



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

**POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**o uporabi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za
cestni prevoz**

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ

o uporabi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz

UVOD

To je prvo poročilo o uporabi Direktive 2009/33/ES z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz¹ („direktiva o čistih vozilih“) ter o podpornih ukrepih, ki so jih v skladu z zahtevami člena 10 navedene direktive sprejele države članice.

Direktiva 2009/33/ES velja šele kratek čas, pri čemer več držav članic zelo zamuja z njenim izvajanjem. Poleg tega analizo otežujeta dejstvo, da države članice niso zavezane k poročanju, in neskladnost razpoložljivih podatkov. Zato lahko to poročilo zagotovi le omejeno kvalitativno analizo, ki temelji predvsem na študiju primerov. Podrobno gradivo je na voljo v študiji, ki je bila pripravljena za Komisijo².

Namen direktive o čistih vozilih je spodbujanje trga za čista in energetske učinkovita vozila, s čimer v prometnem sektorju prispeva k energetske, podnebni in okoljski politiki EU. Rok za prenos je bil določen za 4. december 2010.

Direktiva se uporablja za vozila, ki jih kupujejo pogodbeni organi in naročniki, kot so opredeljeni v direktivah o javnem naročanju³, in za izvajalce javnega prevoza, kot so opredeljeni v uredbi o javnih storitvah potniškega prevoza⁴. Direktiva zahteva, da se upoštevajo operativna poraba energije, emisije ogljikovega dioksida (CO₂) ter emisije dušikovih oksidov (NO_x), nemetanskih ogljikovodikov (NMHC) in delcev (PM) v življenjski dobi vozila. S tem je direktiva o čistih vozilih v zakonodajo o javnem naročanju prvič uvedla obveznosti glede trajnosti za celotno Evropsko unijo.

Direktiva navaja za upoštevanje energetskih in okoljskih vplivov dve možnosti: prva je določitev tehničnih specifikacij za sprejemljivost vozil glede energetskih in okoljskih vplivov. Druga ponuja možnost uporabe teh vplivov kot meril za dodelitev naročila.

Direktiva opredeljuje metodologijo za izračun operativnih stroškov porabe energije, emisij CO₂ in emisij onesnaževal, ki nastanejo v življenjski dobi vozila. Ta pristop monetizacije vračunava zunanje stroške prometa, kar je dolgoročni cilj politike EU. To zagotavlja prednost energetske učinkovitejšim in čistejšim vozilom ter pospešuje njihovo uvajanje na trg za konvencionalna vozila z motorji z notranjim zgorevanjem in vozila na alternativna goriva.

1 Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil za cestni prevoz, UL L 120/5 (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:en:pdf>)

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

3 Direktiva 2004/17/ES Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil naročnikov v vodnem, energetskem in transportnem sektorju ter sektorju poštne storitve; Direktiva 2004/18/ES Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju postopkov za oddajo javnih naročil gradenj, blaga in storitev

4 Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o javnih storitvah železniškega in cestnega potniškega prevoza

1. IZVAJANJE DIREKTIVE O ČISTIH VOZILIH V DRŽAVAH ČLANICAH

Rok za prenos Direktive je bil določen za 4. december 2010. Do tega datuma so to obveznost izpolnile le tri države članice. Komisija je morala zoper države, ki te obveznosti niso izpolnile, začeti postopek za ugotavljanje kršitev. V času priprave tega poročila so bili vsi postopki za ugotavljanje kršitev, ki so potekali, zaključeni, potem ko so države članice opravile prenos.

Vendar ena država članica še vedno ni v celoti prenesla Direktive v nacionalno zakonodajo. Ta država članica, Latvija, še vedno zaključuje prenos. Pregled ocene postopka prenosa je prikazan v preglednici 1.

