COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ŞI SOCIAL EUROPEAN ŞI COMITETUL REGIUNILOR

asupra aplicării Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante şi eficiente din punct de vedere energetic

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

asupra aplicării Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic

INTRODUCERE

Acesta este primul raport asupra aplicării Directivei 2009/33/CE din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic[1] („Directiva privind vehiculele nepoluante") și asupra acțiunilor de sprijin întreprinse de statele membre, conform prevederilor articolului 10 din această directivă.

Directiva 2009/33/CE este în vigoare doar de puțin timp, iar implementarea ei a suferit întârzieri considerabile într-o serie de state membre. În plus, absența unor obligații de raportare de către statele membre și neconcordanțele datelor disponibile îngreunează analiza. Prin urmare, acest raport poate oferi doar o analiză calitativă limitată și în mare parte bazată pe studii de caz. Materiale detaliate sunt puse la dispoziție într-un studiu elaborat pentru Comisie[2].

Directiva privind vehiculele nepoluante vizează stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, contribuind astfel, în sectorul transporturilor, la politicile energetice, climatice și de mediu ale UE. Termenul de transpunere a fost stabilit la 4 decembrie 2010.

Directiva se aplică vehiculelor cumpărate de autoritățile contractante și de entitățile contractante, astfel cum sunt definite în directivele privind achizițiile publice[3], și operatorilor de transport public, astfel cum sunt definiți în Regulamentul privind serviciile publice de transport de călători[4]. Directiva prevede că sunt luate în considerare consumul operațional de energie, emisiile de dioxid de carbon (CO_2) și emisiile de oxizi de azot (NO_x), hidrocarburi nemetanice (NMHC) și pulberi în suspensie (PM) pe parcursul întregii durate de viață. Astfel, Directiva privind vehiculele nepoluante a introdus pentru prima dată obligații privind durabilitatea în legislația în materie de achiziții publice pentru întreaga UE.

Directiva oferă două opțiuni pentru luarea în considerare a impacturilor energetice și de mediu: prima este stabilirea de specificații tehnice pentru performanța vehiculelor în ceea ce privește impacturile energetice și de mediu. A doua opțiune oferă posibilitatea de a utiliza aceste impacturi drept criterii de atribuire.

---

1 Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, JO L 120/5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:ro:pdf).

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

3 Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale; Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii.

4 Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Directiva definește o metodologie de calcul al costurilor de exploatare pe întreaga durată de viață pentru consumul de energie, emisiile de CO_2 și emisiile de poluanți ale vehiculelor. Această abordare, prin exprimarea ca valoare monetară, internalizează costurile externe ale transportului - un obiectiv pe termen lung al politicii UE. Acest lucru oferă un avantaj vehiculelor mai nepoluante și mai eficiente din punct de vedere energetic și accelerează pătrunderea acestora pe piață, atât în cazul vehiculelor convenționale cu motoare cu ardere internă, cât și în cel al vehiculelor cu combustibili alternativi.

1. IMPLEMENTAREA ÎN STATELE MEMBRE A DIRECTIVEI PRIVIND VEHICULELE NEPOLUANTE

Termenul limită pentru transpunerea directivei a fost stabilit la 4 decembrie 2010. Numai trei state membre își îndepliniseră această obligație până la data respectivă. Comisia a trebuit să inițieze proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor împotriva statelor membre care nu își îndepliniseră această obligație. La momentul redactării prezentului raport, toate procedurile de constatare a neîndeplinirii obligațiilor aflate în curs fuseseră închise, în urma realizării transpunerii de către statele membre respective.

Cu toate acestea, a mai rămas un stat membru care încă nu a transpus integral directiva în legislația națională. Statul membru în cauză, Letonia, se află încă în curs de finalizare a transpunerii acesteia. O imagine de ansamblu a evoluției procesului de transpunere este prezentată în tabelul 1.

Tabelul 1: Prezentare generală a procesului de transpunere în statele membre a Directivei privind vehiculele nepoluante

	Stat membru	Transpunere în legislația națională	Măsurile luate de Comisie
Data stabilită în directivă: 4 decembrie 2010	Republica Cehă Danemarca, Portugalia	Septembrie 2010 Decembrie 2010	n/a
2011	Lituania Bulgaria, Cipru, Ungaria, Italia, Spania România Franța, Germania, Polonia, Malta	Februarie 2011 Martie 2011 Aprilie 2011 Mai 2011	27.1.2011: Scrisoare de punere în întârziere trimisă către 13 state membre ale UE din cauza necomunicării măsurilor naționale (Belgia, Germania, Spania, Finlanda, Franța, Italia, Cipru, Lituania, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Polonia și România)
	Grecia, Irlanda, Luxemburg, Țările de Jos, Slovacia, Suedia Regatul Unit Belgia, Estonia	Iunie 2011 Iulie 2011 Octombrie 2011	16.6.2011: Aviz motivat trimis către 10 state membre ale UE (Austria, Bulgaria, Estonia, Grecia, Irlanda, Luxemburg, Slovacia, Slovenia, Suedia și Regatul Unit) 25.11.2011: Aviz motivat trimise Finlandei din cauza absenței unor măsuri referitoare la provincia Åland
2012	Austria	Februarie 2012	22.3.2012:

