



V Bruselu dne 18.4.2013
COM(2013) 214 final

**ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**o uplatňování směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních
vozidel**

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

o uplatňování směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel

ÚVOD

Toto je první zpráva o uplatňování směrnice 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel¹ („směrnice o čistých vozidlech“) a o opatřeních přijatých členskými státy na podporu uplatňování této směrnice, v souladu s jejím článkem 10.

Směrnice 2009/33/ES je v platnosti pouze krátce. Navíc je její provádění v řadě členských států značně zpožděno. Provést analýzu nebylo jednoduché, protože členské státy nejsou povinny podávat zprávy a v údajích, které jsou dispozici, se objevují nesrovnalosti. Tato zpráva proto obsahuje pouze omezenou kvalitativní analýzu, která vychází zejména z případových studií. Podrobný materiál je obsažen ve studii vypracované pro Komisi².

Směrnice o čistých vozidlech usiluje o stimulaci trhu s čistými a energeticky účinnými vozidly. Zapojuje tak odvětví dopravy do politik EU v oblasti energetiky, klimatu a životního prostředí. Lhůta pro provedení směrnice do vnitrostátního práva členských států byla stanovena na 4. prosince 2010.

Směrnice se vztahuje na vozidla nakupovaná veřejnými zadavateli nebo zadavateli ve smyslu směrnice o zadávání veřejných zakázek³, a provozovateli veřejné dopravy, jak je definuje nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících⁴. Směrnice požaduje, aby se zohlednily provozní energetické náklady za dobu životnosti vozidel, emise oxidu uhličitého (CO₂) a oxidů dusíku (NO_x), emise uhlovodíků jiných než methan (NMHC) a emise částic (PM). Tím směrnice o čistých vozidlech zavedla jako první povinnost udržitelnosti do právních předpisů o veřejných zakázkách pro celou EU.

Směrnice nabízí dvě možnosti, jak zohlednit energetické a ekologické dopady: první z nich je stanovení technických specifikací pro výkonnost vozidel z hlediska energetických a ekologických dopadů. Druhou možností je využít těchto dopadů jako kritérií pro zadávání zakázek.

Směrnice definuje metodiku, podle které se vypočítají provozní náklady na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek z vozidel za celou dobu jejich životnosti. Přístup pomocí peněžního vyjádření internalizuje externí náklady na dopravu, což je dlouhodobý cíl politiky EU. Zvýhodní se tak energeticky účinnější a čistší vozidla a urychlí se jejich pronikání na trh, ať už mají konvenční spalovací motory, nebo pohon na alternativní paliva.

1 Směrnice 2009/33/ES Evropského parlamentu a Rady ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, Úř. věst. L 120/5 <http://eur-lex.europa.eu/lexuriserv/lexuriserv.do?uri=oj:l:2009:120:0005:0012:cs.pdf>

2 http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive/index_en.htm

3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb; směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby

4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

1. PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE O ČISTÝCH VOZIDLECH V ČLENSKÝCH STÁTECH

Lhůta pro provedení této směrnice do vnitrostátního práva byla stanovena na 4. prosince 2010. Do uvedeného data tuto povinnost splnily pouze tři členské státy. Proti členským státům, které povinnost nesplnily, musela Komise zahájit řízení. V době přípravy této zprávy už byla směrnice v dotčených členských státech provedena a následně všechna probíhající řízení pro porušení práva uzavřena.

Zůstává však jeden členský stát, který neprovedl směrnici do vnitrostátních právních předpisů úplně. Jedná se o Lotyšsko, které zatím provedení do vnitrostátního práva dokončuje. Přehled o vývoji procesu provádění je uveden v tabulce 1.