Preglednica 1: Pregled postopka prenosa direktive o čistih vozilih v državah članicah

	Država članica	Prenos v nacionalno zakonodajo	Ukrepi Komisije
Datum, določen v Direktivi: 4. december 2010	Češka republika Danska, Portugalska	September 2010 December 2010	ni relevantno
2011	Litva Bolgarija, Ciper, Madžarska, Italija, Španija Romunija Francija, Nemčija, Poljska, Malta	Februar 2011 Marec 2011 April 2011 Maj 2011	27. 1. 2011: Uradni opomin poslan 13 državam članicam EU, ker niso sporočile nacionalnih ukrepov (Belgija, Nemčija, Španija, Finska, Francija, Italija, Ciper, Litva, Madžarska, Malta, Nizozemska, Poljska in Romunija)
	Grčija, Irska, Luksemburg, Nizozemska, Slovaška, Švedska Združeno kraljestvo Belgija, Estonija	Junij 2011 Julij 2011 Oktober 2011	16. 6. 2011: Obrazloženo mnenje poslano desetim državam članicam EU (Avstrija, Bolgarija, Estonija, Grčija, Irska, Luksemburg, Slovenija, Slovaška, Švedska in Združeno kraljestvo) 25. 11. 2011: Obrazloženo mnenje poslano Finski zaradi odsotnosti ukrepov, ki se nanašajo na provinco Åland
2012	Avstrija Slovenija Finska Latvija	Februar 2012 Marec 2012 April 2012 2013 (načrtovano)	22. 3. 2012: Sklep Komisije, da pošlje zadevo Finske na Sodišče Evropske unije (zaključeno po uradnem obvestilu Finske o celovitem prenosu)

Postopek prenosa je v večini primerov vključeval spremembe obstoječih zakonov o javnem naročanju in ne sprejetja nove zakonodaje. Več držav članic je pripravilo tudi smernice za izvajanje Direktive 2009/33/ES, ali namerava takšne dokumente pripraviti.

Države članice niso sporočile nobenih izvzetij, predvidenih v členu 2 navedene direktive.

Komisija je zaradi lažjega izvajanja direktive o čistih vozilih 30. marca 2009, na dan, ko je Direktivo sprejel Svet ministrov, odprla internetni portal. Na portalu so bile na voljo dodatne

razlage Direktive. Portal je vključeval tudi računalno za monetizacijo stroškov energije, CO₂ in onesnaževal ter informacije o povezanih politikah in ukrepih držav članic. Pozneje je bil za lažjo uporabo Direktive odprt izpopolnjen Clean Vehicle Portal (portal o čistih vozilih)⁵ o prenosu Direktive 2009/33/ES. Portal vsebuje razpoložljive podatke za izračun stroškov, ki nastanejo v življenjski dobi, za vsa vozila, ki so na trgu. Olajša skupna naročila za pomoč pri združevanju nakupov vozil, da se z večjimi količinami doseže ekonomija obsega. Na portalu so tudi obvestila o zakonodaji o javnem naročanju ter posebnih programih in spodbudah za nakup ter uporabo čistih in energetske učinkovitih vozil na ravni EU ter v različnih državah članicah na nacionalni, regionalni in lokalni ravni.

2. PODPORNİ UKREPI, KI SO JIH SPREJELE DRŽAVE ČLANICE

Številne države članice so v preteklih letih izvajale dodatne ukrepe za podporo razvoju trga za čista in energetske učinkovita vozila, ki so prispevali k istim ciljem kot direktiva o čistih vozilih. Ti ukrepi vključujejo spodbude in podporo za čista vozila s strani javnih organov ter ukrepe, ki posredno spodbujajo nakup ter uporabo čistih in energetske učinkovitih vozil, kot so na primer selektivne omejitve dostopa in diferenciacija upravljanja lokalnega povpraševanja na podlagi okoljskih meril ter ukrepi za obdavčenje vozil.

Kadar se uporabljajo omejitve dostopa, morajo vozila običajno izpolnjevati zahtevan standard/raven emisij ali druga merila, da dobijo dostop na trg. Zato so koristi, ki so namenjene izboljšanju okoljskih razmer v lokalnem območju, lahko tudi širše, če je njihov rezultat spodbujanje uvajanja čistih in energetske učinkovitih vozil.

