

Katarzyna Kozłowska\*

## Zamówienia publiczne w kontekście wspierania ekologii w transporcie

**Słowa kluczowe:** zamówienia publiczne, transport, ekologia

**Keywords:** public procurement, transport, ecology

### Wprowadzenie

Jednym z obszarów wymagających rozważenia na szczeblu Unii Europejskiej (UE) są porozumienia i konwencje dotyczące spraw środowiska. Kluczowe wydaje się spostrzeżenie, iż wzrost dobrobytu nie powinien odbywać się kosztem środowiska naturalnego oraz zdrowia ludzkiego. Z drugiej strony, to czynnik ludzki jest odpowiedzialny za ingerencję w obszar środowiska naturalnego i w głównej mierze od ludzi zależy propagowanie koniecznych zmian w tym zakresie. UE i państwa członkowskie wspólnie ponoszą odpowiedzialność za realizację celów związanych z ochroną środowiska i klimatem. Istotne znaczenie przypisuje się transformacji polityki ochrony środowiska w gospodarce zasobooszczędnej oraz niskoemisyjną, w której kapitał naturalny jest wzmacniany, a zdrowie i dobrostan obywateli chronione<sup>1</sup>.

Komisja Europejska podkreśla, że transport to swoisty fundament społeczeństwa i gospodarki, umożliwiający wzrost gospodarczy oraz tworzenie miejsc pracy, przy czym niebagatelne znaczenie dla jakości życia obywateli ma mobilność. Istotne jest spostrzeżenie, że sektor transportu stanowi rosnące źródło emisji gazów cieplarnianych; niezbędne

---

\* Magister Katarzyna Kozłowska jest doktorantką na Wydziale Zarządzania i Ekonomiki Usług (Katedra Ekonomii) Uniwersytetu Szczecińskiego. E-mail: katarzyna.kozłowska@wzieu.pl.

<sup>1</sup> Komisja Europejska, Wniosek Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobrze żyć w granicach naszej planety”, Bruksela, 29.11.2012 COM(2012) 710 final, [http://ec.europa.eu/environment/newprg/pdf/7EAP\\_Proposal/pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/newprg/pdf/7EAP_Proposal/pl.pdf) (10.03.2014).

jest ograniczenie ich emisji do 2050 roku o 80–90% w porównaniu z rokiem 1990<sup>2</sup>. Korzyści społeczne, takie jak: ograniczenie zależności od ropy, korzyści zdrowotne społeczeństwa, wzrost konkurencyjności europejskiego przemysłu samochodowego oraz lepsza jakość powietrza, stanowią asumpt do promowania użytkowania ekologicznych pojazdów.

Instytucje publiczne mogą wspierać gospodarkę bardziej przyjazną środowisku, dlatego celem niniejszego opracowania jest ukazanie możliwości wynikających ze stosowania zielonych zamówień publicznych (GPP) w realizacji unijnych priorytetów, dotyczących ochrony środowiska w sektorze transportu. Ponadto, zamierzeniem artykułu jest zaakcentowanie idei, w myśl której dobór procedur i metod udzielania zamówień publicznych powinien być ukierunkowany na osiągnięcie proekologicznych rozwiązań. Autorka opracowania opowiada się za tym, aby przy wydatkowaniu środków publicznych propagowano postawy odpowiedzialności za środowisko naturalne. W artykule podjęto próbę scharakteryzowania kategorii zielonych zamówień publicznych (GPP) ze szczególnym uwzględnieniem prawa Unii Europejskiej oraz wskazano rozwiązania zamówień publicznych, które minimalizują negatywny wpływ szkodliwych czynników na środowisko w sektorze transportu.