Tabulka 1: Přehled procesu provedení směrnice o čistých vozidlech do vnitrostátních předpisů členských států

	Členský stát	Provedení do vnitrostátního práva	Opatření přijaté Komisí
Datum stanovené ve směrnici: 4. prosince 2010	Česká republika Dánsko, Portugalsko	září 2010 prosinec 2010	žádné
2011	Litva Bulharsko, Itálie, Kypr, Maďarsko, Španělsko Rumunsko Francie, Malta, Německo, Polsko	únor 2011 březen 2011 duben 2011 květen 2011	27. ledna 2011: Z důvodu neoznámení vnitrostátních opatření bylo úřední oznámení zasláno třinácti členským státům EU (Belgii, Německu, Španělsku, Finsku, Francii, Itálii, Kypru, Litvě, Maďarsku, Maltě, Nizozemsku, Polsku a Rumunsku)
	Irsko, Lucembursko, Nizozemsko, Řecko, Slovensko, Švédsko Spojené království Belgie, Estonsko	červen 2011 červenec 2011 říjen 2011	16. června 2011: Odůvodněné stanovisko bylo zasláno deseti členským státům EU (Bulharsku, Estonsku, Irsku, Lucembursku, Rakousku, Řecku, Slovinsku, Slovensku, Švédsku a Spojenému království) 25. listopadu 2011: Odůvodněné stanovisko bylo zasláno Finsku z důvodu chybějících opatření týkajících se provincie Åland
2012	Rakousko Slovinsko Finsko Lotyšsko	únor 2012 březen 2012 duben 2012 2013 (plánováno)	22. března 2012: Komise přijala rozhodnutí postoupit případ Finska Soudnímu dvoru EU (uzavřeno po oznámení Finska o úplném provedení směrnice do vnitrostátních právních předpisů)

Provádění do vnitrostátního práva se ve většině případů provádí spíše změnou stávajících předpisů o zadávání veřejných zakázek, než přijímáním nových právních předpisů. Několik

členských států rovněž vypracovalo pokyny související s prováděním směrnice 2009/33/ES nebo má v úmyslu takové dokumenty připravit.

Členské státy nenahlásily žádné výjimky podle článku 2 této směrnice.

Dne 30. března 2009, v den přijetí směrnice o čistých vozidlech Radou ministrů, zprovoznila Komise internetový portál k usnadnění provádění směrnice. Portál poskytuje ke směrnici další vysvětlení. Jeho součástí je i kalkulačka pro peněžní vyjádření nákladů na energii, emise CO₂ a znečišťující látky. Lze na něm najít i informace o souvisejících politikách a opatřeních v členských státech. Následně byl zpřístupněn podrobnější portál ekologických vozidel⁵ o provádění směrnice 2009/33/ES, aby usnadnil její uplatňování. Tento portál obsahuje dostupné údaje pro výpočet nákladů za dobu životnosti všech vozidel, která jsou na trhu. Ulehčuje společné zadávání veřejných zakázek, což při hromadných nákupech vozidel napomáhá dosažení úspor z rozsahu při větších objemech. Portál rovněž informuje o právních předpisech pro zadávání veřejných zakázek a zvláštních programech a pobídkách k nákupu a provozování ekologických a energeticky účinných vozidel, a to na úrovni EU a na vnitrostátní, regionální a místní úrovni jednotlivých členských států.

2. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ PŘIJATÁ ČLENSKÝMI STÁTY

Mnohé členské státy provedly v posledních letech dodatečná opatření na podporu vytvoření trhu pro čistá a energeticky účinná vozidla, která přispěla k plnění stejných cílů, jako směrnice o čistých vozidlech. Mezi taková opatření patří pobídky a podpora čistých vozidel ze strany veřejné správy, jakož i opatření, která podporují nákup a využívání ekologických a energeticky účinných vozidel nepřímo (například selektivním omezením přístupu a řízením místní poptávky rozlišováním podle environmentálních kritérií) a opatřeními v oblasti zdanění vozidel.

V případě omezení přístupu musí zpravidla vozidla vyhovět normě / splnit určitou úroveň emisí nebo jiná kritéria. Snahou o zlepšení environmentálních podmínek ve vymezené oblasti se zároveň může dosáhnout přínosů většího měřítka, pokud opatření ve svém důsledku podpoří využívání čistých a energeticky účinných vozidel.

