ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα έκθεση είναι η πρώτη για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών[1] («οδηγία για τα καθαρά οχήματα»), καθώς και τη στήριξη των δράσεων που αναλαμβάνονται από τα κράτη μέλη, όπως ορίζεται στο άρθρο 10 της εν λόγω οδηγίας.

Η οδηγία 2009/33/ΕΚ τέθηκε σε ισχύ μόλις πρόσφατα και η εφαρμογή της σε αρκετά κράτη μέλη έχει καθυστερήσει σημαντικά. Επιπλέον, η ανάλυση κατέστη δύσκολη, εξαιτίας της απουσίας υποχρεώσεων των κρατών μελών για υποβολή εκθέσεων και των ασυνεπειών στα διαθέσιμα στοιχεία. Συνεπώς, η παρούσα έκθεση μπορεί να παράσχει μόνο περιορισμένη ποιοτική ανάλυση, και, ως επί το πλείστον, βάσει μελετών περιπτώσεων. Λεπτομερές υλικό παρέχεται σε μελέτη που εκπονήθηκε για την Επιτροπή[2].

Η οδηγία για τα καθαρά οχήματα αποσκοπεί στην τόνωση της αγοράς καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων, συμβάλλοντας έτσι, όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών, στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ενέργεια, το κλίμα και το περιβάλλον. Η προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο ορίστηκε στις 4 Δεκεμβρίου 2010.

Η οδηγία εφαρμόζεται σε οχήματα που αγοράζονται από αναθέτουσες αρχές και αναθέτοντες φορείς κατά την έννοια των οδηγιών περί δημοσίων συμβάσεων[3], καθώς και από επιχειρήσεις δημοσίων μεταφορών, κατά την έννοια του κανονισμού για τις δημόσιες συγκοινωνίες[4]. Η οδηγία προβλέπει ότι λαμβάνονται υπόψη η λειτουργική κατανάλωση ενέργειας, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO_2), οξειδίων του αζώτου (NO_x), υδρογονανθράκων πλην του μεθανίου (NMHC) και αιωρούμενων σωματιδίων (PM) καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος. Ως εκ τούτου, η οδηγία για τα καθαρά οχήματα εισήγαγε για πρώτη φορά υποχρεώσεις αειφορίας στο δίκαιο των δημόσιων συμβάσεων για το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οδηγία προσφέρει δύο επιλογές όταν λαμβάνονται υπόψη οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις: Η πρώτη είναι ο καθορισμός τεχνικών προδιαγραφών για τις

---

1 Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών, ΕΕ L 120 σ. 5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:el:pdf)

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

3 Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών

4 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές

επιδόσεις των οχημάτων σε σχέση με τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η δεύτερη επιλογή παρέχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν οι εν λόγω επιπτώσεις ως κριτήρια κατακύρωσης.

Η οδηγία ορίζει μεθοδολογία για τον υπολογισμό του λειτουργικού κόστους καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος όσον αφορά την ενεργειακή κατανάλωση, τις εκπομπές CO_2 και τις εκπομπές ρύπων των οχημάτων. Αυτή η χρηματική προσέγγιση εσωτερικεύει το εξωτερικό κόστος των μεταφορών, κάτι που αποτελεί μακροπρόθεσμο στόχο της ενωσιακής πολιτικής. Με αυτόν τον τρόπο τα ενεργειακώς αποδοτικότερα και καθαρότερα οχήματα αποκτούν πλεονέκτημα και επιταχύνεται η διείσδυση στην αγορά τόσο των συμβατικών οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης αλλά και των οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων.

1. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΑΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ

Η προθεσμία για τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο ορίστηκε στις 4 Δεκεμβρίου 2010. Μόνο τρία κράτη μέλη συμμορφώθηκαν με την εν λόγω υποχρέωση έως την ημερομηνία αυτή. Η Επιτροπή αναγκάστηκε να κινήσει διαδικασία επί παραβάσει κατά των κρατών μελών που δεν συμμορφώθηκαν με την εν λόγω υποχρέωση. Κατά τη σύνταξη της παρούσας έκθεσης, έχουν κλείσει όλες οι εν εξελίξει διαδικασίες επί παραβάσει κατόπιν μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο από τα αντίστοιχα κράτη μέλη.

Ωστόσο, ένα κράτος μέλος δεν έχει ακόμη μεταφέρει πλήρως την οδηγία στην εθνική του νομοθεσία. Το εν λόγω κράτος μέλος, η Λεττονία, βρίσκεται ακόμη στο στάδιο ολοκλήρωσης της μεταφοράς. Στον Πίνακα 1 παρέχεται επισκόπηση της εξέλιξης της διαδικασίας μεταφοράς.

