pracach.

1.5 **Podkreśla** potrzebę informowania obywateli o realizowanych działaniach i objaśniania im europejskiego procesu legislacyjnego oraz jego oddziaływania na praktycznych przykładach. W tym kontekście samorządy lokalne i regionalne mają do odegrania znaczącą rolę, co potwierdza między innymi biała księga w sprawie europejskiej polityki komunikacyjnej.

1.6 **Popiera** zasadniczą podstawę i cele wniosku. Komitet pragnie jednakże **zwrócić uwagę**, że należy odrzucić jedno-

stronne zobowiązanie sektora publicznego w ramach prawa o zamówieniach publicznych. Jak Komisja Europejska słusznie wskazuje we wniosku dotyczącym dyrektywy, udział w rynku sektora publicznego w wypadku pojazdów dostawczych i ciężarowych wynosi zaledwie ok. 6 %, podczas gdy w wypadku autobusów — ok. 30 %. Komitet opowiadałaby się więc za rozwiązaniem angażującym w większym stopniu sektor prywatny. Komitet chciałby zasadniczo zwrócić uwagę na znaczenie łagodnych, nielegislacyjnych środków w dziedzinie ekologicznych zamówień. W szczególności duże miasta, po spełnieniu odpowiednich warunków ramowych, dobrowolnie realizują ambitne cele związane z ochroną środowiska.

1.7 **Zwraca uwagę**, że jednostronne zobowiązanie sektora publicznego może oznaczać, że zwłaszcza samorządy będące w gorszej sytuacji finansowej będą powstrzymywać się od inwestycji lub będą zmuszone zlecać świadczenie usług dla ludności przedsiębiorstwom zewnętrznym.

*Dalsze działania mające na celu promowanie ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym*

1.8 **Wzywa** do przyjęcia całościowego podejścia do potencjalnych działań, jakie podejmować można z myślą o promowaniu ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym. Komitet ma zastrzeżenia co do obowiązkowego wymogu zawartego w zaproponowanej dyrektywie, zgodnie z którym organy publiczne powinny nabywać 25 % pojazdów ciężarowych, opierając się na normach określających ekologicznie czyste pojazdy. Wskazane byłoby zastosowanie norm określających silniki, które dotyczą wszystkich pojazdów i wszystkich grup klientów. Aby obowiązujące dopuszczalne poziomy zanieczyszczenia powietrza nie zostały przekroczone, potrzeba dalszych działań.

1.9 **Z zadowoleniem przyjmuje** wzmoczony nacisk kładziony na zastosowanie biopaliw. Zwiększenie produkcji bioetanolu i biodiesla w Europie celem zastąpienia paliw tradycyjnych (benzyny i oleju napędowego) niesie ze sobą szereg korzyści:

- zmniejszy emisję gazów cieplarnianych wytwarzanych w transporcie,
- przyczyni się do zabezpieczenia dostaw energii w miarę ubożenia zasobów ropy naftowej,
- zapewni unijnemu rolnictwu i leśnictwu większe możliwości w zakresie uprawy roślin i zalesiania na potrzeby produkcji biopaliw;
- umożliwi krajom rozwijającym się eksport biopaliw na terytorium UE oraz
- ograniczy wykorzystywanie zasobów naturalnych.

#### *Proponowane rozwiązania*

1.10 **Odrzuca** projekt dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym, powinny być raczej przyjęte następujące rozwiązania:

- Komisja powinna ustalić harmonogram wdrażania europejskiej strategii w dziedzinie transportu i ruchu drogowego i podjąć starania, aby odpowiednie normy zaczęły obowiązywać w następujących terminach:
  - normy Euro-5 dla ruchu osobowego — w 2007 r.;
  - normy Euro-6 dla samochodów osobowych i dostawczych z silnikiem diesla — w 2011 r.;
  - normy Euro-6 dla samochodów ciężarowych — w 2012 r.;
- należy przewidzieć działania informacyjno-szkoleniowe na rzecz wspierania i forsowania zamówień w sektorze publicznym na ekologicznie czyste pojazdy. Podręcznik zamówień publicznych uwzględniający potrzeby ochrony środowiska jest wartościowym narzędziem, potrzeba jednakże dalszych wysiłków;
- należy podjąć inicjatywy zmierzające do opracowania narzędzi umożliwiających uwzględnianie wymogów ochrony środowiska w ramach zamówień publicznych;
- należy zapewnić wsparcie dla rozwoju „zielonych sieci” w systemie zamówień publicznych. Wspomniane „zielone sieci” dadzą możliwość dokonywania analiz porównawczych, wymiany najlepszych metod postępowania oraz określania wspólnych celów;
- należy nadać priorytetowe znaczenie unijnym działaniom na rzecz pobudzania wysiłków badawczo-rozwojowych w dziedzinie ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym, jak również w zakresie związanych z tym zagadnień;
- należy wspierać rozwój miejscowych energii odnawialnych w zgodzie z zasadą zwiększania liczby ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym. W tym kontekście trzeba stworzyć mechanizmy niezbędne dla wspomagania uprawy roślin na potrzeby produkcji biopaliw.