Demonstrační projekty, např. projekty podporované v rámci iniciativy CIVITAS, by mohly propagovat osvědčené postupy a podnítit zájem o čistá a energeticky účinná vozidla ve veřejném sektoru, zejména pokud je jejich využití ziskové.

Klíčový význam pro zvýšení poptávky a využívání ekologických a energeticky účinných vozidel má zabezpečení vhodné infrastruktury čerpacích/dobíjecích stanic pro tato vozidla závislá na alternativních palivech/technologiích. Nedostatek důvěry spotřebitelů v dostupnost alternativních paliv může jejich zavádění zmařit. Na tento aspekt klade důraz Komise navrhaná směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva⁶.

Poskytování čerpacích a dobíjecích infrastruktury se mezi jednotlivými členskými státy i uvnitř členských států značně liší a mělo by se více harmonizovat, aby se vnitřní trh v plné míře využil k rozsáhlejšímu využívání čistých a energeticky účinných vozidel na alternativní paliva, jak to popisuje přístup ve sdělení Komise „Čistá energie pro dopravu“⁷.

⁵ <http://www.cleanvehicle.eu/>

⁶ COM(2013) 18 final

⁷ COM(2013) 17 final

3. UPLATŇOVÁNÍ MOŽNOSTÍ PODLE SMĚRNICE O ČISTÝCH VOZIDLECH

Většina členských států si při provádění směrnice o čistých vozidlech do vnitrostátních právních předpisů zachovala všechny možnosti uvedené v čl. 5 odst. 3 této směrnice.

Veřejná správa díky tomu může začlenit energetické a environmentální dopady vozidel do postupů zadávání veřejných zakázek. Může buď stanovit technické specifikace nebo začlenit dopady jako kritéria pro přidělení zakázky. V druhém uvedeném případě se mohou tyto dopady peněžně vyjádřit.

Jako hlavní důvody zachování všech možností podle čl. 5 odst. 3 směrnice o čistých vozidlech členské státy uvedly, že tím umožňují nakupujícím úřadům větší flexibilitu, dávají jim možnost vybrat si při nákupu variantu nejlépe vyhovující jejich potřebám a místním podmínkám. Pro zjednodušení a soulad se stávajícím vnitrostátním přístupem omezilo tyto možnosti pouze Slovinsko, které povolilo jen použití energetických a ekologických dopadů jako kritérií pro přidělování zakázek, Česká republika, která neumožnila variantu vyjadřování peněžní hodnoty, a Švédsko, které nezavedlo možnost používat energetické a ekologické dopady jako kritéria pro přidělování zakázek. Přehled o uplatňování směrnice je uveden v tabulce 2.

Tabulka 2: Použití čl. 5 odst. 3 v členských státech EU

Opatření přijatá členským státem k čl. 5 odst. 3	Členské státy
Všechny možnosti povoleny	24 členských států: Belgie, Bulharsko, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Německo, Nizozemsko, Polsko, Portugalsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Spojené království, Španělsko.
Povolena pouze možnost 1 (tj. soubor technických specifikací pro energetickou a environmentální výkonnost vozidel)	-
Povolena pouze možnost 2a (tj. energetické a environmentální dopady jsou použity jako kritéria pro zadání zakázek)	Slovinsko
Povolena pouze možnost 2b (tj. vyjádření peněžní hodnoty energetických a environmentálních dopadů)	-
Možnost 1 a 2a)	Česká republika
Možnosti 1 a 2b)	Švédsko