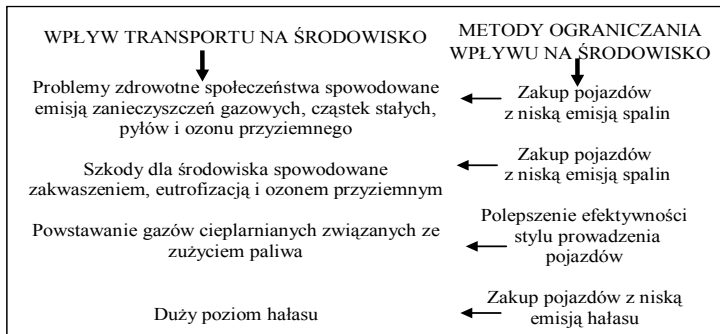
## Aspekty środowiskowe zamówień publicznych w transporcie

Wzajemne relacje między ekonomią i ochroną środowiska, z uwagi na rosnący poziom świadomości ekologicznej społeczeństwa, stają się coraz bardziej dostrzegalne i wypuklane w przedsięwzięciach społecznych i gospodarczych. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że ekonomii i ochrony środowiska nie należy rozpatrywać jako dwóch obcych sobie płaszczyzn nauki i praktyki gospodarczej<sup>3</sup>. Przykładem jest tu sektor transportu, który jednocześnie umożliwia wzrost gospodarczy, a zarazem stanowi jedną z najbardziej kosztownych usług publicznych. Emisja spalin jest głównym czynnikiem wpływu pojazdów na środowisko, a w szczególności przyczyną problemów zdrowotnych społeczeństwa oraz zagrożenia bioróżnorodności ekosystemu. Główne obszary wpływu transportu na środowisko oraz metody jego ograniczania przedstawiono na rysunku 1.

<sup>2</sup> Komisja Europejska, Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.3.2011 KOM(2011) 144 wersja ostateczna, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF> (10.03.2014).

<sup>3</sup> P. Szczypa, *Narzędzia rachunkowości wspomagające działalność proekologiczną przedsiębiorstw w Polsce*, CeDeWu, Warszawa 2012, s. 18.

Rysunek 1. Wpływ transportu na środowisko i metody jego ograniczania



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Praktyczny podręcznik dla beneficjentów funduszy europejskich. Zielone Zamówienia Publiczne*, <http://popt.gov.pl> (11.03.2014).

Mając na celu osiągnięcie konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu w Europie, należy rozważyć oddziaływanie na takie czynniki, jak<sup>4</sup>:

- sprawność pojazdów dzięki zastosowaniu nowych silników, materiałów i konstrukcji;
- wykorzystywanie bardziej ekologicznej energii dzięki zastosowaniu nowych paliw i układów napędowych;
- lepsze wykorzystanie sieci oraz bezpieczniejszą i pewniejszą eksploatacją dzięki zastosowaniu systemów informacyjnych i komunikacyjnych.

Wobec powyższego nie bez znaczenia jest, że zamówienia publiczne stanowią ważny element wyznaczania trendów ochrony środowiska oraz tworzą podstawę kreowania polityki wydatkowania środków publicznych. „Odpowiednio ukierunkowanymi zamówieniami publicznymi można oddziaływać na określone gałęzie gospodarki, podnosząc popyt na dobra i usługi w nich wytwarzane i wprowadzając kapitał inwestycyjny<sup>45</sup>. Ponadto, służą one jako element polityki ekonomicznej, dzięki któremu państwo ma możliwości interwencji w dysponowanie środkami publicznymi<sup>6</sup>.

Proces, w którym instytucje publiczne zabiegają o przedmiot zamówienia, charakteryzujący się przez cały cykl życia zminimalizowanym negatywnym wpływem na środowisko, w porównaniu do przedmiotu zamówienia o identycznym przeznaczeniu uzyskanym w innym przypadku, określany jest mianem zielonych zamówień pu-

