

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz

[COM(2017) 653 final – 2017/0291 (COD)]

(2018/C 262/10)

Poročevalec: **Ulrich SAMM**

Zaprosilo	Evropski parlament, 30. 11. 2017 Svet Evropske unije, 4. 12. 2017
Pravna podlaga	člen 192 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	5. 4. 2018
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	19. 4. 2018
Plenarno zasedanje št.	534
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	206/0/2

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO podpira utemeljitev direktive o čistih vozilih v okviru svežnja o čisti mobilnosti, čeprav bo imela le majhen učinek glede na splošna prizadevanja, ki so potrebna za doseg podnebnih ciljev EU in zlasti razogljičenje prometa, saj direktiva obravnava le **javno naročanje**. Njen namen je podpreti določene kategorije vozil (brez izpušnih emisij), ki temeljijo na najčistejši (in ne zgolj čisti) tehnologiji, in sicer prek zahtevnih minimalnih ciljev za javno naročanje tovrstnih vozil.

1.2 EESO izraža nezadovoljstvo zaradi nejasnosti direktive, zlasti zaradi **razpršenosti informacij**, različnih opredelitev ter zapletene metodologije štetja čistih vozil v dveh različnih obdobjih, v katerih se bodo opredelitve mejnih vrednosti emisij najverjetneje znova spremenile. Ta zapletenost bo povzročila resno **negotovost** med deležniki.

1.3 Zaradi negotovosti glede mejnih vrednosti emisij EESO dvomi, da bo **prehodno obdobje** do leta 2025 resnično pripomoglo k premostitvi tehnološke vrzeli, dokler ne bo tehnologija brez izpušnih emisij splošno na voljo, ter meni, da bo to predvsem povzročalo preglavice nosilcem odločanja pri javnem naročanju. Posledično lahko pri javnem naročanju pride bodisi do odlaganja bodisi celo do pospešitve nabave, in to nabave stare tehnologije, zaradi česar pozneje ne bodo mogoče prihodnje naložbe v novo brezemisijsko tehnologijo.

1.4 Največ negotovosti je pri **težkih vozilih**. Za prehodno obdobje ni predvidenih emisijskih standardov, tehnologija brez izpušnih emisij pa je v primerjavi z lahkimi vozili manj razvita. V prvi fazi prehodnega obdobja se dopušča zemeljski plin s primesjo biometana, vendar pa z zmanjšanim utežnim faktorjem, medtem ko za naslednjo fazo mejne vrednosti in opredelitve sploh niso določene, prav tako pa ni informacij o načinu določanja novih mejnih vrednosti za emisije. EESO na podlagi teh dejstev ugotavlja, da je direktiva v zvezi s težkimi vozili **preuranjena**, in priporoča, da se ta del loči od sedanjega predloga in obravnava kasneje.

1.5 EESO pozdravlja splošen **tehnološko nevtralen** pristop, ki je dozveten za nov razvoj. To je glede na velika raziskovalno-razvojna prizadevanja, ki jih podpira EU, pričakovano. Vendar želi opozoriti, da direktiva tega pristopa ne upošteva v celoti. Velik potencial za čisto mobilnost poleg električnih vozil na baterijski pogon predstavljajo tudi druge pogonske tehnologije. EESO obžaluje, da je to v direktivi premalo upoštevano. Tako se na primer ne upoštevajo 100-odstotno nefosilna goriva ali morebitna prihodnja sintetična goriva iz odpadkov ali CO₂, ki se proizvajajo z odvečno električno energijo.

1.6 Glede na sedanji razvoj sodobnih tehnologij prevoza EESO v prihodnjih letih priporoča **prožnejši pristop** namesto nespremenljivih mejnih vrednosti emisij in ciljev za javno naročanje. Zaradi poznejšega prilagajanja vrednosti se denimo zdi, da bi bilo treba izvesti vsaj vmesni pregled minimalnih ciljev.

1.7 Pomemben del javnega naročanja zadeva podjetja **lokalnega javnega prevoza**, ki so v lasti mest in občin, njihove finančne zmogljivosti pa so dokaj omejene. EESO želi izraziti močne pomisleke glede **sorazmernosti** tega pristopa, saj ne upošteva dodatnega finančnega bremena za te javne organe in tega predloga ne primerja z drugimi možnimi ukrepi industrijske politike. Zato ni mogoče trditi, da je dodatno breme zlasti za mesta in občine pri javnem naročanju najučinkovitejši način za spodbuditev industrijske dejavnosti in razvoja trga.

1.8 EESO poudarja, da vsakršni dodatni stroški lahko pomenijo pomembno **breme za državljane** zaradi višjih cen vozovnic, višjih lokalnih davkov ali celo okrnjene ponudbe javnega prevoza. Poleg tega je treba priznati močna dosedanja prizadevanja mest in občin za čisti zrak, med drugim z razširjanjem uporabe javnega prevoza, ki se jih ne sme omejevati z novimi pravili za naročanje, ki zahtevajo minimalne cilje na ravni držav članic, vendar jih je težko doseči in nadzorovati na ravni občin, ki imajo zelo raznolika mala in velika podjetja javnega prevoza.

1.9 Ker področje uporabe predloga Komisije zajema tudi oddajanje naročil podizvajalcem, EESO izraža zaskrbljenost glede posledic, ki bi jih predlog utegnil imeti za **mala in srednja podjetja**; na večjih mestnih območjih mnoga majhna lokalna avtobusna podjetja pomagajo zagotavljati javne prevozne storitve kot podizvajalci podjetij za lokalni javni prevoz; ta podjetja ne razpolagajo nujno z vozili, ki jih zahteva direktiva, kar bi lahko pomenilo, da ne morejo več delovati kot podizvajalci.

1.10 EESO sklepoma ugotavlja, da je **pomanjkanje finančne podpore** glavna ovira za posodobitev javnega prevoza in javno naročanje čistih vozil, zato poziva Komisijo, naj ponovno preuči sedanji predlog, pri čemer naj poseben poudarek nameni financiranju, zlasti ob upoštevanju obstoječih instrumentov. Ta konkretna finančna podpora mora upoštevati razlike med državami, mesti in regijami v gospodarski moči in deležu prebivalstva, ki živi na mestnih območjih, s krovnim ciljem uskladitve javnega naročanja čistih vozil v vseh državah članicah.

1.11 EESO ugotavlja, da je potrebno ne le večje število čistih vozil za javni prevoz, ampak je tudi nujno več državljanov prepričati v uporabo te vrste prevoza, za kar mora ta postati občutno privlačnejši (povezave, udobje), namesto da se poudarja nizka cena vozovnic.

2. Uvod

2.1 EU si prizadeva za oblikovanje **brezogljičnega energetskega sistema**, kot je zapisano v **svežnju o čisti energiji**, katerega cilj je pospešiti, preoblikovati in utrditi prehod njenega gospodarstva na čisto energijo v skladu z zavezami EU v okviru COP21, hkrati pa ohraniti pomembna cilja gospodarske rasti in ustvarjanja delovnih mest.

2.2 EU je pri tem že veliko dosegla. **Emisije toplogrednih plinov** so se v EU v obdobju med letoma 1990 in 2016 zmanjšale za 23 %, medtem ko se je gospodarstvo v tem obdobju povečalo za 53 %. Ta uspeh je bil dosežen v mnogih sektorjih, razen v **prometnem**, ki sicer prispeva približno 24 % emisij toplogrednih plinov v Evropi (podatki za leto 2015), te pa se z gospodarskim okrevanjem v Evropi celo povečujejo. Potreba po čistem prometu je še toliko bolj nujna zaradi omejevanja onesnaženosti zraka v mestih.

2.3 Zato je EESO podprl **evropsko strategijo za mobilnost z nizkimi emisijami** ⁽¹⁾, ⁽²⁾, vključno z njenimi cilji in metodami, ki so usklajeni z **belo knjigo EU o prometni politiki** ⁽³⁾ iz leta 2011. V **svežnju o čisti energiji za vse Evropejce**, objavljenem novembra 2016, in strategiji **Evropa v gibanju** (2017) so bili zato predlagani tudi ukrepi za pospešitev uvajanja čistih vozil, kar je EESO pozdravil ⁽⁴⁾, ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ UL C 173, 31.5.2017, str. 55.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

⁽⁴⁾ UL C 246, 28.7.2017, str. 64.

⁽⁵⁾ UL C 81, 2.3.2018, str. 195.

2.4 Nedavno objavljeni **sveženj o čisti mobilnosti** ⁽⁶⁾ sedaj vsebuje konkretne zakonodajne pobude, kot so **direktiva o čistih vozilih** (ki jo obravnava to mnenje), novi standardi za emisije CO₂ za vozila, akcijski načrt za vseevropsko vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, revizija direktive o kombiniranem prevozu, uredba o potnikih v avtobusnem prevozu in pobuda o baterijah kot pomembna strategija za celostno industrijsko politiko EU.

2.5 Med mnogimi instrumenti za razogljičenje prometa ima lahko pomembno vlogo **javno naročanje** čistih vozil kot spodbuda na strani povpraševanja. Javno naročanje lahko spodbudi tržni razvoj, na primer v tržnem segmentu mestnih avtobusov. Javno naročanje čistih vozil za javni vozni park lahko vpliva tudi na zasebne nakupe čistih vozil.

3. Pomanjkljivosti veljavne (stare) direktive

3.1 Komisija je leta 2009 za spodbujanje javnega naročanja čistih vozil objavila **Direktivo 2009/33/ES** o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz, ki jo je EESO pozdravil ⁽⁷⁾, ⁽⁸⁾.

3.2 Vendar pa so javni organi v Evropi v sklopu direktive o čistih vozilih nabavili le majhno število nizko- in brezemisijskih vozil ter drugih vozil na alternativna goriva. V obdobju 2009–2015 je bilo na primer v povprečju le 1,7 % vseh novih avtobusov električnih z baterijo, električnih z gorivnimi celicami, priključnih hibridov ali vozil na zemeljski plin.

3.3 Nekatere države članice ter posamezne regije in mesta so že oblikovali ambiciozne okvire za javno naročanje, ki določajo minimalne zahteve za čista, tj. nizko- in brezemisijska vozila in druga vozila na alternativni pogon. Vendar pa to ni dovolj za ustvarjanje potrebnih spodbud in tržne dinamike v celotni Uniji.

3.4 Naknadna ocena, ki je bila izdelana leta 2015, je pokazala, da ima direktiva pomembne pomanjkljivosti. Direktiva ni bistveno vplivala na tržno uvajanje čistih vozil v EU, ker doslej ni spodbudila javnega naročanja čistih vozil. Glavne opredeljene pomanjkljivosti so:

- direktiva ne opredeljuje natančno „čistih vozil“;
- direktiva ne zajema drugih praks kot neposredne nakupe javnih organov in ne obravnava najema, zakupa ali najemnega nakupa vozil niti drugih pogodb o izvajanju prevoznih storitev kot pogodbe o javnem prevozu potnikov;
- metodologija za monetizacijo, opisana v direktivi, je preveč zapletena, zato jo javni organi redko uporabljajo.

3.5 V okviru ocene učinka so leta 2016 in 2017 potekala posvetovanja z deležniki o različnih predlaganih možnostih za izboljšavo direktive. Kot rezultat so bile predlagane številne spremembe, da se zagotovijo opredelitev čistih vozil ter minimalni cilji pri nakupu lahkih in težkih vozil v okviru javnega naročanja. Takšna usklajena pravila na ravni EU še niso v veljavi.

4. Predlog o spremembi direktive

4.1 Z revizijo direktive se zagotavlja opredelitev čistih vozil in zajemajo vse zadevne prakse naročanja z enostavnejšimi in učinkovitejšimi postopki. Pomembni novi elementi so naslednji:

- opredelitev čistih vozil, pri čemer so to lahka vozila brez izpušnih emisij in težka vozila, ki uporabljajo alternativna goriva;

⁽⁶⁾ COM(2017) 675 final.

⁽⁷⁾ UL C 51, 17.2.2011, str. 37.

⁽⁸⁾ UL C 424, 26.11.2014, str. 58.

- prehodno obdobje do leta 2025, v katerem se tudi nizkoemisijska vozila obravnavajo kot čista vozila, vendar se pri njihovem šteju uporablja utežni faktor 0,5;
- določba o sprejetju delegiranega akta v okviru te direktive, da se za težka vozila uporabi enak pristop kot za lahka vozila, potem ko se v prihodnosti na ravni EU za takšna vozila sprejme zakonodaja o standardih za emisije;
- razširitev področja uporabe na druge oblike javnega naročanja poleg nakupa, namreč zakup ter pogodbe o izvajanju javne službe javnega cestnega prevoza, izrednega potniškega prevoza ter najema avtobusov z voznikom;
- opredelitev minimalnih ciljev za nakup čistih vozil prek javnega naročanja na ravni držav članic, ki se razlikujejo po državah članicah in kategorijah vozil;
- odprava metodologije za monetizacijo zunanjih učinkov;
- uvedba sistema poročanja, v okviru katerega bodo države članice o izvajanju direktive morale poročati vsaka tri leta, najprej leta 2023 z vmesnim poročilom, leta 2026 pa s celovitim poročilom o doseganju cilja za leto 2025.

5. Posebne ugotovitve

5.1 EESO podpira utemeljitev direktive o čistih vozilih, čeprav bo imela le majhen učinek glede na skupna prizadevanja, ki so potrebna za doseg podnebnih ciljev EU, saj je njen cilj zgolj povečati javno naročanje čistih vozil, ne pa tudi nakup vozil s strani posameznikov in podjetij. Direktiva ima lahko kljub temu pomembno vlogo, saj javne naložbe lahko služijo kot zgled in pripomorejo k razvoju infrastrukture, ki bi jo lahko uporabljal tudi zasebni sektor, kar bi lahko tudi spodbudilo zasebne naložbe. Javne naložbe v čista vozila tudi neposredno vplivajo na čistost zraka za prebivalce, zlasti v mestnih središčih (na primer v okolici avtobusnih postaj).

5.2 EESO izraža nezadovoljstvo zaradi **nejasnosti** direktive⁽⁹⁾, zlasti zaradi razpršenosti informacij, različnih opredelitev ter zapletene metodologije štetja čistih vozil v dveh različnih obdobjih (do leta 2025 in v obdobju 2025–2030), v katerih se bodo opredelile mejnih vrednosti emisij najverjetneje znova spremenile. Ta zapletenost bo povzročila resno negotovost med deležniki.

5.3 Edino enostavno pravilo, ki ga vsebuje direktiva, je opredelitev in štetje vozil **brez izpušnih emisij**. To se v glavnem nanaša na 100-odstotno električna vozila, vendar pa je predvideno tudi odstopanje od tega načela, saj se kot čista vozila lahko štejejo tudi težka vozila na zemeljski plin, če je ta plin 100-odstotni biometan. Vsa ostala pravila so bolj zapletena, na primer štetje nekaterih vozil le kot 0,5 vozila ter različne vrste goriv glede na kategorijo vozil in emisijske standarde, ki se bodo v bližnji prihodnosti spremenili.

5.4 V **prehodnem obdobju** (do leta 2025) se kot čista vozila obravnavajo tudi **lahka vozila**, katerih izpušne emisije ne dosegajo določene mejne vrednosti, vendar se pri njihovem šteju uporablja utežni faktor 0,5. Mejne vrednosti so določene pri 40 CO₂ g/km za kombinirana vozila in 25 CO₂ g/km za osebna vozila, kar je sedaj dosegljivo le s priključnimi hibridi. Te mejne vrednosti se bodo spremenile takoj po uvedbi globalno usklajenega preskusnega postopka za lahka vozila (WLTP), kar se bo zgodilo precej pred letom 2025. Prehodno obdobje bo tako imelo dva dela. Deležniki na podlagi informacij iz direktive ne morejo predvideti posledic teh sprememb. Glede na to negotovost EESO dvomi, da bo prehodno obdobje do leta 2025 resnično pripomoglo k premostitvi tehnološke vrzeli, dokler ne bo tehnologija brez izpušnih emisij splošno na voljo, ter meni, da bo to predvsem povzročalo preglavice nosilec odločanja pri javnem naročanju. Posledično lahko pri javnem naročanju pride bodisi odloganja bodisi celo do pospešitve nabave, in to nabave stare tehnologije, zaradi česar pozneje ne bodo mogoče prihodnje naložbe v novo brezemisijsko tehnologijo.

⁽⁹⁾ COM(2017) 653 final, Priloga I.

5.5 Pri **težkih vozilih** je negotovosti še več. Za prehodno obdobje ni predvidenih emisijskih standardov, tehnologija brez izpušnih emisij pa je v primerjavi z lahkimi vozili manj razvita. V prvi fazi prehodnega obdobja se dopušča zemeljski plin s primesjo biometana, vendar pa z zmanjšanim utežnim faktorjem, medtem ko za naslednjo fazo mejne vrednosti ali opredeljitve sploh niso določene. Komisija želi te mejne vrednosti izvajati z delegiranim aktom, potem ko bodo opredeljene, vendar pa ni informacij o merilih za določitev teh novih mejnih vrednosti za emisije. EESO na podlagi teh dejstev ugotavlja, da je direktiva v zvezi s težkimi vozili **preuranjena**, in priporoča, da se ta del loči od sedanjega predloga in obravnava kasneje.

5.6 EESO pozdravlja splošen **tehnološko nevtralen** pristop, ki je dovzeten za nov razvoj. To je glede na velika raziskovalno-razvojna prizadevanja, ki jih podpira EU, pričakovano. Vendar pa želi opozoriti, da direktiva tega pristopa ne upošteva v celoti, saj so na primer izvzeta tekoča nefosilna goriva.

5.7 **Električna vozila** na baterijski pogon se trenutno zelo močno spodbujajo v mnogih državah po svetu, hkrati pa narašča tudi število njihovih proizvajalcev. Vendar je povečanje trga električnih vozil odvisno od mnogih dejavnikov, na katere ima avtomobilska industrija le omejen vpliv, med drugim od cene baterij, recikliranja baterij, infrastrukture za polnjenje, cene goriv in javnega naročanja, ki ga spodbuja ta direktiva.

5.8 Velik potencial za čisto mobilnost poleg električnih vozil na baterijski pogon predstavljajo tudi druge pogonske tehnologije. EESO obžaluje, da je to v direktivi premalo upoštevano. Tako na primer niso upoštevana **100-odstotno nefosilna goriva** (kot je biodizel HVO100, katerega uporaba je močno razširjena na Švedskem in v nekaterih drugih državah) ali morebitna prihodnja **sintetična goriva** iz odpadkov ali CO₂, ki se proizvajajo z odvečno električno energijo, ki je v vse večjih količinah na voljo zaradi neprestanega razvoja nestanovitnih obnovljivih virov energije.

5.9 Glede na sedanji razvoj sodobnih tehnologij prevoza EESO v prihodnjih letih priporoča **prožnejši pristop** namesto nespremenljivih mejnih vrednosti emisij in ciljev za javno naročanje. Zaradi poznejšega prilagajanja vrednosti se denimo zdi, da bi bilo treba izvesti vsaj vmesni pregled minimalnih ciljev.

6. Varstvo podnebja ali industrijska politika

6.1 Očitno je, da ta direktiva kljub naslovu ni prvotno usmerjena v čista vozila, varstvo podnebja in čisti zrak, temveč v javno naročanje in industrijsko politiko, z namenom spodbujanja nakupa določenih kategorij vozil, ki temeljijo na najčistejši (in ne zgolj čisti) tehnologiji. To razhajanje je razvidno iz podrobnejše preučitve različnih vrst „čistih vozil“ in alternativnih goriv, ki so opredeljena v tej direktivi. Nekatere vrste goriva lahko prispevajo k izboljšanju kakovosti zraka v mestih, vendar neugodno vplivajo na podnebje, na primer kadar električno energijo ali vodik za električna vozila proizvajajo termoelektrarne. Po drugi strani podnebnju prijazna nizkoemisijnska vozila na zemeljski plin iz biometana lahko prispevajo k lokalni onesnaženosti zraka. V obdobju do leta 2030, ki ga zajema direktiva, bodo popolnoma nefosilna biogoriva – čeprav jih ta direktiva ne sprejema – imela ključno vlogo pri izpolnjevanju podnebnih ciljev EU. Pristop na podlagi tehnologije brez izpušnih emisij poleg tega ne odraža ogljičnega odtisa vozila v njegovi celotni življenjski dobi.

6.2 Direktiva se v glavnem osredotoča na **industrijsko politiko, pri čemer se javno naročanje čistih vozil uporablja** kot spodbuda na strani povpraševanja, ki bi sprožila tržni razvoj, na primer v tržnem segmentu mestnih avtobusov. Komisija domneva, da javno naročanje čistih vozil za javni vozni park lahko vpliva tudi na zasebne nakupe čistih lahkih vozil, saj bosta na potrošnike vplivala večje zaupanje državljanov v zrelost in zanesljivost tehnologije ter še zlasti izboljšana javna infrastruktura za polnjenje in oskrbovanje z gorivom (pametno polnjenje), ki bo na voljo zasebnim uporabnikom, zlasti tistim, ki nimajo zasebne garaže.