Německo poskytlo pro ilustraci informace o tom, jaké z možností veřejní zadavatelé nejběžněji používají (Německo má v současné době do vnitrostátních předpisů provedeny všechny možnosti dané směrnicí). Ukázalo se, že na německé vnitrostátní úrovni se nejvíce volí možnost 1, druhá nejčastější je možnost 2a. Možnost 2b se zdá jako patrně nejméně využívaná, zvláště proto, že její aplikace není snadná. Informace z **Hamburku** tento názor podpořily. Podle nich se používala pouze možnost 1, jejíž aplikace je snadná. V **Kodani** veřejné správa odpovědná za oblast dopravy využívala všechny možnosti a se všemi má dobré zkušenosti. **Boloňa** využila možností 2a a 2b, ale nejsou zatím k dispozici informace

dokládající dobré nebo špatné zkušenosti s jejich používáním. Slovinsko použilo metodiku pro provozní náklady za dobu životnosti i přes předpokládaný nedostatek informací o emisních vlastnostech. Zástupci z Kodaně, Boloni a Slovinska si zatím nevytvořili názor na to, zda uvedené možnosti zachovat nebo změnit. **Gent** používá jak technické specifikace, tak kritéria pro zadání zakázky (tj. možnosti 1 a 2a). V prvním případě se specifikuje pouze technologie, kterou by mělo být dodané vozidlo vybaveno (na základě průzkumu trhu s vozidly), zatímco u kritérií pro zadání zakázky musí vozidla splňovat minimální environmentální výkonnost. Ve **Stockholmu** směrnice 2009/33/ES umožňuje navázat na dřívější praxi účinně nastavené technické specifikace, která se ve městě používala, tj. je možné nakupovat pouze vozidla, která odpovídají vnitrostátní definici ekologického vozidla. Zástupci Gentu mají za to, že by byly třeba další pokyny k používání energetických a environmentálních dopadů jako technických požadavků, a podle představitelů Stockholmu by se měly znovu vyvážit koeficienty používané k vyjadřování peněžení hodnoty. **Londýn, Vídeň a rumunští provozovatelé veřejné dopravy** definují environmentální normy, jimž musí pořizovaná vozidla vyhovovat. V **Barceloně** se kromě jiných parametrů provádějí odhady nákladů životního cyklu vozidel.

Většina členských států zastává názor, že by měly být zachovány všechny možnosti. Důvodem je především to, že směrnice 2009/33/ES byla provedena do vnitrostátního práva nedávno a zkušeností s ní je málo. Zejména chybí posouzení dosavadního stavu, které by ukázalo dopady této směrnice, včetně dopadů na vývoj trhu s ekologickými a energeticky účinnými vozidly. Některé členské státy rovněž upozornily, že se vnitrostátní systémy napříč celou EU liší, takže je důležité zachování všech možností, aby některé členské státy nebyly znevýhodněny.

Členské státy rovněž se rovněž domnívají, že nemají dostatek zkušeností se směrnicí 2009/33/ES. Proto zatím nemohou navrhnout způsoby, jak případně možnosti zlepšit. K tomu bude nutné získat ještě další zkušenosti a provést posouzení dopadů.

Zvláštní pokyny k uplatňování různých možností daných směrnicí 2009/33/ES a k přiřazování relativní váhy jejím opatřením vypracovalo pouze několik členských států, např. Nizozemsko, Lotyšsko, Dánsko, Francie a Spojené království.

4. DOPAD SMĚRNICE O ČISTÝCH VOZIDLECH

Posouzení dopadu směrnice 2009/33/ES značně ztížila absence oznamovací povinnosti pro členské státy, kterou ještě zhoršila nedostatečná úplnost údajů, jak od zadavatelů veřejných zakázek, tak ze strany výrobců. Neexistuje žádný konzistentní soubor údajů o míře energetické účinnosti, emisích CO₂ a emisích znečišťujících látek z vozidel pořízených na základě této směrnice.

Výraznější dopad tohoto právního předpisu se zatím nemohl plně projevit také proto, že směrnice 2009/33/ES byla v řadě členských států provedena mnohem později než bylo původně stanoveno.