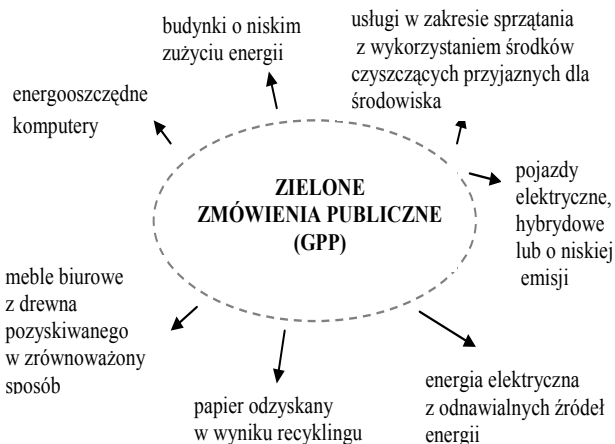
<sup>4</sup> Komisja Europejska, Biała Księga...

<sup>5</sup> *Zarys ekonomii sektora publicznego*, red. M. Broł, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2010, s. 146.

<sup>6</sup> J. Pieróg, *Kryteria oceny ofert jako jeden z instrumentów realizacji polityki sektora publicznego*, w: *Zamówienia publiczne jako instrument zwiększania innowacyjności gospodarki i zrównoważonego rozwoju. Doświadczenia polskie i zagraniczne. IV Konferencja Naukowa Urzędu Zamówień Publicznych*, red. J. Niczyporuk, J. Sadowy, M. Urbanek, Urząd Zamówień Publicznych, Kazimierz Dolny 2011, s. 153.

blicznych (z ang. *green public procurement* – GPP). GPP stanowią skuteczne narzędzie w promowaniu przyjaznych środowisku produktów i usług, a tym samym przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju<sup>7</sup>. Zapotrzebowanie ze strony władz publicznych na zielone zamówienia publiczne umożliwia zatem stworzenie lub powiększenie rynków produktów i usług przyjaznych środowisku. Innymi słowy, dyfuzja GPP może skutecznie przyczynić się do zmniejszenia presji na środowisko wywołanej stosowaniem niezrównoważonych wzorców konsumpcji oraz może pomóc w stymulowaniu popytu na bardziej zrównoważonych rynkach towarów i usług<sup>8</sup>. Stosowanie GPP przez instytucje publiczne jako głównego konsumenta, uważa się za dobry przykład oddziaływania na rynek. Rysunek 2 ilustruje zamówienia publiczne, które określa się mianem zielonych (GPP).

Rysunek 2. Zielone zamówienia publiczne (GPP)



Źródło: opracowanie własne na podstawie [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_pl.pdf) (10.03.2014).

Komisja Europejska podkreśla, że GPP mogą zapewnić instytucjom zamawiającym oszczędności finansowe w zakresie kosztów zamówionych produktów lub usług w całym cyklu ich życia, a nie tylko ceny nabycia.

Sektor transportu i usług transportowych jest jednym z najbardziej odpowiednich obszarów do wdrożenia zielonych zamówień publicznych. W przedmiotowym aspekcie celem GPP jest zatem promowanie i pobudzanie udziału sektora transportowego w rea-

<sup>7</sup> [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/sustainable\\_development/mi0002\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/mi0002_en.htm) (11.03.2014).

<sup>8</sup> F. Testa, F. Iraldo, M. Frey, T. Daddi, *What Factors Influence the Uptake of GPP (Green Public Procurement) Practices? New Evidence From Italian Survey*, „Ecological Economics” 2012, no. 82, s. 88.

lizacji polityki dotyczącej środowiska, klimatu i energii. Niewątpliwie, instytucje zamawiające, które realizują zielone zamówienia publiczne, są lepiej przygotowane do sprosta-  
nia zmieniającym się wyzwaniom w dziedzinie środowiska, jak również do osiągnięcia politycznych i wiążących celów w zakresie redukcji emisji CO<sub>2</sub><sup>9</sup>. Zamówienia publiczne kształtujące trendy produkcyjne i konsumpcyjne mogą tym samym stanowić wyzwanie dla innowacji ekologicznych w sektorze transporcie.

## Aspekt środowiskowy zamówień publicznych w regulacjach prawnych

Do podstawowych aktów prawnych przyjętych na szczeblu UE 11 lutego 2014 roku dotyczących zamówień publicznych zalicza się<sup>10</sup>:

- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z 26 lutego 2014 roku w sprawie zamówień publicznych,
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z 26 lutego 2014 roku w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych,
- Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z 26 lutego 2014 roku w sprawie udzielania koncesji.

Uregulowania prawne UE związane z zielonymi zamówieniami publicznymi zostały przedstawione w tabeli 1.

Wymogi w zakresie ochrony środowiska w kontekście prawa zamówień publicznych UE zostały po raz pierwszy określone w dyrektywie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów. Dyrektywa 2009/33/WE z 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego<sup>11</sup> w głównej mierze reguluje kwestie dotyczące zaaktywizowania rynku w obszarach zamówień publicznych i transportu. Zgodnie z wymogami wymienionego aktu prawnego, przy zakupie środków transportu instytucje zamawiające powinny uwzględniać zużycie energii podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, emisję dwutlenku węgla (CO<sub>2</sub>), a także emisję tlenków azotu (NO<sub>x</sub>), węglowodorów niemetanowych (NMHC) i cząstek stałych (PM). Określone zostały dwie opcje umożliwiające uwzględnienie oddziaływania na zużycie energii i na środowisko. Pierwsza z nich to określenie wymogów technicznych dotyczących parametrów pojazdów w odniesieniu do oddziaływania na zużycie energii i na środowisko. Druga opcja umożliwia potraktowanie tych oddziaływań jako kryte-

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_pl.pdf) (11.03.2014).

<sup>10</sup> <http://www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?D:2890> (19.03.2014).

<sup>11</sup> Dyrektywa 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Dz.Urz. 120/5, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:en:pdf> (19.03.2014).

riów udzielania zamówień. Ponadto, dyrektywa zawiera metodologie obliczania kosztów całego cyklu użytkowania w odniesieniu do zużycia energii, emisji CO<sub>2</sub> oraz emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Podejście to, oparte na określeniu wartości pieniężnej, pozwala zinternalizować zewnętrzne koszty transportu, co stanowi długofalowy cel polityki UE. Zapewnia ono przewagę bardziej energooszczędnym i ekologicznie czystszyom pojazdom oraz przyspiesza ich penetrację rynkową, zarówno w segmencie pojazdów z konwencjonalnymi silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania, jak i pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi<sup>12</sup>.

Tabela 1. Prawo UE regulujące problematykę zielonych zamówień publicznych

ROZPORZĄDZENIA	DYREKTYWY
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 106/2008 z 15 stycznia 2008 roku w sprawie wspólnotowego programu znakowania efektywności energetycznej urządzeń biurowych	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2006/32/WE z 5 kwietnia 2006 roku w sprawie efektywności końcowego wykorzystania energii i usług energetycznych oraz uchylająca dyrektywę Rady 93/79/EWG
Wniosek – Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie programu znakowania efektywności energetycznej urządzeń biurowych w Unii Europejskiej zmieniające rozporządzenie (WE) nr 106/2008 w sprawie wspólnotowego programu znakowania efektywności energetycznej urządzeń biurowych – KOM (2012) 109	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/27/UE z 25 października 2012 roku w sprawie efektywności energetycznej, zmiany dyrektyw 2009/125/WE i 2010/30/UE oraz uchylecia dyrektyw 2004/8/WE i 2006/32/WE
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 66/2010 z 25 listopada 2009 roku w sprawie unijnego oznakowania ekologicznego	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/33/WE z 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1221/2009 z 25 listopada 2009 roku w sprawie dobrowolnego udziału organizacji w systemie ekozarządzania i audytu we Wspólnocie (EMAS), uchylające rozporządzenie (WE) nr 761/2001 oraz decyzje Komisji 2001/681/WE i 2006/193/WE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/30/UE z 19 maja 2010 roku w sprawie wskazania poprzez etykietowanie oraz standardowe informacje o produkcie, zużycia energii oraz innych zasobów przez produkty związane z energią
	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z 19 maja 2010 roku w sprawie charakterystyki energetycznej budynków

Źródło: opracowanie własne na podstawie [www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?D;1564](http://www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?D;1564) (19.03.2014).

Przebieg procesu transpozycji Dyrektywy 2009/33/WE z 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego przez państwa członkowskie UE ilustruje tabela 2.

<sup>12</sup> Komisja Europejska, Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące Stosowania Dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Bruksela, 18.4.2013 COM(2013) 214 final, [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl) (18.03.2014).

Tabela 2. Przebieg procesu transpozycji Dyrektywy 2009/33/WE z 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego przez państwa członkowskie UE

Data określona w dyrektywie	2010 rok	Państwo członkowskie	Transpozycja krajowa	Działanie podjęte przez Komisję Europejską
		Czechy, Dania, Portugalia	grudzień 2010 roku wrzesień 2010 roku	nie dotyczy
2011 rok	Litwa	lutym 2011 roku	27 stycznia 2011 roku: ze względu na nieprzekazanie informacji o środkach krajowych wezwanie do usunięcia uchybienia przekazano 13 państwom członkowskim UE (są to: Belgia, Niemcy, Hiszpania, Finlandia, Francja, Włochy, Cypr, Litwa, Węgry, Malta, Holandia, Polska i Rumunia)	
	Bulgaria, Cypr, Węgry, Włochy, Hiszpania	marzec 2011 roku		
	Rumunia	kwiecień 2011 roku		
	Francja, Niemcy, Polska, Malta	maj 2011 roku		
	Grecja, Irlandia, Luksemburg, Holandia, Słowacja, Szwecja, Wielka Brytania	czerwiec 2011 roku lipiec 2011 roku		
2012 rok	Belgia, Estonia	październik 2011 roku	16 czerwca 2011 roku 10 państwom członkowskim (Austrii, Bułgarii, Estonii, Grecji, Irlandii, Luksemburgowi, Słowenii, Słowacji, Szwecji i Wielkiej Brytanii) przekazano uzasadnioną opinię; 25 listopada 2011 roku; ze względu na brak środków dotyczących prowincji Åland uzasadnioną opinię przekazano Finlandii	
	Austria	lutym 2012 roku	22 marca 2012 roku: decyzja Komisji o wniesieniu do Trybunału Sprawiedliwości UE pozwu przeciwko Finlandii (cofnięta po przekazaniu przez Finlandię powiadomienia o integralnej transpozycji)	
	Słowenia	marzec 2012 roku		
	Finlandia	kwiecień 2012 roku		
Łotwa	2013 rok (planowana)			

Źródło: Komisja Europejska, Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące stosowania Dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Bruksela, 18.4.2013 COM(2013) 214 final, [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl) (19.03.2014).

W związku z procesem transpozycji omawianej dyrektywy większość państw członkowskich UE nie przyjmowała nowych przepisów, a jedynie dostosowała wewnętrznie obowiązujące akty prawne z zakresu zamówień publicznych. Mając na uwadze opóźnienia transpozycji prawa unijnego u większości państw członkowskich w przedmiotowym zakresie, Komisja Europejska podkreśla, iż ocena stosowania wspomnianej dyrektywy jest ograniczona.

## Rozwiązania zamówień publicznych minimalizujące negatywny wpływ szkodliwych czynników na środowisko

Stosowanie kryteriów środowiskowych w procedurach zamówień publicznych jest możliwe na kilku etapach postępowania. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że największe korzyści odnosi się jednak, uwzględniając wspomniane kryteria przy opisie przedmiotu lub ocenie ofert<sup>13</sup>. Instytucje zamawiające powinny udzielać zamówienia na podstawie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie z punktu widzenia zamawiającego. Oferta najkorzystniejsza ekonomicznie może natomiast obejmować najlepszą relację jakości do ceny, którą ocenia się na podstawie kryteriów obejmujących aspekty jakościowe, ekologiczne lub społeczne, związane z przedmiotem zamówienia. Podejmując decyzję odnośnie wyboru najlepszej oferty, przy ocenie jakości złożonych ofert stosuje się wcześniej ustalone i opublikowane kryteria udzielenia zamówienia. Możliwe do zastosowania kryteria oceny ofert w kwestii zielonych zamówień publicznych ustalone zostały dla następujących trzech grup produktów<sup>14</sup>:

- samochodów osobowych i pojazdów dostawczych nabywanych bezpośrednio lub leasingowanych/wynajmowanych,
- pojazdów i usług transportu publicznego,
- pojazdów do zbiórki odpadów i usług w tym zakresie.

Podstawową charakterystykę kryteriów w obszarze zielonych zamówień publicznych w transporcie ilustruje tabela 3.

Tabela 3. Charakterystyka kryteriów zielonych zamówień publicznych w transporcie

Kryteria podstawowe		Kryteria kompleksowe
Samochody osobowe i pojazdy dostawcze nabywane bezpośrednio lub leasingowane/wynajmowane		
koncentrują się na emisjach CO <sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń oraz na emisjach hałasu		obejmują elementy, które mogą wpłynąć na zużycie paliwa; uwzględniają aspekty środowiskowe, polegające na tym, że czynności związane z konserwacją pojazdów realizują oferenci; opracowane kryteria mają na celu zachęcenie do wprowadzania udoskonaleń
Pojazdy i usługi transportu publicznego		
autobusy	koncentrują się na określeniu parametrów technicznych autobusów, związanych ze środowiskiem i zdrowiem, w tym na emisjach gazów spalinyowych i hałasu	uwzględnią elementy, które pomogą w ograniczeniu czynników oddziaływania na środowisko

<sup>13</sup> N. Miłostan, *Zielone zamówienia publiczne jako polityka stosowana przy wyborze oferty*, w: *Zamówienia publiczne – stan obecny i perspektywy*, red. T. Kocowski, J. Kaspryszyn, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2012, s. 96–97.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_pl.pdf) (14.03.2014).



usługi przewożonych autobusowych	koncentrują się na emisjach gazów spalinyowych i hałas, szkoleniach w zakresie ekologicznego sposobu prowadzenia pojazdów dla kierowców autobusów w celu zmniejszenia zużycia paliwa	uwzględniają aspekty uzupełniające, takie jak wyposażenie dodatkowe służące zmniejszeniu zużycia paliwa
Pojazdy do zbiórki odpadów i usług w tym zakresie		
opracowane kryteria są zbliżone do kryteriów odnoszących się do autobusów; kryteria dotyczące emisji gazów spalinyowych oparte są na normach EURO; zgodnie z dyrektywą w sprawie ekologicznie czystych pojazdów organy publiczne powinny uwzględnić zużycie energii i emisje CO <sub>2</sub> w całym cyklu życia poszczególnych pojazdów		

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/transport\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/criteria/transport_pl.pdf) (14.03.2014).

Określenie opisu przedmiotu zamówienia oraz wyznaczenie odpowiednich kryteriów oceny ofert zależy jedynie od instytucji zamawiającej. Mimo swobody i dowolności w tej materii należy zaznaczyć, iż wyznaczone kryteria oceny ofert nie mogą wykraczać poza zakres przedmiotu zamówienia, a tym samym całego postępowania. Muszą zapewnić obiektywizm i mieć odpowiedni poziom szczegółowości. Powinny być sformułowane w sposób umożliwiający wszystkim potencjalnym wykonawcom jednakową interpretację.