Predstavitveni projekti, kot so projekti, ki jih podpira pobuda CIVITAS, bi morda lahko spodbujali najboljše prakse in zanimanje za čista in energetske učinkovita vozila v javnem sektorju, zlasti kadar se dosežejo koristi.

Zagotavljanje ustrezne infrastrukture za polnjenje/dovod goriva je ključnega pomena za povečevanje nakupa in uporabe čistih in energetske učinkovitih vozil, ki temeljijo na alternativnih gorivih/tehnologijah. Pomanjkanje zaupanja potrošnikov v razpoložljivost alternativnih goriv lahko prepreči njihovo uvajanje. Pomembnost tega vidika je poudarjena v Predlogu Komisije za Direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva⁶.

Zagotavljanje infrastrukture za polnjenje/dovod goriva se med državami članicami in znotraj njih zelo razlikuje in bi moralo biti bolje usklajeno, da bi se lahko v celoti izkoristil notranji trg za širše uvajanje čistih in energetske učinkovitih vozil, ki uporabljajo alternativna goriva, kot je obravnavano v Sporočilu Komisije Zelena energija za promet⁷.

3. UPORABA MOŽNOSTI, PREDVIDENIH V DIREKTIVI O ČISTIH VOZILIH

Večina držav članic je pri prenosu direktive o čistih vozilih v nacionalno zakonodajo ohranila vse različne možnosti, določene v členu 5(3) Direktive.

To omogoča javnim organom, da z določitvijo tehničnih specifikacij ali vključevanjem vplivov kot meril za dodelitev naročila vključujejo energetske in okoljske vplive vozil v postopke naročanja. V drugem primeru se lahko vplivi tudi monetizirajo.

⁵ <http://www.cleanvehicle.eu/>

⁶ COM(2013) 18 final

⁷ COM(2013) 17 final

Najpomembnejši razlogi, ki so jih države članice navedle za ohranitev vseh možnosti iz člena 5(3) direktive o čistih vozilih, so bili omogočiti nabavnemu organu večjo prilagodljivost, uporabo možnosti, ki so najprimernejše za njegove potrebe po naročanju, in zagotoviti najprimernejše možnosti v skladu z lokalnimi razmerami. Te možnosti so zaradi enostavnosti ali skladnosti z obstoječim nacionalnim pristopom omejile le Slovenija, ki je izrecno dovolila uporabo energetskih in okoljskih vplivov kot meril za dodelitev naročila, Češka republika, ki ni dovolila uporabe možnosti monetizacije, in Švedska, ki ni oblikovala možnosti za uporabo energetskih in okoljskih vplivov kot meril za dodelitev naročila. Pregled uporabe Direktive je prikazan v preglednici 2.

Preglednica 2: Uporaba člena 5(3) v državah članicah EU

Ukrepi, ki so jih sprejele države članice na podlagi člena 5(3)	Države članice
Dovoljene vse možnosti	24 držav članic: Avstrija, Belgija, Bolgarija, Ciper, Danska, Estonija, Francija, Finska, Nemčija, Grčija, Madžarska, Irska, Italija, Latvija, Litva, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, Španija, Združeno kraljestvo
Dovoljena le možnost 1 (npr. določitev tehničnih specifikacij za energetske in okoljske sprejemljivost vozil)	-
Dovoljena le možnost 2 (tj., kadar se energetski in okoljski vplivi uporabljajo kot merila za dodelitev naročila)	Slovenija
Dovoljena le možnost 2b (tj., kadar se energetski in okoljski vplivi monetizirajo)	-
Možnosti 1 in 2a)	Češka republika
Možnosti 1 in 2b)	Švedska