Posouzení očekávaného dopadu směrnice o čistých vozidlech bylo provedeno pouze v několika případech. Velmi málo členských států provedlo posouzení potenciálu odhadovaných dopadů možností uvedených v čl. 5 odst. 3. Spojené království posoudilo dopady provedení směrnice do vnitrostátních předpisů, ale jeho posouzení se týkalo směrnice jako celku, nikoli jednotlivých možností. Dospělo k závěru, že by hospodářský přínos spojený s provedením této směrnice ve Spojeném království mohl dosáhnout výše 27 milionů EUR. Kvůli zpožděnému provedení a nedostatku použitelných údajů z období po provedení

směrnice však neexistuje žádné konečné posouzení toho, jaký dopad mělo provedení směrnice ve skutečnosti.

Řada členských států měla už před zavedením směrnice 2009/33/ES do veřejných zakázek začleněny ekologické požadavky pro nákup vozidel. Pro ně byl dopad této směrnice minimální. Potvrdilo se však, že pro orgány veřejné správy bude prospěšné mít taková kritéria pro veřejné zakázky oficiálně zakotvena. Členské státy, které dříve žádná kritéria neměly, jejich zavedením získají.

Mnoho měst EU má zavedenou politiku pro nákup ekologičtějších a energeticky účinnějších vozidel, které jim pomohly snížit emise z vozidel veřejné dopravy. Často je k tomu vedla snaha o dodržování norem EU pro kvalitu ovzduší. Nyní, když platí směrnice o čistých vozidlech, se očekává, že i další města „očistí“ vozidla veřejné dopravy a využijí k tomu možnosti dané touto směrnicí.

Výrobci uvedli, že stále více orgánů veřejné správy hodnotí náklady a dopady životního cyklu vozidel, spíše než aby se zaměřovaly jen na pořizovací náklady. V tomto ohledu zřejmě směrnice 2009/33/ES vedla ke změně postojů a tím by mohla v dlouhodobém horizontu výrazněji ovlivnit rozhodování o zadávání zakázek veřejnými orgány a provozovateli veřejné dopravy.

Posouzení dopadů směrnice 2009/33/ES v širším kontextu je však považováno za nesmírně obtížné, protože obdobné předpokládané dopady, jako tato směrnice, se mohly objevit v důsledku jiných politických opatření. Přestože se trh s vozidly s nízkými emisemi stále rozšiřuje, těžko se prokazuje spojení s prováděním této směrnice. Je pravděpodobné, že takový vývoj je důsledkem jiných vlivů (včetně technologického rozvoje, dalších právních předpisů EU, vnitrostátních politik v oblasti zdanění vozidel, podmínek trhu, stávajících systémů vládních pobídek atd.).

Mnoho členských států uvedlo, jak málo bylo veřejných zakázek spojených s automobilovým sektorem (a dalšími sektory) – řada z nich má v důsledku dopadů celosvětové recese velmi málo prostředků na obnovu vozového parku / poskytování služeb.

Jak uvedl jeden z členských států, dalším rozhodujícím faktorem pro rozhodování veřejných orgánů a soukromých zúčastněných stran o nákupu jsou vysoké ceny ropy/energie. Předpokládá se, že takové úvahy jsou obecně platné. Celkové náklady spojené s pořízením vozidel jsou v některých případech důležité při rozhodování o pořízení (zejména o pořízení těžkých nákladních vozidel a vozových parků). Vzniká tak tlak na výrobce vozidel, aby zvýšili nabídku ekologických vozidel.

Překážkou uplatňování směrnice 2009/33/ES na těžká nákladní vozidla byla neexistence společných postupů pro měření emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel. Konkrétní metodika výpočtu byla proto zveřejněna na portálu ekologických vozidel. Kromě toho Mezinárodní sdružení veřejné dopravy (UITP) a Sdružení evropských výrobců automobilů (ACEA) našly společnou cestu, jak by mohly hospodářské subjekty a zadavatelé používat ustanovení směrnice o čistých vozidlech v nabídkovém řízení na autobusy. Vznik podobné spolupráce by se mohl objevit i pro jiné typy těžkých nákladních vozidel.