Πίνακας 1: Επισκόπηση της διαδικασίας μεταφοράς της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών

	Κράτος μέλος	**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**	**Δράση της Επιτροπής**
Ημερομηνία που καθορίζεται στην οδηγία: 4 Δεκεμβρίου 2010	Τσεχική Δημοκρατία Δανία, Πορτογαλία	Σεπτέμβριος 2010 Δεκέμβριος 2010	Δ/Υ
2011	Λιθουανία Βουλγαρία, Κύπρος, Ουγγαρία, Ιταλία, Ισπανία Ρουμανία Γαλλία, Γερμανία, Πολωνία, Μάλτα	Φεβρουάριος 2011 Μάρτιος 2011 Απρίλιος 2011 Μάιος 2011	27.01.2011: Αποστολή προειδοποιητικής επιστολής σε 13 κράτη μέλη της ΕΕ λόγω μη κοινοποίησης των εθνικών μέτρων (Βέλγιο, Γερμανία, Ισπανία, Φινλανδία, Γαλλία, Ιταλία, Κύπρος, Λιθουανία, Ουγγαρία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία και Ρουμανία)
	Ελλάδα, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Σλοβακία, Σουηδία	Ιούνιος 2011	16.06.2011: Αποστολή αιτιολογημένης γνωμοδότησης σε 10 κράτη μέλη της ΕΕ (Αυστρία, Βουλγαρία, Εσθονία,

	Κράτος μέλος	Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο	Δράση της Επιτροπής
	Ηνωμένο Βασίλειο	Ιούλιος 2011	Ελλάδα, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Σλοβενία, Σλοβακία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο) 25.11.2011:
	Βέλγιο, Εσθονία	Οκτώβριος 2011	Αποστολή αιτιολογημένης γνωμοδότησης στη Φινλανδία λόγω απουσίας μέτρων για την επαρχία Åland
2012	Αυστρία Σλοβενία Φινλανδία Λεττονία	Φεβρουάριος 2012 Μάρτιος 2012 Απρίλιος 2012 2013 (προγραμματισμένη)	22.03.2012: Απόφαση της Επιτροπής να παραπεμφθεί η Φινλανδία στο Δικαστήριο της ΕΕ (έκλεισε μετά την κοινοποίηση της μεταφοράς της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο της Φινλανδίας)

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η διαδικασία μεταφοράς περιελάμβανε τροποποιήσεις στις υφιστάμενες πράξεις περί δημόσιων συμβάσεων παρά υιοθέτηση νέων νομοθεσιών. Επίσης, αρκετά κράτη μέλη έχουν συντάξει καθοδηγητικά έγγραφα σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ ή προτίθενται να συντάξουν παρόμοια έγγραφα.

Τα κράτη μέλη δεν ανέφεραν εξαιρέσεις, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα, η Επιτροπή άνοιξε διαδικτυακή πύλη στις 30 Μαρτίου 2009, ήτοι την ημερομηνία έγκρισης της οδηγίας από το Συμβούλιο των Υπουργών. Στην πύλη η οδηγία επεξηγείτο περαιτέρω. Η πύλη περιελάμβανε επίσης αριθμομηχανή για τη χρηματική αποτίμηση της ενέργειας, του κόστους του CO_2 και των ρύπων, καθώς και πληροφορίες για τις σχετικές πολιτικές και τα μέτρα των κρατών μελών. Εν συνεχεία, άνοιξε λεπτομερέστερη πύλη για τα καθαρά οχήματα (Clean Vehicle Portal)[5] σχετικά με τη μεταφορά της οδηγίας 2009/33/ΕΚ στο εσωτερικό δίκαιο, προκειμένου να διευκολυνθεί η εφαρμογή της. Στην εν λόγω πύλη παρέχονται τα διαθέσιμα στοιχεία για τον υπολογισμό του κόστους καθόλη τη διάρκεια ζωής τους οχήματος για το σύνολο των οχημάτων στην αγορά. Με την πύλη διευκολύνονται οι κοινές προμήθειες προκειμένου να ενισχυθούν οι ομαδοποιημένες αγορές οχημάτων για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας με μεγαλύτερους όγκους. Η πύλη ενημερώνει επίσης σχετικά με τη νομοθεσία περί δημόσιων συμβάσεων και τα ειδικά προγράμματα και κίνητρα για την αγορά και λειτουργία καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων, σε ενωσιακό επίπεδο και στα επιμέρους κράτη μέλη, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

2. ΣΤΗΡΙΞΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

Τα τελευταία χρόνια, πολλά κράτη μέλη έχουν υλοποιήσει πρόσθετα μέτρα για τη στήριξη της ανάπτυξης της αγοράς για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα. Τα μέτρα αυτά έχουν συνεισφέρει στους ίδιους στόχους με εκείνους της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα. Στα

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

εν λόγω μέτρα συμπεριλαμβάνονται κίνητρα και στήριξη στα καθαρά οχήματα από τις δημόσιες αρχές, καθώς και μέτρα που τονώνουν την αγορά και τη χρήση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων έμμεσα, ήτοι με περιορισμούς επιλεκτικής πρόσβασης και τοπική διαχείριση της ζήτησης βάσει περιβαλλοντικών κριτηρίων, όπως και μέτρα φορολόγησης των οχημάτων.

Όπου εφαρμόζονται περιορισμοί πρόσβασης, τα οχήματα πρέπει συνήθως να συμμορφώνονται με απαιτούμενο επίπεδο προτύπου/εκπομπών ή άλλα κριτήρια, ώστε να εξασφαλιστεί η είσοδος στην αγορά. Συνεπώς, ενώ στόχος είναι η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών σε εντοπισμένη περιοχή, τα οφέλη από την προώθηση της εμπορίας καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων μπορεί να είναι ευρύτερα.

Τα έργα επίδειξης, όπως εκείνα που υποστηρίζονται από την πρωτοβουλία CIVITAS, θα μπορούσαν δυνητικά να προωθήσουν τις βέλτιστες πρακτικές και το ενδιαφέρον για τα καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα για τον δημόσιο τομέα, ιδίως όπου είναι εμφανή τα οφέλη.

Η παροχή κατάλληλων υποδομών ανεφοδιασμού/επαναφόρτισης είναι ζωτικής σημασίας όταν αυτές αποσκοπούν στην αγορά και χρήση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων που βασίζονται σε εναλλακτικά καύσιμα/τεχνολογίες. Η έλλειψη εμπιστοσύνης των καταναλωτών όσον αφορά τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων μπορεί να παρεμποδίσει την εξάπλωση των εν λόγω οχημάτων. Η πρόταση της Επιτροπής για σύνταξη οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων υπογραμμίζει τη σημασία αυτής της πτυχής[6].

Η πρόβλεψη υποδομών ανεφοδιασμού/επαναφόρτισης ποικίλλει σημαντικά μεταξύ και εντός των κρατών μελών και πρέπει να είναι καλύτερα εναρμονισμένη ώστε να εκμεταλλεύεται πλήρως την εσωτερική αγορά, με στόχο την ευρεία υιοθέτηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές»[7].

3. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΑΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Κατά τη μεταφορά της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα στην εθνική νομοθεσία, στην πλειονότητα των κρατών μελών έχουν διατηρηθεί όλες οι διαφορετικές επιλογές που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3 της εν λόγω οδηγίας.

Επιτρέπεται έτσι στις δημόσιες αρχές να περιλαμβάνουν στις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων τις ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οχημάτων, είτε καθορίζοντας τις τεχνικές προδιαγραφές είτε εντάσσοντας τις επιπτώσεις στα κριτήρια κατακύρωσης. Στην τελευταία περίπτωση, οι επιπτώσεις αυτές μπορούν επίσης να αποτιμηθούν χρηματικά.

Οι κύριοι λόγοι που επικαλέστηκαν τα κράτη μέλη για τη διατήρηση όλων των επιλογών που παρέχει το άρθρο 5 παράγραφος 3 της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα ήταν η εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας στην αρχή προμηθειών, η δυνατότητα για την αρχή προμηθειών να χρησιμοποιήσει τις επιλογές που ανταποκρίνονται με τον βέλτιστο τρόπο στις ανάγκες

[6] COM (2013) 18 τελικό
[7] COM (2013) 17 τελικό

προμήθειας και η αξιοποίηση των καταλληλότερων επιλογών βάσει τοπικών συνθηκών. Μόνο η Σλοβενία, η οποία αποκλειστικά επέτρεψε να χρησιμοποιηθούν οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις ως κριτήρια κατακύρωσης, η Τσεχική Δημοκρατία, η οποία δεν επέτρεψε να χρησιμοποιηθεί η χρηματική επιλογή, και η Σουηδία, η οποία δεν έδωσε τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις ως κριτήρια κατακύρωσης, περιόρισαν αυτές τις επιλογές για λόγους απλότητας και συνέπειας με την υφιστάμενη εθνική προσέγγιση. Στον Πίνακα 2 γίνεται επισκόπηση της εφαρμογής της οδηγίας.

Πίνακας 2: Εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 3 σε κράτη μέλη της ΕΕ

Δράση των κρατών μελών σχετικά με το άρθρο 5 παράγραφος 3	**Κράτη μέλη**
Επιτρέπονται όλες οι επιλογές	24 κράτη μέλη: Αυστρία, Βέλγιο, Βουλγαρία. Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Γαλλία, Φινλανδία, Γερμανία, Ελλάδα, Ουγγαρία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Σλοβακία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο
Επιτρέπεται μόνο η επιλογή 1 (ήτοι καθορίζονται τεχνικές προδιαγραφές για την ενεργειακή και περιβαλλοντική απόδοση των οχημάτων)	-
Επιτρέπεται μόνο η επιλογή 2α (ήτοι οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις χρησιμοποιούνται ως κριτήρια κατακύρωσης)	Σλοβενία
Επιτρέπεται μόνο η επιλογή 2β (ήτοι οι ενεργειακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις αποτιμώνται χρηματικά)	-
Επιλογές 1 και 2α)	Τσεχική Δημοκρατία
Επιλογές 1 και 2β)	Σουηδία

Σε εθνικό επίπεδο, η Γερμανία υπέβαλε ανεπίσημα στοιχεία ως προς τις επιλογές που χρησιμοποιούνται συχνότερα από αρχές αγοράς (επί του παρόντος, σύμφωνα με τη νομοθεσία που μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο της Γερμανίας, είναι πιθανές όλες οι προβλεπόμενες επιλογές) και η επιλογή 1 θεωρείται εκείνη που επελέγη ως επί το πλείστον, ακολουθούμενη από την επιλογή 2α. Διαπιστώθηκε ότι η επιλογή 2β ήταν μάλλον η λιγότερο χρησιμοποιούμενη, κυρίως λόγω των δυσκολιών εφαρμογής της. Επαφές από την πόλη του **Αμβούργου** υποστήριξαν την άποψη αυτή, δηλώνοντας ότι μέχρι τούδε έχει χρησιμοποιηθεί μόνο η επιλογή 1, κυρίως λόγω της εύκολης εφαρμογής της. Στην **Κοπεγχάγη**, έχουν χρησιμοποιηθεί όλες οι επιλογές από τις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, οι οποίες ανέφεραν θετικές εμπειρίες με καθεμία εξ αυτών. Η **Μπολόνια** έχει χρησιμοποιήσει τις επιλογές 2α και 2β, αλλά δεν διατίθενται ακόμη στοιχεία περί θετικών ή αρνητικών εμπειριών από αυτές τις μεθόδους. Η Σλοβενία έχει χρησιμοποιήσει τη μεθοδολογία για το λειτουργικό κόστος καθόλη τη διάρκεια ζωής, αν και οι πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις εκπομπών θεωρήθηκαν ελλιπείς. Εκκρεμεί να σχηματίσουν γνώμη εκπρόσωποι από την Κοπεγχάγη, την Μπολόνια και τη Σλοβενία ως προς το αν οι επιλογές πρέπει να διατηρηθούν ή να τροποποιηθούν. Η **Γάνδη** χρησιμοποιεί τόσο τις τεχνικές προδιαγραφές όσο και τις επιλογές κριτηρίων κατακύρωσης (ήτοι τις επιλογές 1 και 2α). Όσον αφορά την πρώτη κατηγορία,

καθοριστέα είναι μόνο η τεχνολογία που πρέπει να διαθέτει το όχημα, το οποίο πρόκειται να διατεθεί (βάσει εξέτασης των οχημάτων στην αγορά), ενώ, σχετικά με τα κριτήρια κατακύρωσης, τα οχήματα πρέπει να πληρούν ελάχιστες περιβαλλοντικές επιδόσεις. Στη **Στοκχόλμη**, η οδηγία 2009/33/ΕΚ επιτρέπει να συνεχιστεί η προηγούμενη προσέγγιση που χρησιμοποιήθηκε εντός της πόλης, με την οποία καθορίζονται με αποτελεσματικό τρόπο τεχνικές προδιαγραφές. Δηλαδή, είναι δυνατή μόνο η διάθεση οχημάτων που ανταποκρίνονται στον εθνικό ορισμό του καθαρού οχήματος. Εκπρόσωποι της Γάνδης και της Στοκχόλμης αντίστοιχα έκριναν ότι απαιτούνταν πρόσθετη καθοδήγηση σε σχέση με τη χρήση της ενέργειας και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ως τεχνικών απαιτήσεων και, επίσης, ότι απαιτούνταν εκ νέου εξισορρόπηση των παραγόντων που χρησιμοποιούνται για τη χρηματική επιλογή. Οι φορείς δημοσίων μεταφορών του **Λονδίνου**, της **Βιέννης** και της **Ρουμανίας** καθορίζουν τα περιβαλλοντικά πρότυπα με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται τα οχήματα που θα αγορασθούν, ενώ η **Βαρκελώνη** εκτιμά το κόστος του κύκλου ζωής του οχήματος από κοινού με άλλους παράγοντες.

Η πλειονότητα των κρατών μελών εξέφρασαν τη γνώμη ότι πρέπει να διατηρηθούν όλες οι επιλογές. Αυτό οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην περιορισμένη εμπειρία που είχαν όσον αφορά την οδηγία 2009/33/ΕΚ μετά τη μεταφορά της στο εσωτερικό δίκαιο και συγκεκριμένα στην έλλειψη μέχρι τούδε αξιολογήσεων για τον προσδιορισμό των επιπτώσεων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη της αγοράς καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων. Ορισμένα κράτη μέλη επεσήμαναν επίσης ότι τα εθνικά συστήματα διαφέρουν σε ολόκληρη την ΕΕ. Συνεπώς, θα είναι σημαντική η διατήρηση της δυνατότητας επιλογής μεταξύ των εναλλακτικών επιλογών, έτσι ώστε να μην αδικούνται ορισμένα κράτη μέλη.

Όσον αφορά την ανάγκη τροποποίησης ή μη κάποιας εκ των επιλογών, τα κράτη μέλη έκριναν εκ νέου ότι η περιορισμένη εμπειρία όσον αφορά την οδηγία 2009/33/ΕΚ τους απαγόρευε να προτείνουν τρόπους πιθανής βελτίωσης των επιλογών σε αυτό το στάδιο. Προς αυτήν την κατεύθυνση, θα απαιτούνταν περαιτέρω εμπειρία και αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Ειδικές κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των διαφόρων επιλογών της οδηγίας 2009/33/ΕΚ και για τη σχετική βαρύτητα που πρέπει να αποδοθεί στις διατάξεις της έχουν συντάξει λίγα μόνο κράτη μέλη, όπως οι Κάτω Χώρες, η Λετονία, η Δανία, η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

4. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΑΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Η εκτίμηση των επιπτώσεων της οδηγίας 2009/33/ΕΚ παρεμποδίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την απουσία υποχρεώσεων των κρατών μελών για υποβολή εκθέσεων και επιδεινώθηκε από την έλλειψη ολοκληρωμένων δεδομένων, τόσο από την πλευρά των προμηθευτών, όσο και από την πλευρά των κατασκευαστών. Δεν βρέθηκε συνεπής συλλογή δεδομένων όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση, τις εκπομπές CO_2 και τις εκπομπές ρύπων από τα οχήματα που αγοράζονται βάσει των όρων της εν λόγω οδηγίας.

Η εφαρμογή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σε ορισμένα κράτη μέλη σε χρόνο πολύ μεταγενέστερο από την αρχικά προγραμματισμένη ημερομηνία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, παρεμπόδισε επίσης οιονδήποτε αναμενόμενο σημαντικό αντίκτυπο της εν λόγω νομοθεσίας σε αυτό το πρώιμο στάδιο.

Εκτιμήσεις για τις αναμενόμενες επιπτώσεις της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα πραγματοποιήθηκαν σε λίγες μόνο περιπτώσεις. Όσον αφορά τις πιθανές εκτιμώμενες επιπτώσεις από τις επιλογές που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 3, πολύ λίγα κράτη

μέλη πραγματοποίησαν αξιολόγηση. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, αξιολογήθηκε ο αντίκτυπος της νομοθεσίας για τη μεταφορά στην εθνική νομοθεσία, αλλά, όσον αφορά την οδηγία στο σύνολό της και όχι για τις συγκεκριμένες επιλογές. Η αξιολόγηση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι από την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας στο Ηνωμένο Βασίλειο θα προέκυπταν οικονομικά οφέλη αξίας 27 εκατομμυρίων ευρώ. Ωστόσο, λόγω της εκπρόθεσμης μεταφοράς της διαδικασίας στο εθνικό δίκαιο και της έλλειψης εφικτών δεδομένων μετά την εφαρμογή, δεν υπάρχουν ακόμη πειστικές εκτιμήσεις σχετικά με τις πραγματικές επιπτώσεις μετά τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο.

Σε ορισμένα κράτη μέλη υφίσταντο προϋποθέσεις για τις «πράσινες» δημόσιες συμβάσεις σχετικά με την προμήθεια οχημάτων πριν από την εισαγωγή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ. Συνεπώς, ο αντίκτυπος της εν λόγω οδηγίας υπήρξε ελάχιστος στην υπάρχουσα κατάσταση. Αναγνωρίστηκε, ωστόσο, ότι είναι δυνατό οι δημόσιοι φορείς να επωφεληθούν από την επισημοποίηση των κριτηρίων σύναψης συμβάσεων και αναμένεται να ωφεληθούν τα κράτη μέλη που δεν διέθεταν κριτήρια προηγουμένως.

Πολλές πόλεις στην ΕΕ έχουν θεσπίσει πολιτικές με σκοπό τη διάθεση καθαρότερων και ενεργειακώς αποδοτικότερων οχημάτων. Αυτές οι πολιτικές έχουν συμβάλει στη μείωση των εκπομπών από τους στόλους δημόσιων οχημάτων σε αυτές τις πόλεις και συχνά πηγάζουν από την ανάγκη να πληρούνται οι προδιαγραφές της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα. Με την εφαρμογή της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα, περισσότερες πόλεις αναμένεται να καθαρίσουν τους στόλους των οχημάτων τους, χρησιμοποιώντας τις επιλογές που προσφέρονται στη σχετική οδηγία.

Οι κατασκευαστές ανέφεραν ότι περισσότερες δημόσιες αρχές αξιολογούν πλέον το κόστος σε όλο το χρόνο ζωής των οχημάτων και δεν εστιάζουν αποκλειστικά στο κόστος αγοράς. Από την άποψη αυτή, η οδηγία 2009/33/ΕΚ φαίνεται να οδηγεί σε αλλαγή νοοτροπίας, η οποία μακροπρόθεσμα θα μπορούσε να έχει μεγαλύτερο αντίκτυπο στις αποφάσεις των δημόσιων αρχών και των φορέων δημόσιων μεταφορών για τις προμήθειες.

Ωστόσο, όσον αφορά τις ευρύτερες συνέπειες, θεωρήθηκε ότι θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο να εκτιμηθεί ο αντίκτυπος της οδηγίας 2009/33/ΕΚ, καθώς παρόμοιες αναμενόμενες συνέπειες μπορεί να έχουν προκύψει επίσης από άλλα μέτρα πολιτικής. Αν και η αγορά οχημάτων με χαμηλές εκπομπές επεκτείνεται, είναι δύσκολο να αποδώσουμε την επέκταση αυτή στην εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας και είναι πιθανότερο να οφείλεται σε άλλους παράγοντες (συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογικών εξελίξεων, άλλων νόμων της ΕΕ, των εθνικών πολιτικών φορολόγησης των οχημάτων, των συνθηκών της αγοράς, των υφιστάμενων κυβερνητικών συστημάτων για παροχή κινήτρων κ.λπ.).

Πολλά κράτη μέλη ανέφεραν ότι η δραστηριότητα των δημόσιων συμβάσεων σχετικά με τα οχήματα (και άλλους τομείς) ήταν περιορισμένη τα τελευταία χρόνια. Πολλά κράτη μέλη διαθέτουν ελάχιστα κονδύλια για την ανανέωση των στόλων οχημάτων/για συμβάσεις παροχής υπηρεσιών, ως αποτέλεσμα των επιπτώσεων της παγκόσμιας ύφεσης.

Έτερος παράγοντας που μπορεί να έχει επιπτώσεις στις αποφάσεις των δημόσιων αρχών και των ιδιωτικών φορέων σχετικά με την αγορά οχημάτων είναι, όπως αναφέρεται από κράτος μέλος, οι υψηλές τιμές της βενζίνης/ενέργειας. Εκτιμάται ότι παρόμοιες σκέψεις θα μπορούσαν να εφαρμοστούν εν γένει. Σε ορισμένες περιπτώσεις, το συνολικό κόστος ιδιοκτησίας είναι σημαντικό για τις αποφάσεις αγοράς (ιδιαίτερα για τα βαρέα οχήματα και τα οχήματα στόλου) και θα μπορούσε εν μέρει να ασκήσει πίεση στους κατασκευαστές οχημάτων ώστε να αυξήσουν το φάσμα των καθαρών οχημάτων και τις προσφορές τους.

Η έλλειψη κοινών διαδικασιών μέτρησης των εκπομπών CO_2 των βαρέων οχημάτων ήταν πρόσκομμα για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/33/ΕΚ στα οχήματα αυτά. Ως εκ τούτου, στην πύλη για τα καθαρά οχήματα παρέχεται συγκεκριμένη μεθοδολογία υπολογισμού. Επιπλέον, η Διεθνής Ένωση Δημοσίων Μεταφορών (UITP) και η Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) συνεργάστηκαν προκειμένου να συμφωνήσουν ως προς τον τρόπο με τον οποίον φορείς και προμηθευτές θα μπορούσαν να εφαρμόσουν τις διατάξεις της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα σε διαγωνισμούς για λεωφορεία. Παρόμοια συνεργασία θα μπορούσε να αναληφθεί για άλλους τύπους βαρέων φορτηγών οχημάτων.

Από το 2013, όλοι οι κινητήρες βαρέων οχημάτων θα ελέγχονται σύμφωνα με τον «παγκόσμια εναρμονισμένο κύκλο μεταβατικών συνθηκών για τα βαρέα οχήματα», όπως ορίζεται από την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE). Όπως αναφέρεται στην τελική έκθεση[8] της αντίστοιχης ομάδας εργασίας, στόχος της αρχικής έρευνας ήταν η ανάπτυξη εναρμονισμένου παγκόσμιου κύκλου δοκιμών κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων. Αυτό το εργαλείο θα χρησιμοποιηθεί για τη μέτρηση των εκπομπών ρύπων, CO_2 και την κατανάλωση καυσίμου. Οι μετρήσεις αυτές θα στηρίξουν την ευρύτερη εφαρμογή της χρηματικής επιλογής της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα.

Μέχρι σήμερα, δεν υπάρχουν ενδείξεις για επιλογή τεχνολογίας, γεγονός που επιβεβαιώνει πλήρως την τεχνολογικά ουδέτερη προσέγγιση της εν λόγω οδηγίας.

5. ΑΝΑΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΘΑΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Η οδηγία για τα καθαρά οχήματα αποτελεί μέρος της σταδιακής μετατόπισης της πολιτικής της ΕΕ προς δυναμικότερη και συνεπέστερη ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στη νομοθεσία της ΕΕ περί δημόσιων συμβάσεων και προϊόντων. Προσεγγίσεις παρόμοιες με την οδηγία για τα καθαρά οχήματα, βάσει των οποίων συνυπολογίζονται οι λειτουργικές επιπτώσεις στους φυσικούς πόρους και το περιβάλλον κατά τη διάρκεια ζωής του οχήματος, γίνονται επί σειρά ετών και σε ορισμένους άλλους τομείς, όπως κτίρια, ηλεκτρικές συσκευές ή εξοπλισμό γραφείου. Οι πρωτοβουλίες αυτές, από κοινού με ολοένα καθαρότερα και ενεργειακώς αποδοτικότερα οχήματα, θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη του κοινοτικού στόχου για το 2020 για βελτίωση κατά 20% όσον αφορά την ενεργειακή απόδοση της ΕΕ.

Η ανάπτυξη της νομοθεσίας περί συμβάσεων προς μια προσέγγιση κόστους-αποτελεσματικότητας, όπως το κόστος καθόλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, γενικεύτηκε με την πρόταση της Επιτροπής της 20ης Δεκεμβρίου 2011, για αναθεώρηση των υφιστάμενων οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις[9], ιδίως στο άρθρο 66, για τα κριτήρια ανάθεσης και το άρθρο 67 για την κοστολόγηση του κύκλου ζωής. Οι αλλαγές που περιλαμβάνονται στο προτεινόμενο πλαίσιο θα πρέπει να οδηγήσουν σε συνεκτικότερη εξέταση των περιβαλλοντικών κριτηρίων στις αποφάσεις για τις δημόσιες προμήθειες στην ΕΕ.

Αν και δεν βρέθηκαν αποδεικτικά στοιχεία ότι η οδηγία 2009/33/ΕΚ επηρεάζει άμεσα την προσέγγιση του ιδιωτικού τομέα σε σχέση με την προμήθεια καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων, εντοπίστηκαν περιπτώσεις στις οποίες ο ιδιωτικός τομέας προμηθεύεται ενεργειακά αποδοτικότερα οχήματα. Ωστόσο, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η αγορά ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων από τον ιδιωτικό τομέα είναι ένα μόνο

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

[9] COM (2011) 896

στοιχείο διαχείρισης του στόλου. Η αγορά τέτοιων οχημάτων μπορεί να οδηγήσει σε μείωση του κόστους διαχείρισης του στόλου, ιδίως όταν το κόστος ζωής ενός ενεργειακώς αποδοτικού οχήματος είναι μικρότερο από αυτό των συμβατικών οχημάτων. Ωστόσο, στην ενεργειακώς αποδοτική διαχείριση στόλου συμπεριλαμβάνεται η μεγιστοποίηση φορτίων, η μείωση της κίνησης άδειων φορτηγών και η οικολογική οδήγηση. Ως εκ τούτου, πολλές εταιρείες με μεγάλους στόλους, π.χ. εταιρείες ταχυμεταφορών όπως η DHL, η TNT και η UPS, διαχειρίζονται τους στόλους τους ώστε να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας και, ως εκ τούτου, τις εκπομπές. Για τις εν λόγω εταιρείες, αυτή η διαχείριση των οχημάτων του στόλου τους είναι εύλογη από οικονομική άποψη. Επιπλέον, ανταποκρίνεται σε ευρύτερες περιβαλλοντικές ανησυχίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των πελατών τους. Είναι δυνατόν να εντοπιστούν παγκοσμίως ποικίλα παραδείγματα καλής πρακτικής όσον αφορά τη διαχείριση καθαρού στόλου.

Στη Φινλανδία, τις προσεγγίσεις που ορίζονται στην οδηγία 2009/33/ΕΚ έχει αναλάβει ο ιδιωτικός τομέας. Οι συμβουλές περί προμηθειών σε σχέση με την εφαρμογή της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα έχουν διαδοθεί επίσης σε μεγάλους ιδιώτες αγοραστές, όπως αγοραστές εταιρικών αυτοκινήτων. Το γεγονός αυτό είναι σημαντικό, καθώς το ένα πέμπτο σχεδόν των νέων αυτοκινήτων που πωλούνται στη Φινλανδία είναι εταιρικά αυτοκίνητα.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η καθυστέρηση μεταφοράς της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα από την πλειονότητα των κρατών μελών έχει περιορίσει την μέχρι τούδε εμπειρία σχετικά με την εν λόγω οδηγία και, ως εκ τούτου, έχει τροφοδοτήσει προκλήσεις όσον αφορά την εκτίμηση των επιπτώσεών της εντός του πεδίου της παρούσας έκθεσης ελέγχου. Η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται περαιτέρω εξαιτίας της απουσίας υποχρεώσεως των κρατών μελών για υποβολή εκθέσεων.

Κρίνεται αναγκαία πρόσθετη καθοδήγηση για την εφαρμογή των διαφόρων επιλογών της οδηγίας, προκειμένου κατά την προμήθεια οχημάτων να λαμβάνονται υπόψη η κατανάλωση ενέργειας, οι εκπομπές CO_2 και οι εκπομπές ρύπων. Υπάρχει επίσης η ανάγκη υποστήριξης της χρηματικής προσέγγισης που αποτελεί ακόμη καινοτομία. Τα κράτη πρέπει να παρέχουν αυτήν την καθοδήγηση επιδεικνύοντας ιδιαίτερη προσοχή στη σχετική εθνική τους νομοθεσία. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η κατάρτιση που προβλέπεται αποκλειστικά για προσωπικό υπεύθυνο για την εφαρμογή της σχετικής εθνικής νομοθεσίας.

Η διαδικτυακή πύλη για τα καθαρά οχήματα θεωρείται χρήσιμο εργαλείο που επικουρεί τις δημόσιες αρχές όσον αφορά την προμήθεια καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων και την εξάπλωση της εμπειρίας που αποκτήθηκε με τη σχετική οδηγία. Η Επιτροπή θα αναβαθμίσει τη διαδικτυακή πύλη για τα καθαρά οχήματα, προκειμένου να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες δημόσιων και ιδιωτικών προμηθευτών. Επιπλέον, θα βελτιωθεί η λειτουργικότητα σε σχέση με την τόνωση των κοινών προμηθειών καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων στην πύλη και θα διευκολυνθούν περαιτέρω οι στενές επαφές μεταξύ των αρμόδιων εθνικών και περιφερειακών αρχών στην ΕΕ των 27 και πέραν αυτής.

Οι εν λόγω ενέργειες αναμένεται να αυξήσουν ταχύτερα την ισχύ της αγοράς όσον αφορά τα καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα, έτσι ώστε η βιομηχανία να μπορέσει να επωφεληθεί από τις οικονομίες κλίμακας μεγέθους και να προσφέρει ανταγωνιστικότερα προϊόντα. Μετά τον αρχικό στόχο της άμεσης επαφής με τον δημόσιο τομέα, η αυξημένη έμφαση σε ιδιώτες πελάτες μπορεί επίσης να ενισχύσει τον αντίκτυπο της οδηγίας 2009/33/ΕΚ και, εν συνεχεία, να διεκδικηθούν επαγγελματικές και ιδιωτικές συμβάσεις.

Κατά το παράδειγμα της Διεθνούς Ένωσης Δημοσίων Μεταφορών (UITP), ορισμένα ενδιαφερόμενα μέρη, όπως οι βιομηχανικές ενώσεις της ΕΕ, θα μπορούσαν να αναπτύξουν κατευθυντήριες γραμμές για τα μέλη τους αντίστοιχα, προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση για την εν λόγω οδηγία.

Τον Δεκέμβριο του 2012, η Επιτροπή εγκαινίασε Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Ηλεκτροκίνησης (ΕΠΗ)[10], το οποίο θα διασφαλίζει τη συλλογή και διάδοση καίριων στατιστικών στοιχείων από τις περιφερειακές και τοπικές αρχές για την ηλεκτροκίνηση (ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας και κυψελών καυσίμου) με συνεπή τρόπο. Το ΕΠΗ θα πρέπει να γίνει η κύρια πλατφόρμα πληροφόρησης των ευρωπαϊκών περιφερειών σχετικά με την ηλεκτροκίνηση. Θα πρέπει επίσης να παρέχει πληροφορίες σχετικά με το πώς οι δημόσιες συμβάσεις σε τοπικό επίπεδο επηρεάζουν την ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων ή ηλεκτρικών οχημάτων κυψελών καυσίμου στην Ευρώπη.

Στην επόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τα καθαρά οχήματα, η οποία έχει προγραμματιστεί για το 2014, η Επιτροπή σχεδιάζει να αξιολογήσει πλήρως την προστιθέμενη αξία της οδηγίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή μπορεί να εξετάσει τη δυνατότητα απλούστευσης της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας με τον εξορθολογισμό της. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με περιορισμό των επιλογών σε επίπεδο κράτους μέλους, για παράδειγμα, με επίκεντρο την απλούστερη προσέγγιση όσον αφορά τους υπολογισμούς που πρόκειται να πραγματοποιηθούν. Θα αποτρεπόταν έτσι το ενδεχόμενο κατακερματισμού της εσωτερικής αγοράς μέσω διαφορετικών τεχνολογικών επιλογών. Στη συνέχεια, θα μπορούσαν να εξασφαλιστούν καλύτερες συνθήκες για τις οικονομίες κλίμακας όσον αφορά τις καινοτόμες τεχνολογίες οχημάτων, συγκεντρώνοντας τη ζήτηση εντός της εσωτερικής αγοράς. Επίσης, θα μπορούσαν να επιβληθούν στα κράτη μέλη σαφείς υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων.

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