Nemčija je na nacionalni ravni zagotovila nezanesljiva dokazila o tem, katere možnosti nabavni organi najpogosteje uporabljajo (v skladu z zakonodajo, preneseno v Nemčiji, so zdaj na voljo vse predvidene možnosti), pri čemer meni, da se največkrat izbere možnost 1, sledi ji možnost 2a. Ugotovljeno je bilo, da se možnost 2b verjetno najmanj uporablja, predvsem zaradi težav pri uporabi. Stiki iz mesta **Hamburg** so to stališče podprli z navedbo, da so doslej uporabljali le možnost 1, zlasti zaradi enostavne uporabe. V **København** so organi za javni prevoz uporabljali vse možnosti in sporočili, da imajo z vsako dobre izkušnje. **Bologna** je uporabljala možnosti 2a in 2b, vendar dokazila glede pozitivnih ali negativnih izkušenj teh metod še niso na voljo. Slovenija je uporabljala metodologijo za operativne stroške v življenjski dobi, čeprav meni, da primanjkuje podatkov o sprejemljivosti emisij. Predstavniki Københavna, Bologne in Slovenije morajo pripraviti še mnenje o tem, ali bi bilo treba možnosti ohraniti ali spremeniti. **Gent** uporablja možnosti določanja tehničnih specifikacij in meril za dodelitev naročila (tj. možnosti 1 in 2a). Pri prvi možnosti je treba določiti le tehnologijo, ki bi jo moralo imeti naročeno vozilo (na podlagi pregleda vozil, ki so na trgu), pri merilih za dodelitev naročila pa morajo vozila izpolnjevati merilo minimalne okoljske sprejemljivosti. V **Stockholmu** Direktiva 2009/33/ES omogoča ohranitev pristopa, ki se je v mestu uporabljal že prej in dejansko določa tehnične specifikacije, kar pomeni, da je možno

naročati le vozila, ki ustrezajo nacionalni opredelitvi čistega vozila. Predstavniki Genta in Stockholma menijo, da so v zvezi z uporabo energetskih in okoljskih vplivov kot tehničnih zahtev potrebne dodatne smernice, oziroma da je treba dejavnike, ki se uporabljajo v možnosti monetizacije, na novo uskladiti. **London, Dunaj in romunski izvajalci javnega prevoza** navajajo okoljske standarde, katerim morajo ustrezati vozila, ki se bodo kupila, medtem ko **Barcelona** ocenjuje stroške, ki nastanejo v življenjski dobi vozila, skupaj z drugimi dejavniki.

Večina držav članic je menila, da je treba ohraniti vse možnosti. Razlog za to so predvsem omejene izkušnje, ki jih imajo z Direktivo 2009/33/ES od njenega prenosa. Doslej je bilo namreč opravljenih premalo ocen za opredelitev učinkov te direktive, vključno z ocenami razvoja trga za čista in energetske učinkovita vozila. Nekatere države članice so poudarile tudi, da so nacionalni sistemi v EU različni, zato bo ohranitev izbire med možnostmi pomembna, da ne bi nekatere države članice zašle v neugodni položaj.

Glede vprašanja, ali bi bilo treba katero možnost spremeniti, države članice prav tako menijo, da zaradi omejenih izkušenj z Direktivo 2009/33/ES v tej fazi ne morejo predlagati, katere možnosti bi bilo mogoče izboljšati. Za to bi bile potrebne dodatne izkušnje in ocena učinkov.

Posebne smernice o uporabi različnih možnosti iz Direktive 2009/33/ES in o ustreznem pomenu, ki ga je treba pripisati njenim določbam, je pripravilo le nekaj držav članic, kot so Nizozemska, Latvija, Danska, Francija in Združeno kraljestvo.

4. UČINEK DIREKTIVE O ČISTIH VOZILIH

Ocenjevanje učinka Direktive 2009/33/ES je zelo oviralo dejstvo, da države članice niso zavezane k poročanju, oteženo je bilo tudi zaradi pomanjkanja celovitih podatkov pri naročnikih in proizvajalcih. V zvezi s sprejemljivostjo vozil, kupljenih v skladu z navedeno direktivo, glede energetske učinkovitosti, emisij CO₂ in onesnaževal ni bilo doslednega zbiranja podatkov.

Tudi dejstvo, da je več držav članic začelo izvajati Direktivo 2009/33/ES precej po datumu, ki je bil v začetku določen za prenos, ne omogoča predvidevanja kakršnega koli večjega učinka te zakonodaje v tej zgodnji fazi.

Ocene pričakovanega učinka direktive o čistih vozilih so bile opravljene le na nekaj primerih. Presoja morebitnih ocenjenih učinkov možnosti iz člena 5(3) je opravilo zelo malo držav članic. V Združenem kraljestvu so opravili oceno učinka prenosa zakonodaje za celotno Direktivo, vendar niso ocenili posebnih možnosti. Ocenjeno je, da bi gospodarske koristi, povezane z izvajanjem te direktive v Združenem kraljestvu, dosegle 27 milijonov EUR. Vendar zaradi zapoznelega postopka prenosa in pomanjkanja uporabnih podatkov po izvajanju dokončne ocene dejanskega učinka po prenosu še niso na voljo.

Več držav članic je določilo zahteve za „zeleno“ javno naročanje v zvezi z naročanjem vozil že pred uvedbo Direktive 2009/33/ES. Zato je bil učinek navedene direktive na obstoječe stanje minimalen. Vendar je bilo potrjeno, da bodo formalizirana merila morda koristila javnim organom in da bodo predvidoma koristi dosegle tiste države članice, ki meril prej niso imele.

Številna mesta v EU so sprejela politike v zvezi z naročanjem čistejših in energetske učinkovitejših vozil. Te politike so prispevale k zmanjšanju emisij iz javnih vozniških parkov v teh mestih. Pogosto jih je spodbudila potreba po izpolnjevanju standardov EU za kakovost zraka. Z obstojem direktive o čistih vozilih se pričakuje, da bo svoje vozne parke z uporabo možnosti, ki jih ponuja ta direktiva, očistilo več mest.

Proizvajalci so navedli, da več javnih organov ocenjuje stroške in vplive, ki nastajajo v življenjski dobi vozil, namesto da bi se osredotočali le na stroške nakupa. V tem smislu se zdi, da Direktiva 2009/33/ES vodi k spremembi obnašanja, ki bi lahko v daljšem obdobju imela večji vpliv na odločitve javnih organov in izvajalcev javnega prevoza glede naročila vozil.

Glede širših učinkov pa je bilo zaznано, da bi bilo učinke Direktive 2009/33/ES izjemno težko oceniti, ker so podobne predvidene učinke lahko spodbujali tudi drugi ukrepi politik. Čeprav se trg za vozila z nizkimi emisijami širi, je to težko pripisati izvajanju navedene direktive in je verjetneje posledica drugih dejavnikov (vključno s tehnološkim razvojem, drugo zakonodajo EU, nacionalnimi politikami obdavčenja vozil, tržnimi pogoji, obstoječimi sistemi državnih spodbud itd.).

Mnoge države članice so omenile, da so bila javna naročila, povezana z vozili (in drugimi sektorji) v preteklih letih nizka – mnoge imajo zaradi posledic globalne recesije na voljo zelo malo sredstev za obnovo voznega parka/pogodb o izvajanju storitev.

Kot je omenila ena država članica, so dodatni dejavnik, ki morda vpliva na odločitve javnih organov in zasebnih interesnih skupin glede naročil, visoke cene nafte/energije. Ocenjeno je, da lahko takšne ugotovitve veljajo kot splošne. Pri odločitvah o nakupu so lahko v nekaterih primerih pomembni skupni stroški lastništva (zlasti za težka vozila in vozniki park), kar bi lahko delno izvajalo pritisk na proizvajalce vozil, da razširijo svoj proizvodni program in ponudbo čistih vozil.

Odsotnost skupnih postopkov za merjenje emisij CO₂ težkih vozil je bilo ovira za uporabo Direktive 2009/33/ES za takšna vozila. Zato je bila na portalu o čistih vozilih objavljena posebna metodologija za izračunavanje. Poleg tega sta se Mednarodno združenje za javni prevoz (UITP) in Združenje evropskih avtomobilskih proizvajalcev (ACEA) v sodelovanju dogovorila, kako bi lahko izvajalci in naročniki uporabljali določbe direktive o čistih vozilih pri naročanju avtobusov. Podobno sodelovanje bi se lahko organiziralo za druge vrste težkih vozil.