Od roku 2013 se všechny motory těžkých užitkových vozidel zkoušejí podle „celosvětově harmonizovaného zátěžového neustáleného cyklu“ definovaného pod záštitou EHK OSN.

Podle závěrečné zprávy⁸ příslušné pracovní skupiny bylo cílem původně prováděného výzkumu vyvinout celosvětově harmonizovaný zkušební cyklus pro vozidla, který by testoval jejich vypouštěné emise. Tento nástroj se použije pro měření emisí znečišťujících látek uvolňovaných do ovzduší, emise CO₂ a spotřebu paliva. Tato měření podpoří rozšířené používání možnosti peněžního vyjádření podle směrnice o čistých vozidlech.

K datu zpracování této zprávy nebyl ničím doložen výběr podle technologií, čímž se potvrzuje neutralita směrnice z tohoto hlediska.

5. PŘEJÍMÁNÍ POSTUPU SMĚRNICE O ČISTÝCH VOZIDLECH

Směrnice o čistých vozidlech je součástí postupného přechodu politiky EU na aktivnější a důsledně začleňování environmentálních požadavků do zadávání veřejných zakázek v EU a do právních předpisů týkajících se výrobků. Obdobné přístupy, jako ve směrnici o čistých vozidlech, včetně dopadů životního cyklu provozu na zdroje a životní prostředí, byly přijaty již před několika lety některými jinými odvětvími, jako jsou stavebnictví, výroba elektrických spotřebičů nebo kancelářského vybavení. Takové iniciativy, spolu se stále ekologičtějšími a energeticky účinnějšími vozidly, budou hrát důležitou úlohu při plnění cíle EU zlepšit energetickou účinnost o 20 % do roku 2020.

Vývoj právních předpisů pro zadávání veřejných zakázek směrem k nákladově efektivním přístupům, např. vyčíslování nákladů životního cyklu, byl zevšeobecněn v návrhu Komise ze dne 20. prosince 2011 na revizi stávajících směrnic o zadávání veřejných zakázek⁹, zejména článku 66 o kritériích pro zadání zakázek a článku 67 o nákladech životního cyklu. Změny zahrnuté do rámce navrhovaných úprav by měly vést k důslednějším zohledňování environmentálních kritérií při rozhodování o zadávání veřejných zakázek v EU.

I když se nedá prokázat, že směrnice 2009/33/ES přímo ovlivňuje přístup soukromého sektoru k nákupu čistých a energeticky účinných vozidel, našly se v soukromém sektoru příklady toho, že se energeticky účinnější vozidla více nakupují. Je však třeba poznamenat, že nákup energeticky účinných vozidel soukromým sektorem je pouze jedním prvkem řízení vozového parku. Pořizováním takových vozidel se mohou snížit náklady na řízení vozového parku, zejména v případě, že náklady životního cyklu energeticky účinných vozidel jsou nižší než náklady konvenčních vozidel. Další prvky řízení energeticky účinného vozového parku však představují maximalizaci zatížení, snížení podílu jízd bez nákladu a ekologický způsob jízdy. Proto mnoho podniků s rozsáhlým vozovým parkem, např. kurýrní společnosti jako je DHL, TNT a UPS, řídí své vozové parky tak, aby snížily spotřebu energie, čímž se sníží i emise. Takovým společnostem přináší uvedený způsob řízení vozového parku ekonomické výhody a navíc reaguje v širším kontextu na potřeby životního prostředí i požadavky zákazníků. Lze najít různé příklady osvědčených postupů řízení ekologického vozového parku, které se ujaly v celosvětovém měřítku.