6.3 Vendar pa EESO želi izraziti močne pomisleke glede **sorazmernosti tega pristopa**. Po navedbah v predlogu naj bi bil ta v skladu z načelom sorazmernosti. Vendar pa predlog ne upošteva **datnega finančnega bremena** za javne organe in ne vsebuje primerjave z drugimi možnimi ukrepi industrijske politike. Zato ni mogoče trditi, da je dodatno breme zlasti za mesta in občine pri javnem naročanju najučinkovitejši način za spodbujanje industrijske dejavnosti in razvoja trga. Tako

podjetja lokalnega javnega prevoza kot tudi predstavniki mest in občin so glede tega izrazili močne pomisleke. Ti deležniki so opozorili predvsem na naslednje:

- za naložbe so potrebna znatna dodatna finančna sredstva, kar zdaleč presega njihove zmogljivosti;
- številna mesta so že mnogo postorila za čisti prevoz, vendar direktiva ne upošteva teh prizadevanj;
- ne upoštevajo se sodobni avtobusi na dizelski pogon razreda Euro VI, čeprav so bili leta 2011 določeni kot nov standard⁽¹⁰⁾ in lahko prispevajo k stroškovno učinkovitemu zmanjšanju emisij v javnem prevozu;
- priključni hibridi po letu 2025 niso sprejemljivi;
- infrastruktura za električno polnjenje avtobusov in tovornjakov se precej razlikuje od polnjenja lahkih vozil, kot so osebna vozila, zato so sinergije dokaj omejene;
- izjeme so potrebne za vozila, ki jih uporabljajo gasilci, policija in reševalci;
- v nekaterih občinah javna naročila zajemajo majhno število vozil (manj kot deset), zato bo izjemno težko doseči minimalne cilje;
- predlagano poročanje je mogoče le s sprejemljivim upravnim bremenom, ko se kategorija čistih vozil uvede v uradne registre vozil.

6.4 Pomemben del javnega naročanja zadeva podjetja **lokalnega javnega prevoza**, ki so v lasti mest in občin, njihove finančne zmogljivosti pa so dokaj omejene. Vsaka dodatna naložba v najnaprednejšo tehnologijo z višjimi stroški (in z večjimi tveganji) lahko pomeni pomembno breme za državljane zaradi višjih cen vozovnic, višjih lokalnih davkov ali celo okrnjene ponudbe javnega prevoza. Poleg tega je treba priznati močna dosedanja prizadevanja mest in občin za čisti zrak, med drugim z razširjanjem uporabe javnega prevoza, ki se jih ne sme omejevati z novimi pravili za naročanje, ki zahtevajo minimalne cilje na ravni držav članic, vendar jih je težko doseči in nadzorovati na ravni občin, ki imajo zelo raznolika mala in velika podjetja javnega prevoza.

6.5 Ker področje uporabe predloga Komisije zajema tudi oddajanje naročil podizvajalcem, EESO izraža zaskrbljenost glede posledic, ki bi jih predlog utegnil imeti za **mala in srednja podjetja**; na večjih mestnih območjih mnoga majhna lokalna avtobusna podjetja pomagajo zagotavljati javne prevozne storitve kot podizvajalci podjetij za lokalni javni prevoz; ta podjetja ne razpolagajo nujno z vozili, ki jih zahteva direktiva, kar bi lahko pomenilo, da ne morejo več delovati kot podizvajalci.

6.6 EESO sklepoma ugotavlja, da je **pomanjkanje finančne podpore** glavna ovira za posodobitev javnega prevoza in javno naročanje čistih vozil, zato poziva Komisijo, naj ponovno preuči sedanji predlog, pri čemer naj poseben poudarek nameni financiranju, zlasti z upoštevanjem obstoječih instrumentov, kot so strateški in strukturni skladi (Evropski sklad za strateške naložbe – EFSI, evropski strukturni in investicijski skladi – skladi ESI) in instrument za povezovanje Evrope (IPE), ter, kar je najpomembnejše, opredeli prave prednostne naloge za naslednji večletni finančni okvir. Ta konkretna finančna podpora mora upoštevati razlike med državami, mesti in regijami v gospodarski moči in deležu prebivalstva, ki živi na mestnih območjih, s krovnim ciljem uskladitve javnega naročanja čistih vozil v vseh državah članicah. EESO še ugotavlja, da je potrebno ne le večje število čistih vozil za javni prevoz, ampak je tudi nujno več državljanov prepričati v uporabo te vrste prevoza, za kar mora ta postati občutno privlačnejši (povezave, udobje), namesto da se poudarja nizka cena vozovnic.

V Bruslju, 19. aprila 2018

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Luca JAHIER

⁽¹⁰⁾ Uredba Komisije (EU) št. 582/2011.