Od leta 2013 naprej bodo vsi motorji za težka vozila preskušeni v skladu s „Svetovno usklajenim prehodnim ciklom za težka vozila“, kot je opredeljen v okviru Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UNECE). Kot je navedeno v končnem poročilu⁸ zadevne delovne skupine, je bil cilj izvedene začetne raziskave razviti svetovno usklajen preskusni cikel za izpušne emisije motorjev. To orodje bo uporabljeno za merjenje emisij onesnaževal zraka, emisij CO₂ in porabe goriva. Te meritve bodo podprle širšo uporabo možnosti monetizacije iz direktive o čistih vozilih.

Doslej ni bilo dokazil o izbiri tehnologije, kar potrjuje, da je pristop te direktive tehnološko popolnoma nevtralen.

5. PONOVI TEV PRISTOPA IZ DIREKTIVE O ČISTIH VOZILIH

Direktiva o čistih vozilih je bila del postopnega preusmerjanja politike EU k proaktivnejšemu in doslednejšemu vključevanju okoljskih zahtev v zakonodajo EU o naročanju in proizvodih. Pristopi, podobni direktivi o čistih vozilih, o vključevanju operativnih vplivov, ki nastajajo v življenjski dobi, na vire in okolje, se v nekaterih drugih sektorjih, kot so stavbe, električni aparati ali pisarniška oprema, uporabljajo že več let. Takšne pobude bodo skupaj z vedno

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

čistejšimi in energetsko učinkovitejšimi vozili imele pomembno vlogo pri doseganju cilja EU 2020 glede 20-odstotnega izboljšanja energetske učinkovitosti EU.

Razvoj zakonodaje o javnem naročanju v smeri pristopa stroškovne učinkovitosti, kot je upoštevanje stroškov v celotni življenjski dobi, je bil populariziran v predlogu Komisije z dne 20. decembra 2011 o revidiranju obstoječih direktiv o javnem naročanju⁹, zlasti člena 66 o merilih za dodelitev naročil in člena 67 o upoštevanju stroškov v celotni življenjski dobi. Spremembe, ki jih vključuje predlagan revidirani okvir, bi morale prispevati k doslednejšemu upoštevanju okoljskih meril pri odločitvah o javnih naročilih v EU.

Čeprav ni dokazil, da bi Direktiva 2009/33/ES neposredno vplivala na pristop, ki ga uporablja zasebni sektor pri naročanju čistih in energetsko učinkovitih vozil, so bili kljub temu ugotovljeni primeri naročanja energetsko učinkovitejših vozil v zasebnem sektorju. Vendar je treba opozoriti, da je naročanje energetsko učinkovitih vozil v zasebnem sektorju le en element upravljanja voznega parka. Naročanje takšnih vozil lahko prispeva k zmanjšanju stroškov upravljanja voznega parka, zlasti kadar so stroški, ki nastanejo v življenjski dobi energetsko učinkovitega vozila, manjši od stroškov konvencionalnega vozila. Drugi elementi energetsko učinkovitega upravljanja voznega parka vključujejo maksimiranje tovorov, zmanjšanje števila praznih voženj in ekološko vožnjo. Zato številna podjetja, ki imajo velik vozni park, npr. podjetja za kurirsko službo, kot so DHL, TNT in UPS, upravljaajo svoj vozni park, da bi zmanjšala porabo energije in s tem tudi emisije. Za takšna podjetja je takšno upravljanje voznega parka gospodarsko smiselno, poleg tega pa se odzivajo na širše okoljske pomisleke, vključno s pomisleki svojih strank. Možno je opredeliti različne primere dobre prakse upravljanja čistega voznega parka, ki so bili izvedeni globalno.