Finsko převzalo přístupy stanovené směrnicí 2009/33/ES pro soukromý sektor. Doporučení pro nákup v souvislosti s prováděním směrnice o čistých vozidlech byla rovněž poskytnuta velkým soukromým odběratelům, jako jsou pořizovatelé firemních vozidel, protože téměř pětina nových automobilů prodaných ve Finsku jsou služební automobily, a proto se jednalo o důležitý krok.

⁸ <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf>

⁹ KOM(2011) 896

6. ZÁVĚRY

Většina členských států má se směrnicí o čistých vozidlech omezené zkušenosti, protože se zpozdilo její provedení. Posouzení jejích dopadů v rámci této monitorovací zprávy proto nebylo snadné. Stávající situaci ještě zkomplikoval fakt, že členské státy nejsou povinny podávat zprávy o provádění směrnice.

Ukázalo se, že jsou třeba další pokyny pro uplatňování různých možností směrnice k zohlednění spotřeby energie, emisí CO₂ a emisí znečišťujících látek při pořízování vozidel. Stále je ještě třeba podpořit nový přístup vyjadřování peněžní hodnoty. Členské státy by měly poskytnout tyto pokyny se zvláštním zřetelem na odpovídající vnitrostátní právní předpisy. Měla by se zvážit specializovaná odborná příprava zaměstnanců odpovědných za provádění příslušných vnitrostátních právních předpisů.

Portál ekologických vozidel je považován za užitečný nástroj, který napomáhá veřejným orgánům při zadávání veřejných zakázek na čistá a energeticky účinná vozidla a jeho prostřednictvím se sdílí zkušenosti získané při aplikaci směrnice. Komise bude portál ekologických vozidel aktualizovat, aby odpovídal potřebám veřejných a soukromých pořizovatelů. Kromě toho se zdokonalí motivační funkce portálu k zadávání společných zakázek na čistá a energeticky účinná vozidla, včetně dalšího usnadnění úzkého kontaktu mezi příslušnými vnitrostátními a regionálními orgány v EU 27 a mimo ni.

To by mělo urychlit vytvoření tržní síly pro čistá a energeticky účinná vozidla. Průmysl by tak mohl využít úspor z rozsahu a nabízet konkurenceschopnější produkty. Posílení účinku směrnice 2009/33/ES se může dosáhnout také zaměřením větší pozornosti na soukromé zákazníky. Zaměřit se na veřejný sektor přímo a následně na profesní a soukromé pořizovatele byl i původní záměr směrnice.

Pro zvýšení povědomí o této směrnici by různé zúčastněné strany, jako jsou průmyslová sdružení EU, mohly vypracovat pokyny k jejímu provádění, podobně jako to pro své členy udělala mezinárodní společnost veřejné dopravy (UITP).

V prosinci 2012 zahájila Komise evropskou observatoř elektromobility (EEO)¹⁰, která zajistí jednotné shromažďování a šíření klíčových statistických údajů o elektromobilitě (elektrických vozidlech poháněných bateriemi a palivovými články) regionálními a místními orgány. Observatoř by se měla stát hlavní informační platformou evropských regionů o „elektromobilitě“. Měla by rovněž poskytovat informace o tom, jak zadávání veřejných zakázek na místní úrovni ovlivňuje vývoj elektrických vozidel nebo vozidel s palivovými články na evropském trhu.

V příštím přezkumu směrnice o čistých vozidlech plánovaném na rok 2014 Komise důkladně posoudí přidanou hodnotu této směrnice. V této souvislosti Komise zváží možnost zjednodušení uplatňování této směrnice na základě její racionalizace. Mohlo by se toho dosáhnout zúžením používaných možností na úrovni členských států, například tak, že se zaměří na nejjednodušší postup pro provádění výpočtů. To by zabránilo možné rozdílnosti vnitřního trhu různou volbou technologických možností. Sjednocením poptávky v rámci vnitřního trhu by se tak mohly vytvořit lepší podmínky k úsporám z rozsahu pro inovativní automobilové technologie. Členským státům by mohla být také uložena jasná povinnost předkládat zprávy.

¹⁰ <http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract>