KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 18.4.2013
COM(2013) 214 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

dotyczące stosowania dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

SPRAWOZDANIE KOMISJI DLA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY, EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU REGIONÓW

dotyczące stosowania dyrektywy 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

WPROWADZENIE

Niniejszy dokument to pierwsze sprawozdanie dotyczące stosowania dyrektywy 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego[1] („dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów"), a także dotyczące działań wspierających podejmowanych przez państwa członkowskie, wymagane na mocy art. 10 wspomnianej dyrektywy.

Dyrektywa 2009/33/WE obowiązuje dopiero od niedawna, a jej wdrożenie w wielu państwach członkowskich uległo znacznemu opóźnieniu. Ponadto analiza była utrudniona ze względu na brak obowiązków sprawozdawczych dla państw członkowskich i niespójności w dostępnych danych. Tak więc w niniejszym sprawozdaniu możliwe było jedynie przedstawienie ograniczonej analizy jakościowej, i to głównie na podstawie studiów przypadków. Szczegółowe informacje zawarto w analizie przygotowanej dla Komisji[2].

Dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów ma na celu pobudzenie rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, a zatem wniesienie w sektorze transportu wkładu w realizację polityki UE w dziedzinie środowiska, zmian klimatu i energii. Termin transpozycji wyznaczono na dzień 4 grudnia 2010 r.

Dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów kupowanych przez instytucje zamawiające i podmioty zamawiające zdefiniowane w dyrektywach w sprawie zamówień publicznych[3], a także do operatorów transportu publicznego, zdefiniowanych w rozporządzeniu w sprawie transportu publicznego[4]. Dyrektywa wymaga uwzględnienia zużycia energii podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, emisji dwutlenku węgla (CO_2), a także emisji tlenków azotu (NO_x), węglowodorów niemetanowych (NMHC) i cząstek stałych (PM). Tak więc dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów po raz pierwszy wprowadziła wymogi w zakresie ochrony środowiska do prawa zamówień publicznych w całej UE.

Dyrektywa określa dwie opcje umożliwiające uwzględnienie oddziaływania na zużycie energii i na środowisko: pierwsza z nich to określenie wymogów technicznych dotyczących

---

1 Dyrektywa 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Dz.U. 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 Dyrektywa 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady koordynująca procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych; dyrektywa 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi.

4 Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

parametrów pojazdów w odniesieniu do oddziaływania na zużycie energii i na środowisko. Druga opcja umożliwia potraktowanie tych oddziaływań jako kryteriów udzielania zamówień.

W dyrektywie określono metodologię obliczania kosztów całego cyklu użytkowania w odniesieniu do zużycia energii, emisji CO_2 oraz emisji zanieczyszczeń z pojazdów. Takie podejście oparte na określeniu wartości pieniężnej internalizuje zewnętrzne koszty transportu, co jest długofalowym celem polityki UE. Zapewnia ono przewagę bardziej energooszczędnym i ekologicznie czystszym pojazdom oraz przyspiesza ich penetrację rynkową, zarówno w segmencie pojazdów z konwencjonalnymi silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania, jak i pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

1. WDROŻENIE DYREKTYWY W SPRAWIE EKOLOGICZNIE CZYSTYCH POJAZDÓW W PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH

Termin transpozycji dyrektywy wyznaczono na dzień 4 grudnia 2010 r. W podanym terminie z obowiązku tego wywiązały się jedynie trzy państwa członkowskie. W stosunku do państw, które nie wywiązały się z tego obowiązku, Komisja była zmuszona wszcząć postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego. W chwili sporządzania niniejszego sprawozdania wszystkie toczące się postępowania były zamknięte w związku z dokonaniem transpozycji w odnośnych państwach członkowskich.

Pozostaje jednakże jedno państwo członkowskie, które nadal nie transponowało dyrektywy w pełni do swojego prawa krajowego. W tym państwie członkowskim, czyli na Łotwie, proces transpozycji trwa nadal. Przebieg procesu transpozycji przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1: Przegląd procesu transpozycji dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów w państwach członkowskich

	Państwo członkowskie	**Transpozycja krajowa**	**Działanie podjęte przez Komisję**
Data określona w dyrektywie: 4 grudnia 2010 r.	Republika Czeska Dania, Portugalia	wrzesień 2010 r. grudzień 2010 r.	Nie dotyczy
2011 r.	Litwa Bułgaria, Cypr, Węgry, Włochy, Hiszpania Rumunia Francja, Niemcy, Polska, Malta	luty 2011 r. marzec 2011 r. kwiecień 2011 r. maj 2011 r.	27 stycznia 2011 r.: Ze względu na nieprzekazanie informacji o środkach krajowych, wezwanie do usunięcia uchybienia przekazano 13 państwom członkowskim UE (Belgia, Niemcy, Hiszpania, Finlandia, Francja, Włochy, Cypr, Litwa, Węgry, Malta, Niderlandy, Polska i Rumunia)
	Grecja, Irlandia, Luksemburg, Niderlandy, Słowacja, Szwecja Zjednoczone Królestwo Belgia, Estonia	czerwiec 2011 r. lipiec 2011 r. październik 2011 r.	16 czerwca 2011 r.: 10 państwom członkowskim UE (Austria, Bułgaria, Estonia, Grecja, Irlandia, Luksemburg, Słowenia, Słowacja, Szwecja i Zjednoczone Królestwo) przekazano uzasadnioną opinię 25 listopada 2011 r.: Ze względu na brak środków dotyczących prowincji Åland

	Państwo członkowskie	Transpozycja krajowa	Działanie podjęte przez Komisję
			uzasadnioną opinię przekazano Finlandii
2012 r.	Austria Słowenia Finlandia Łotwa	luty 2012 r. marzec 2012 r. kwiecień 2012 r. 2013 r. (planowana)	22 marca 2012 r.: Decyzja Komisji o wniesieniu do Trybunału Sprawiedliwości UE pozwu przeciwko Finlandii (cofnięta po przekazaniu przez Finlandię powiadomienia o integralnej transpozycji)

W większości przypadków proces transpozycji polegał raczej na wprowadzaniu zmian w obowiązujących aktach prawnych dotyczących zamówień publicznych niż na przyjmowaniu nowych przepisów. Ponadto kilka państw członkowskich przygotowało wytyczne dotyczące wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE lub zamierza przygotować takie dokumenty.

Państwa członkowskie nie zgłosiły żadnych zwolnień przewidzianych w art. 2 wspomnianej dyrektywy.

W celu ułatwienia wdrożenia dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów, dnia 30 marca 2009 r. (data przyjęcia dyrektywy przez Radę Unii Europejskiej) Komisja otwarła specjalny portal internetowy. Portal zawierał dodatkowe objaśnienia dotyczące dyrektywy. Znajdował się na nim również kalkulator umożliwiający określenie pieniężnej wartości energii, emisji CO_2 i zanieczyszczeń, a także informacje o powiązanych strategiach politycznych i środkach podejmowanych w państwach członkowskich. Następnie w związku z transpozycją dyrektywy 2009/33/WE otwarto bardziej rozbudowany portal poświęcony ekologicznie czystym pojazdom[5] z myślą o ułatwieniu stosowania dyrektywy. Na portalu tym udostępniono dane umożliwiające obliczenie kosztów całego cyklu użytkowania dla wszystkich pojazdów na rynku. Ułatwia on wspólne udzielanie zamówień, pomagając we wspólnym kupowaniu pojazdów, co umożliwia osiągnięcie korzyści skali występujących w przypadku większych zakupów. Na portalu znajdują się również informacje o przepisach dotyczących zamówień publicznych oraz o specjalnych programach i zachętach do zakupu i użytkowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, na poziomie UE i w poszczególnych państwach członkowskich, na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym.

2. DZIAŁANIA WSPIERAJĄCE PODEJMOWANE PRZEZ PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE

W ostatnich latach wiele państw członkowskich podjęło dodatkowe środki mające na celu wsparcie rozwoju rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, co przyczyniło się do realizacji celów dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów. Takie środki obejmują zachęty i wsparcie dla ekologicznie czystych pojazdów zapewniane przez organy publiczne, a także stymulowanie zakupów i użytkowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w sposób pośredni, np. poprzez selektywne ograniczenia dostępu i różnicowanie zarządzania lokalnym popytem z zastosowaniem kryteriów środowiskowych, a także opodatkowanie pojazdów.

[5] http://www.cleanvehicle.eu/.

W przypadku zastosowania ograniczeń dostępu, pojazdy muszą zwykle odpowiadać wymaganemu standardowi/poziomowi emisji lub innym kryteriom, których spełnienie umożliwia wejście na rynek. Tak więc działania zmierzające do poprawy stanu środowiska w skali lokalnej mogą także przynieść szersze korzyści, jeśli w ich wyniku pobudzony zostanie popyt na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy.

Projekty demonstracyjne, takie jak te wspierane przez inicjatywę CIVITAS, mogą potencjalnie promować najlepsze praktyki i zainteresowanie ekologicznie czystymi i energooszczędnymi pojazdami dla sektora publicznego, zwłaszcza w przypadku osiągnięcia korzyści.

Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury do celów tankowania i ładowania akumulatorów ma kluczowe znaczenie dla działań zmierzających do zwiększenia skali sprzedaży i użycia ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów wykorzystujących alternatywne paliwa/technologie. Ich upowszechnienie może być utrudnione przez brak pewności konsumentów co do dostępności paliw alternatywnych. Wagę tego aspektu podkreślono we wniosku Komisji dotyczącym dyrektywy w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych[6].

Dostępność infrastruktury do tankowania/ładowania akumulatorów różni się bardzo pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi i w ich obrębie oraz powinna być w większym stopniu zharmonizowana w celu osiągnięcia pełnych korzyści zapewnianych przez rynek wewnętrzny pod względem szerokiego upowszechnienia ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne, o których mowa w komunikacie Komisji dotyczącym czystej energii dla transportu[7].

3. ZASTOSOWANIE OPCJI PRZEWIDZIANYCH W DYREKTYWIE W SPRAWIE EKOLOGICZNIE CZYSTYCH POJAZDÓW

Transponując omawianą dyrektywę do przepisów krajowych większość państw członkowskich skorzystała z wszystkich opcji określonych w art. 5 ust. 3 dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów.

Pozwala to organom publicznym na uwzględnienie oddziaływania pojazdów na zużycie energii i na środowisko w procedurach zamówień poprzez określenie wymogów technicznych lub potraktowanie takich oddziaływań jako kryteriów udzielania zamówień. W tym drugim przypadku możliwe jest także określenie wartości pieniężnej takich oddziaływań.

Główne powody skorzystania z wszystkich opcji określonych w art. 5 ust. 3 dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów podawane przez państwa członkowskie to zapewnienie instytucji zamawiającej większej elastyczności, umożliwienie jej wyboru opcji najlepiej odpowiadających jej potrzebom w zakresie zamówień oraz najwłaściwszych biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania. Tylko Słowenia, która zdecydowała się wyłącznie na umożliwienie potraktowania oddziaływań na zużycie energii i na środowisko jako kryteriów udzielenia zamówień, Republika Czeska, która nie zezwoliła na zastosowanie opcji określenia wartości pieniężnej, oraz Szwecja, która nie zapewniła możliwości uznania oddziaływań na zużycie energii i na środowisko za kryteria udzielania zamówień, ograniczyły wybór opcji w

[6] COM(2013) 18 final.
[7] COM(2013) 17 final.

celu zagwarantowania prostoty lub spójności z obowiązującym podejściem krajowym. Przegląd procesu zastosowania dyrektywy przedstawiono w tabeli 2.

Tabela 2: Stosowanie art. 5 ust. 3 w państwach członkowskich UE

Działanie podjęte przez państwo członkowskie w związku z art. 5 ust. 3	**Państwa członkowskie**
Dopuszczenie wszystkich opcji	24 państwa członkowskie: Austria, Belgia, Bułgaria. Cypr, Dania, Estonia, Francja, Finlandia, Niemcy, Grecja, Węgry, Irlandia, Włochy, Łotwa, Litwa, Luksemburg, Malta, Niderlandy, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Hiszpania, Zjednoczone Królestwo
Dopuszczenie tylko opcji 1 (tj. określenie wymogów technicznych dotyczących parametrów energetycznych i środowiskowych pojazdów)	-
Dopuszczenie tylko opcji 2a (tj. oddziaływania na zużycie energii i na środowisko uważa się za kryteria udzielania zamówień)	Słowenia
Dopuszczenie tylko opcji 2b (tj. określa się wartość pieniężną oddziaływań na zużycie energii i na środowisko)	-
Opcje 1 i 2a)	Republika Czeska
Opcje 1 i 2b)	Szwecja

Na poziomie krajowym Niemcy przedstawiły niepotwierdzone informacje odnoszące się do opcji najczęściej wybieranych przez instytucje zamawiające (zgodnie z przepisami transponowanymi w Niemczech dopuszczalne są obecnie wszystkie przewidziane opcje), z których wynika, że najczęściej wybierana jest opcja 1, podczas gdy druga pod względem popularności jest opcja 2a. Zaznaczono, że prawdopodobnie najrzadziej wybierano opcje 2b, głównie ze względu na trudności związane z jej stosowaniem. Pogląd ten poparły osoby kontaktowe z **Hamburga**, stwierdzając, że dotychczas korzystano tam wyłącznie z opcji 1, przede wszystkim ze względu na łatwość jej zastosowania. W **Kopenhadze** organy ds. transportu publicznego korzystały z wszystkich opcji, zgłaszając przy tym pozytywne doświadczenia z zastosowaniem każdej z nich. W **Bolonii** skorzystano z opcji 2a i 2b, nie są jednak jeszcze dostępne dane dotyczące pozytywnych lub negatywnych doświadczeń z zastosowaniem tych metod. Słowenia zastosowała metodologię obliczania kosztów całego cyklu użytkowania, aczkolwiek stwierdzono, że brakuje informacji dotyczących parametrów w zakresie emisji. Przedstawiciele z Kopenhagi, Bolonii i Słowenii mają dopiero przedstawić opinię, czy należy pozostawić dostępne opcje w obecnej formie, czy też je zmienić. W **Gandawie** zastosowano opcje zarówno wymogów technicznych, jak i kryteriów udzielania zamówień (tj. opcje 1 i 2a). W przypadku pierwszej z opcji określana jest tylko technologia, z której powinien korzystać zamawiany pojazd (na podstawie przeglądu pojazdów dostępnych na rynku), natomiast w przypadku kryteriów udzielania zamówień pojazdy muszą się odznaczać co najmniej minimalnymi parametrami środowiskowymi. W **Sztokholmie** dyrektywa 2009/33/WE umożliwia dalsze stosowanie podejścia przyjętego poprzednio w tym mieście, zgodnie z którym praktycznie określa się wymogi techniczne, tj. możliwe jest tylko zamówienie pojazdów odpowiadających krajowej definicji pojazdu czystego ekologicznie.

Przedstawiciele Gandawy i Sztokholmu uznali, odpowiednio, że potrzebne są dodatkowe wytyczne dotyczące oddziaływania na zużycie energii i na środowisko oraz że niezbędne jest zrównoważenie czynników branych pod uwagę w opcji określania wartości pieniężnej. **Londyńscy**, **wiedeńscy** i **rumuńscy operatorzy transportu publicznego** wszyscy określają standardy środowiskowe, którym muszą odpowiadać zamawiane pojazdy, natomiast w **Barcelonie** pod uwagę bierze się, obok innych czynników, koszty całego cyklu użytkowania.

Większość państw członkowskich była zdania, że należy zachować wszystkie opcje. Wynikało to w dużej mierze z faktu, że od czasu transpozycji dyrektywy 2009/33/WE zdobyły one ograniczone doświadczenie w jej zakresie. Nie przeprowadzono bowiem dotychczas ocen mających na celu określenie oddziaływania omawianej dyrektywy, w tym na rozwój rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów. Niektóre państwa członkowskie wskazały również, że systemy krajowe w UE są zróżnicowane, a zatem zachowanie możliwości wyboru różnych opcji jest ważne, gdyż zapobiegnie postawieniu niektórych państw członkowskich w niekorzystnej sytuacji.

W odniesieniu do kwestii, czy któraś z opcji powinna zostać zmodyfikowana, państwa członkowskie uznały, że ograniczony zakres doświadczeń w zakresie stosowania dyrektywy 2009/33/WE uniemożliwia im zasugerowanie sposobów wprowadzenia usprawnień na tym etapie. Wymagałoby to większego doświadczenia i oceny oddziaływań.

Szczegółowe wytyczne dotyczące stosowania różnych opcji określonych w dyrektywie 2009/33/WE oraz względnej wagi, jaką należy przykładać do jej poszczególnych przepisów, przygotowano tylko w kilku państwach członkowskich, takich jak Niderlandy, Łotwa, Dania, Francja i Zjednoczone Królestwo.

4. ODDZIAŁYWANIE DYREKTYWY W SPRAWIE EKOLOGICZNIE CZYSTYCH POJAZDÓW

Ocenę oddziaływania dyrektywy 2009/33/WE poważnie utrudnił brak obowiązków sprawozdawczych dla państw członkowskich, a dodatkowo skomplikował brak kompleksowych danych, zarówno ze strony zamawiających, jak i ze strony producentów. Nie jest dostępny żaden spójny zbiór danych dotyczących parametrów energooszczędności, emisji CO_2 i emisji zanieczyszczeń z pojazdów zakupionych zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie.

Także fakt, że w wielu państwach członkowskich dyrektywę 2009/33/WE wdrożono w terminie znacznie późniejszym niż pierwotnie planowana data transpozycji sprawia, że na obecnym wczesnym etapie nie można się spodziewać żadnego poważnego oddziaływania omawianych przepisów.

Ocenę oczekiwanego oddziaływania dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów przeprowadzono jedynie w kilku przypadkach. Bardzo niewiele państw członkowskich przeprowadziło ocenę potencjalnego spodziewanego oddziaływania opcji określonych w art. 5 ust. 3 dyrektywy. W Zjednoczonym Królestwie przeprowadzono ocenę oddziaływania transponowanych przepisów, lecz w odniesieniu do dyrektywy w całości, a nie poszczególnych opcji. Z oceny tej wynika, że wdrożenie dyrektywy w Zjednoczonym Królestwie powinno przynieść korzyści ekonomiczne o wartości 27 mln EUR. Ze względu na opóźnienia w procesie transpozycji i brak wiarygodnych danych dotyczących skutków wdrożenia, brakuje jednak nadal miarodajnych ocen oddziaływania po faktycznym wdrożeniu.

W wielu państwach członkowskich jeszcze przed wprowadzeniem dyrektywy 2009/33/WE stosowano „ekologiczne" wymogi w zakresie zamówień publicznych dotyczące zakupu pojazdów. Dlatego też oddziaływanie omawianej dyrektywy na panującą tam sytuację jest minimalne. Uznano jednak za możliwe odniesienie przez organy publiczne korzyści ze sformalizowania kryteriów zamówień, a korzyści takich oczekuje się w przypadku państw członkowskich, w których dotychczas nie istniały żadne formalne kryteria tego rodzaju.

Wiele miast w UE prowadzi politykę mającą na celu zamawianie ekologicznie czystszych i bardziej energooszczędnych pojazdów. Taka polityka przyczynia się do ograniczenia emisji z publicznych parków samochodowych takich miast. Często miasta te kierują się koniecznością sprostania unijnym standardom dotyczącym jakości powietrza. W związku z wprowadzeniem dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów oczekuje się, że więcej miast oczyści swoje parki samochodowe, korzystając z opcji określonych w dyrektywie.

Producenci wskazali, że więcej organów publicznych ocenia koszty całego cyklu użytkowania i oddziaływania pojazdów zamiast skupiać się tylko na kosztach zakupu. Wydaje się, że pod tym względem dyrektywa 2009/33/WE skutkuje zmianą nastawienia, co może mieć istotny wpływ na decyzje zakupowe organów publicznych i operatorów transportu publicznego w dłuższym horyzoncie czasowym.

W odniesieniu do szerszych skutków panowało jednak odczucie, że skrajnie trudno byłoby ocenić oddziaływanie dyrektywy 2009/33/WE, gdyż podobne przewidywane oddziaływania mogą być również efektem innych środków politycznych. Chociaż rynek pojazdów niskoemisyjnych rośnie, trudno jest przypisać to wdrożeniu omawianej dyrektywy, a bardziej prawdopodobnymi przyczynami wydają się być inne czynniki (w tym rozwój technologiczny, inne przepisy UE, krajowa polityka opodatkowania pojazdów, warunki rynkowe, istniejące rządowe programy zachęt itd.).

Wiele państw członkowskich wspomniało niską aktywność w zakresie publicznych zamówień w odniesieniu do pojazdów (i innych sektorów) w ostatnich latach – w wyniku globalnej recesji wiele z nich dysponowało bardzo ograniczonymi funduszami na odnowienie parków samochodowych/umów o świadczenie usług.

Kolejnym czynnikiem mogącym mieć wpływ na decyzje zakupowe organów publicznych i prywatnych zainteresowanych stron mogły być wysokie ceny benzyny/energii, wspomniane przez jedno z państw członkowskich. Szacuje się, że takie względy mogły mieć wpływ na decyzje podejmowane we wszystkich państwach. W niektórych przypadkach całkowite koszty posiadania mają istotny wpływ na decyzje zakupowe (w szczególności dotyczące pojazdów ciężarowych i pojazdów wchodzących w skład parków samochodowych), co może do pewnego stopnia skłaniać producentów pojazdów do poszerzania własnej oferty pojazdów czystych ekologicznie.

Brak wspólnych procedur w zakresie pomiaru emisji CO_2 z pojazdów ciężarowych stwarzał barierę dla zastosowania dyrektywy 2009/33/WE do takich pojazdów. W związku z tym na portalu poświęconym pojazdom czystym ekologicznie przedstawiono specjalną metodologię obliczeniową. Ponadto Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP) i Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA) wspólnie uzgodniły, w jaki sposób operatorzy i organizatorzy zamówień publicznych mogą stosować dyrektywę w sprawie ekologicznie czystych pojazdów w przetargach na autobusy. Podobną współpracę można podjąć w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów ciężarowych.

Od 2013 r. wszystkie silniki pojazdów ciężarowych będą poddawane badaniu zgodnie z „Ogólnoświatowym zharmonizowanym cyklem przejściowym pojazdów ciężarowych"

zdefiniowanym pod auspicjami EKG ONZ. Jak stwierdzono w sprawozdaniu końcowym[8] odnośnej grupy roboczej, celem przeprowadzonych badań wstępnych było opracowanie ogólnoświatowego zharmonizowanego cyklu badań silnika pod kątem emisji spalin. Narzędzie to będzie wykorzystywane do pomiaru emisji zanieczyszczeń powietrza, emisji CO_2 i zużycia paliwa. Takie pomiary ułatwią szersze zastosowanie opcji określenia wartości pieniężnej zgodnie z dyrektywą w sprawie ekologicznie czystych pojazdów.

Dotychczas nie znaleziono dowodów na preferencję w stosunku do jakiejkolwiek technologii, co potwierdza całkowitą neutralność technologiczną podejścia przyjętego w omawianej dyrektywie.

5. ODTWORZENIE PODEJŚCIA OKREŚLONEGO W DYREKTYWIE W SPRAWIE EKOLOGICZNIE CZYSTYCH POJAZDÓW

Dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów wiąże się ze stopniowym przejściem polityki UE do aktywniejszego i spójniejszego włączania wymogów ochrony środowiska do przepisów UE w zakresie zamówień publicznych i produktów. Podejścia podobne do tego przyjętego w dyrektywie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów w odniesieniu do oddziaływania w całym cyklu użytkowania na zasoby i środowisko są od wielu lat przyjęte w niektórych innych sektorach, takich jak budynki, urządzenia elektryczne lub sprzęt biurowy. Takie inicjatywy, wraz z coraz ekologicznie czystszymi i coraz bardziej energooszczędnymi pojazdami, odegrają zasadniczą rolę pod względem osiągnięcia celu UE 2020 polegającego na poprawieniu o 20 % efektywności energetycznej w UE.

Ewolucja przepisów w zakresie zamówień publicznych w kierunku podejścia opartego na opłacalności, w tym rachunku kosztów cyklu życia, została w sposób ogólny przedstawiona we wniosku Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. dotyczącym zmiany obowiązujących dyrektyw w sprawie zamówień publicznych,[9] w szczególności w art. 66 poświęconym kryteriom udzielania zamówienia i w art. 67 poświęconym rachunkowi kosztów cyklu życia. Zmiany objęte przedstawionymi we wniosku zmienionymi ramami powinny poskutkować spójniejszym uwzględnianiem kryteriów środowiskowych w decyzjach z zakresu zamówień publicznych w UE.

Chociaż nie znaleziono dowodów na bezpośredni wpływ dyrektywy 2009/33/WE na podejście przyjmowane w sektorze prywatnym w odniesieniu do zamawiania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, znane są przykłady zamawiania przez sektor prywatny bardziej energooszczędnych pojazdów. Należy jednak zaznaczyć, że zamawianie energooszczędnych pojazdów przez sektor prywatny to tylko jeden z elementów zarządzania parkiem samochodowym. Zamawianie takich pojazdów może prowadzić do obniżenia kosztów zarządzania parkiem samochodowym, zwłaszcza jeśli koszty utrzymania pojazdu energooszczędnego w całym jego cyklu życia są mniejsze niż w przypadku pojazdów konwencjonalnych. Innymi elementami energooszczędnego zarządzania parkiem samochodowym są jednakże maksymalizacja ładunków, ograniczanie pustych przebiegów i ekologiczny styl jazdy. W związku z tym liczne przedsiębiorstwa posiadające rozbudowane parki samochodowe, np. firmy kurierskie, takie jak DHL, TNT i UPS, zarządzają swoimi pojazdami w sposób obniżający zużycie energii, a co za tym idzie emisje. W przypadku takich firm tego rodzaju zarządzanie parkiem samochodowym nie tylko stanowi reakcję na

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

[9] COM(2011) 896.

szersze obawy ekologiczne, w tym wyrażane przez ich klientów, lecz ma także sens ekonomiczny. Można zidentyfikować różne przykłady stosowanych globalnie dobrych praktyk w dziedzinie czystego ekologicznie zarządzania parkiem samochodowym.

W Finlandii podejścia określone w dyrektywie 2009/33/WE przyjęto w sektorze prywatnym. Wskazówki dotyczące zamówień opracowane w związku z wdrożeniem dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zostały również udostępnione dużym nabywcom prywatnym, np. kupującym samochody służbowe, co jest ważne, gdyż prawie jedna piąta nowych samochodów sprzedawanych w Finlandii to samochody służbowe.

6. WNIOSKI

Wskutek opóźnienia w większości państw członkowskich transpozycji dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zdobyte dotychczas doświadczenia w zakresie stosowania tej dyrektywy są ograniczone, co utrudniło ocenę oddziaływań w ramach niniejszego sprawozdania monitorującego. Sytuację dodatkowo pogorszył brak obowiązków sprawozdawczych dla państw członkowskich.

Do celów uwzględnienia zużycia energii oraz emisji CO_2 i zanieczyszczeń w procedurach zamawiania pojazdów konieczne wydają się dodatkowe wytyczne odnoszące się do stosowania różnych opcji określonych w dyrektywie. Należy również wspierać ciągle jeszcze nowe podejście oparte na określeniu wartości pieniężnej. Takie wytyczne powinny zapewnić państwa członkowskie, zwracając szczególną uwagę na swoje odnośne przepisy krajowe. Pod uwagę należy również wziąć specjalne szkolenie personelu odpowiedzialnego za wdrażanie odnośnych przepisów krajowych.

Portal poświęcony ekologicznie czystym pojazdom uważa się za przydatne narzędzie pomagające organom publicznym w zamawianiu ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, także pod względem gromadzenia doświadczeń w stosowaniu omawianej dyrektywy. Komisja udoskonali portal poświęcony pojazdom czystym ekologicznie w reakcji na oczekiwania organizatorów zamówień publicznych i prywatnych. Ponadto zostanie usprawniona funkcja portalu mająca na celu stymulowanie zamówień wspólnych na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy, w tym poprzez dalsze ułatwienie bliższych kontaktów między odnośnymi organami krajowymi i regionalnymi w państwach UE-27 i innych.

Oczekuje się, że przyczyni się to do szybszego wzmocnienia rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, dzięki czemu przemysł osiągnie korzyści skali i będzie mógł oferować bardziej konkurencyjne produkty. Zwrócenie większej uwagi na klientów prywatnych może również zwiększyć oddziaływanie dyrektywy 2009/33/WE, zgodnie z pierwotnym celem dotarcia najpierw bezpośrednio do sektora publicznego, a następnie do profesjonalnych i prywatnych organizatorów zamówień.

W celu poszerzenia wiedzy na temat omawianej dyrektywy różne zainteresowane strony, takie jak stowarzyszenia branżowe w UE, mogą opracować wytyczne dla swoich członków, tak jak zrobiło to Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP).

W grudniu 2012 r. Komisja otworzyła Europejskie Obserwatorium Elektromobilności (EEO)[10], mające zapewnić gromadzenie i dystrybucję przez organy regionalne i lokalne kluczowych danych statystycznych dotyczących elektromobilności (pojazdy elektryczne zasilane akumulatorowo i pojazdy elektryczne z ogniwami paliwowymi) w spójny sposób. EEO powinno stać się dla europejskich regionów główną platformą informacyjną w dziedzinie elektromobilności. Powinno także dostarczać wiadomości, w jaki sposób zamówienia publiczne na szczeblu lokalnym wpływają na rozwój rynku pojazdów elektrycznych lub pojazdów z ogniwami paliwowymi w Europie.

W kolejnym przeglądzie dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych pojazdów zaplanowanym na 2014 r. Komisja zamierza poddać gruntownej ocenie wartość dodaną zapewnianą przez dyrektywę. W tym kontekście Komisja może wziąć pod uwagę możliwość uproszczenia stosowania omawianej dyrektywy. Można to osiągnąć poprzez zawężenie wyboru na poziomie państwa członkowskiego, np. przez skupienie się na najprostszym podejściu do obliczeń, które mają zostać wykonane. To uniemożliwiłoby ewentualne rozdrobnienie rynku wewnętrznego w wyniku różnych wyborów technologicznych. Poprzez powiązanie popytu z rynkiem wewnętrznym mogłoby to także stworzyć lepsze warunki dla osiągnięcia korzyści skali sprzyjających innowacyjnym technologiom stosowanym w pojazdach. Na państwa członkowskie można również nałożyć jasne wymogi sprawozdawcze.

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