## Podsumowanie

Prawo unijne określa sposób, w jaki instytucje zamawiające mogą przyczynić się do ochrony środowiska oraz promowania zrównoważonego rozwoju. Stosowanie zielonych zamówień publicznych w sektorze w transporcie świadczy nie tylko o wysokiej kulturze organizacji instytucji zamawiających, ale przede wszystkim przesądza o świadomości w kontekście odpowiedzialności za środowisko naturalne. Wykorzystanie potencjału, jaki niosą zamówienia publiczne, do wspierania gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku postrzega się jako zadanie trudne. Ograniczenie rosnącej emisji gazów cieplarnianych w sektorze transporcie, przy uwzględnieniu możliwości zamówień publicznych, to podstawa i szansa realizacji unijnych priorytetów dotyczących ochrony środowiska naturalnego.

## Literatura

- Dyrektywa 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Dz.Urz. 120/5, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:en:pdf> (19.03.2014).
- [http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook\\_pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/handbook_pl.pdf) (11.03.2014).
- [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/sustainable\\_development/mi0002\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/mi0002_en.htm) (11.03.2014).

<http://www.uzp.gov.pl/cmsws/page/?D;2890> (19.03.2014).

Komisja Europejska, Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, 28.3.2011 KOM(2011) 144 wersja ostateczna, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PL:PDF> (10.03.2014).

Komisja Europejska, Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów dotyczące Stosowania Dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Bruksela, 18.4.2013 COM(2013) 214 final, [www.uzp.gov.pl](http://www.uzp.gov.pl) (18.03.2014).

Komisja Europejska, Wniosek Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnego unijnego programu działań w zakresie środowiska do 2020 r. „Dobrze żyć w granicach naszej planety”, Bruksela, 29.11.2012 COM(2012) 710 final, [http://ec.europa.eu/environment/newprg/pdf/7EAP\\_Proposal/pl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/newprg/pdf/7EAP_Proposal/pl.pdf) (10.03.2014).

Miłostan N., *Zielone zamówienia publiczne jako polityka stosowana przy wyborze oferty*, w: *Zamówienia publiczne – stan obecny i perspektywy*, red. T. Kocowski, J. Kaspryszyn, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2012.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Praktyczny Podręcznik dla beneficjentów funduszy europejskich, *Zielone Zamówienia Publiczne*, <http://popt.gov.pl> (11.03.2014).

Pieróg J., *Kryteria oceny ofert jako jeden z instrumentów realizacji polityki sektora publicznego*, w: *Zamówienia publiczne jako instrument zwiększania innowacyjności gospodarki i zrównoważonego rozwoju. Doświadczenia polskie i zagraniczne. IV Konferencja Naukowa Urzędu Zamówień Publicznych*, red. J. Niczyporuk, J. Sadowy, M. Urbanek, Urząd Zamówień Publicznych, Kazimierz Dolny 2011.

Szczypa P., *Narzędzia rachunkowości wspomagające działalność proekologiczną przedsiębiorstw w Polsce*, CeDeWu, Warszawa 2012.

Testa F., Iraldo F., Frey M., Daddi T., *What Factors Influence the Uptake of GPP (Green Public Procurement) Practices? New Evidence From Italian Survey*, „Ecological Economics” 2012, no. 82.

*Zarys ekonomii sektora publicznego*, red. M. Brol, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2010.

## Streszczenie

Institucje publiczne jako główny konsument mogą w istotny sposób przyczynić się do zrównoważonego rozwoju, promując, a tym samym wspierając gospodarkę efektywniej korzystającą z zasobów, bardziej przyjazną środowisku i bardziej konkurencyjną. Jednym z sektorów gospodarczych, który ma wpływ na poprawę stanu środowiska, jest transport. Kluczową rolę w tym zakresie odgrywają zamówienia publiczne.

## Public Procurement in the Context of Supporting Ecology in Transport

Public institutions as the main consumer can make an important contribution to promoting sustainable development, thereby supporting the economy more resource efficient, greener and more competitive. One of the sectors of the economy, which is characterized by the possibilities of improving the environment is transportation. A key role in this respect plays public procurement.

*Translated by Katarzyna Kozłowska*