Na Finskem so pristope iz Direktive 2009/33/ES uvedli v zasebnem sektorju. Svetovanje o naročilih, ki je bilo na voljo v zvezi z izvajanjem direktive o čistih vozilih, je bilo razširjeno tudi na velike zasebne kupce, kot so kupci vozil za podjetja, kar je pomembno, saj so skoraj petino novih vozil, prodanih na Finskem, kupila podjetja.

6. SKLEPNE UGOTOVITVE

Zapoznel prenos direktive o čistih vozilih v večini držav članic omejuje dosedanje izkušnje s to direktivo in je zato povzročil izzive pri ocenjevanju njenih učinkov v okviru tega poročila o spremljanju. To stanje se je dodatno poslabšalo, ker države članice niso zavezane k poročanju.

Zdi se, da so potrebne dodatne smernice za uporabo različnih možnosti iz Direktive, da bi se pri naročanju vozil upoštevale poraba energije, emisije CO₂ in onesnaževal. Potrebno je podpreti tudi pristop monetizacije, ki je še vedno nov. Te smernice bi morale zagotoviti države članice in posebno pozornost nameniti ustrezni nacionalni zakonodaji. Upoštevati bi bilo treba tudi namensko usposabljanje osebja, ki je odgovorno za izvajanje ustrezne nacionalne zakonodaje.

Portal o čistih vozilih se šteje za uporabno orodje za pomoč javnim organom pri naročanju čistih in energetsko učinkovitih vozil in se nanaša tudi na razširjanje izkušenj, pridobljenih v okviru Direktive. Komisija bo izboljšala portal o čistih vozilih, da bi se odzvala na pričakovanja javnih in zasebnih naročnikov. Poleg tega bo izboljšana funkcija, povezana s spodbujanjem skupnega naročanja čistih in energetsko učinkovitih vozil na portalu, vključno

z izboljšanjem spodbujanja tesnih stikov med ustreznimi nacionalnimi in regionalnimi organi v EU-27 in v širšem prostoru.

To bo predvidoma prispevalo k hitrejšemu povečevanju moči trga za čista in energetska učinkovita vozila, tako da bo lahko industrija izkoristila ekonomijo obsega in ponudila konkurenčnejše proizvode. Tudi večja pozornost zasebnim strankam lahko poveča učinek Direktive 2009/33/ES, ob upoštevanju prvotnega cilja glede začetne neposredne usmeritve na javni sektor in nato približevanja poklicnim in zasebnim naročilom.

Različne interesne skupine, kot so industrijska združenja EU, bi lahko za svoje člane razvile smernice, kot je to storilo Mednarodno združenje za javni prevoz (UITP), da se izboljša poznavanje navedene direktive.

Komisija je decembra 2012 izdala Evropski observatorij za električno mobilnost (EEO)¹⁰, s katerim bo zagotovila, da bodo regionalni in lokalni organi na dosleden način zbirali in razširjali ključne statistične podatke o električni mobilnosti (električna vozila z akumulatorji in električna vozila na gorivne celice). Evropski observatorij za električno mobilnost bi moral postati glavna informacijska platforma za električno mobilnost evropskih regij. Zagotavljati bi moral tudi informacije o tem, kako javno naročanje na lokalni ravni vpliva na razvoj trga električnih vozil ali električnih vozil na gorivne celice v Evropi.

V naslednjem pregledu direktive o čistih vozilih, ki je predviden leta 2014, Komisija načrtuje temeljito oceno dodane vrednosti Direktive. V tem okviru lahko Komisija preuči možnost za enostavnejšo uporabo navedene direktive z njeno poenostavitvijo. To se lahko stori z zmanjšanjem možnosti izbire na ravni države članice, na primer z usmeritvijo na najenostavnejši pristop glede izračunov, ki jih je treba opraviti. To bi preprečilo možno razdrobljenost notranjega trga z različnimi izbirami tehnologije. Nato bi se lahko izboljšali pogoji za ekonomijo obsega za inovativne tehnologije vozil z združevanjem povpraševanja na notranjem trgu. Državam članicam bi se lahko naložile tudi jasne obveznosti glede poročanja.

¹⁰

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