*Wdrażanie proponowanej dyrektywy na szczeblu lokalnym i regionalnym*

1.11 **Zwraca uwagę**, że warunki realizacji postanowień omawianej dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym różniłyby się w poszczególnych państwach członkowskich:

- W większości państw członkowskich działania przewidziane w proponowanej dyrektywie byłyby finansowane w całości bądź częściowo z podatków krajowych. W niektórych państwach członkowskich działania te jednakże finansowane są z podatków i opłat lokalnych i regionalnych.
- Rynek ekologicznie czystych pojazdów w Unii Europejskiej jest niejednorodny. Rozmiary parku pojazdów ekologicznie czystych różnią się między innymi dlatego, że niektóre państwa członkowskie z własnej woli wprowadziły obowiązek określonego udziału pojazdów ekologicznie czystych w każdym zamówieniu, co dało wyraźny impuls do rozwoju rynku ekologicznie czystych pojazdów drogowych. Opracowanie i wprowadzenie systemu zarządzania ekologicznego oraz wspólnotowego systemu ekzarządzania i audytu (EMAS) w zakładach publicznych także przyczynia się do wzrostu odsetka pojazdów ekologicznie czystych.
- Kolejnym aspektem, pod względem którego państwa członkowskie odbiegają od siebie nawzajem w zakresie możliwości wprowadzania różnego rodzaju pojazdów przyjaznych dla środowiska, jest wielkość inwestycji i nakładów na rozwój infrastruktury. Warunkiem rozwoju rynku pojazdów przyjaznych dla środowiska jest dostępność sieci stacji paliwowych dysponujących różnymi rodzajami paliwa.

W obliczu tak niejednorodnej sytuacji rynkowej, wsparcie dla szczebla lokalnego i regionalnego wymagałoby zróżnicowania w poszczególnych państwach członkowskich.

#### *Przyszłe działania*

1.12 **Podkreśla**, w przypadku przyjęcia dyrektywy, potrzebę dalszej obserwacji i oceny wdrażania jej postanowień w ścisłej współpracy z przedstawicielami szczebla lokalnego i regionalnego. Istotne znaczenie ma dokonanie podsumowania i przedstawienie efektów wprowadzenia dyrektywy, zwłaszcza pod względem liczby ekologicznie czystych pojazdów w ruchu drogowym oraz ich oddziaływania na jakość powietrza. Tego rodzaju „informacje zwrotne” dla gmin i regionów, a także dla obywateli Unii, mają ogromne znaczenie dla osiągnięcia i rozbudowywania celów przewidzianych dyrektywą. Ponadto są one istotnym warunkiem realizacji dalszych działań z myślą o promowaniu ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym.

## **2. Zalecenia Komitetu Regionów**

### *Komitet Regionów*

2.1 **Wzywa** prawodawców europejskich, aby w ramach promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym przewidzieli także jednolite środki przeznaczone dla sektora publicznego i prywatnego.

2.2 **Nalega**, by podmiotom publicznym na szczeblu lokalnym i regionalnym zapewnić pomoc gospodarczą w zakresie ekologicznych zamówień publicznych.

2.3 **Podkreśla** znaczenie działań informacyjno-szkoleniowych na rzecz wspierania i rozwoju systemu zamówień publicznych na pojazdy ekologicznie czyste.

2.4 **Uważa** za konieczne przyjęcie całościowego podejścia do potencjalnych działań na rzecz promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym.

2.5 **Proponuje**, o ile proponowana dyrektywa zostanie przyjęta, stworzenie systemu sprawozdawczości służącego

monitorowaniu dyrektywy w sprawie promowania ekologicznie czystych pojazdów w transporcie drogowym, skoordynowanego z innymi systemami sprawozdawczości. Powinien on być zestrojony między innymi z systemem sprawozdawczości przewidzianym postanowieniami dyrektywy w sprawie jakości powietrza atmosferycznego i w sprawie czystszej powietrza dla Europy.

2.6 **Opowiada się** za tym, by w przyszłości angażować gminy i regiony w opracowywanie, realizację, monitorowanie i ocenę działań proponowanych w omawianej dyrektywie.

Bruksela, 15 czerwca 2006 r.

Przewodniczący  
Komitetu Regionów  
Michel DELEBARRE

---

### Opinia Komitetu Regionów w sprawie wniosku dotyczącego zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kluczowych kompetencji w uczeniu się przez całe życie

(2006/C 229/03)

KOMITET REGIONÓW,

**uwzględniając** wniosek dotyczący zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie kluczowych kompetencji w uczeniu się przez całe życie, COM(2005) 548 końcowy — 2005/0221 (COD),

**uwzględniając** decyzję Komisji Europejskiej z 28 listopada 2005 r. o zasięgnięciu opinii Komitetu w tej sprawie, na podstawie art. 265 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską,

**uwzględniając** decyzję swego Przewodniczącego z 24 stycznia 2006 r. o powierzeniu Komisji ds. Kultury i Edukacji przygotowania opinii w tej sprawie,

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej *Zintegrowany Program działań w zakresie kształcenia ustawicznego* (CdR 258/2004 fin <sup>(1)</sup>),

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie komunikatu Komisji — *Stworzenie europejskiego obszaru kształcenia ustawicznego* (CdR 49/2002 <sup>(2)</sup>),

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej *siódmego programu ramowego Wspólnoty Europejskiej w dziedzinie badań, rozwoju technologicznego i demonstracji (2007 — 2013)* (CdR 155/2005 fin),

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie przyjęcia wieloletniego programu (2004 — 2006) na rzecz efektywnego wprowadzania technologii informacyjno-komunikacyjnych (ICT) w systemach edukacji w Europie (*Program e-Learning — kształcenie za pomocą mediów elektronicznych*) (CdR 73/2003 fin <sup>(3)</sup>),

**uwzględniając** swoją opinię w sprawie komunikatu *Promowanie nauki języków obcych i różnorodności językowej: plan działania na lata 2004 — 2006* (CdR 248/2003 fin <sup>(4)</sup>),

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 164 z 5.7.2005, str. 59.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 26.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 244 z 10.10.2003, str. 42.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 73 z 23.3.2004 r., str. 33.