	Stat membru	Transpunere în legislația națională	Măsurile luate de Comisie
	Slovenia Finlanda Letonia	Martie 2012 Aprilie 2012 2013 (planificat)	Decizie a Comisiei de a aduce Finlanda în fața Curții de Justiție a UE (cauză clasată după notificarea transpunerii integrale de către Finlanda)

În majoritatea cazurilor, procesul de transpunere a implicat mai degrabă modificarea actelor existente în domeniul achizițiilor publice, decât adoptarea de noi acte legislative. De asemenea, mai multe state membre au elaborat documente de orientare legate de implementarea Directivei 2009/33/CE sau intenționează să elaboreze astfel de documente.

Nicio derogare în conformitate cu articolul 2 din această directivă nu a fost raportată de statele membre.

Pentru a facilita implementarea Directivei privind vehiculele nepoluante, Comisia a inaugurat un portal pe internet la 30 martie 2009, odată cu adoptarea directivei de către Consiliul de Miniștri. Portalul furniza explicații suplimentare cu privire la directivă și, de asemenea, includea un calculator pentru exprimarea în valoare monetară a costurilor aferente energiei și emisiilor de CO_2 și de poluanți, precum și informații privind politicile și măsurile conexe din statele membre. Ulterior, a fost inaugurat un portal mai detaliat dedicat vehiculelor nepoluante[5] în legătură cu transpunerea Directivei 2009/33/CE, în vederea facilitării aplicării acesteia. Portalul respectiv oferă datele disponibile pentru calcularea costurilor pe întreaga durată de viață pentru toate vehiculele de pe piață și facilitează achizițiile în comun pentru a sprijini gruparea de achiziții de vehicule în vederea realizării unor economii de scară cu volume mai mari. Totodată, portalul oferă informații cu privire la legislația în domeniul achizițiilor publice și la programele și stimulentele specifice pentru achiziționarea și exploatarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, la nivelul UE și în diferitele state membre - la nivel național, regional și local.

2. MĂSURI DE SPRIJIN LUATE DE STATELE MEMBRE

Multe state membre au implementat măsuri suplimentare în sprijinul dezvoltării unei piețe a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, care au contribuit în ultimii ani la aceleași obiective ca și Directiva privind vehiculele nepoluante. Printre aceste măsuri se numără acordarea de stimulente și sprijin de către autoritățile publice pentru vehiculele nepoluante, precum și măsuri care stimulează indirect achiziționarea și utilizarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cum ar fi restricțiile de acces selective și gestionarea locală a cererii prin diferențierea pe baza unor criterii de mediu, precum și măsuri de impozitare a vehiculelor.

În cazurile în care sunt instituite restricții de acces, vehiculele trebuie de obicei să respecte un standard/nivel de emisii obligatoriu sau alte criterii pentru a putea fi introduse pe piață. Așadar, în timp ce scopul este acela de a îmbunătăți condițiile de mediu dintr-o anumită zonă, beneficiile ar putea de asemenea să se extindă dacă, drept urmare, se stimulează adoptarea vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

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

Proiectele demonstrative, precum cele sprijinite de inițiativa CIVITAS, ar putea să promoveze cele mai bune practici și interesul cu privire la vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic în sectorul public, în special acolo unde se obțin beneficii.

Furnizarea infrastructurii de reîncărcare/realimentare adecvate este deosebit de importantă atunci când se urmărește creșterea gradului de achiziționare și utilizare a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic care se bazează pe combustibili/tehnologii alternative. Lipsa încrederii consumatorilor în ceea ce privește disponibilitatea combustibililor alternativi îi poate determina să nu adopte aceste vehicule. Importanța acestui aspect este evidențiată în propunerea Comisiei de directivă privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi[6].

Gradul de furnizare a infrastructurii de reîncărcare/realimentare variază foarte mult în rândul și în cadrul statelor membre și ar trebui să fie mai bine armonizat, pentru a se profita pe deplin de piața internă în vederea unei adoptări pe scară largă a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic care utilizează combustibili alternativi, conform Comunicării Comisiei intitulate „Energie curată pentru transporturi: o strategie europeană privind combustibilii alternativi”[7].

3. APLICAREA OPȚIUNILOR PREVĂZUTE ÎN DIRECTIVA PRIVIND VEHICULELE NEPOLUANTE

Atunci când au transpus **Directiva privind vehiculele nepoluante** în legislația națională, majoritatea statelor membre au păstrat toate opțiunile diferite prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din această directivă.

Aceasta permite autorităților publice să includă impacturile energetice și de mediu ale vehiculelor în procedurile de achiziții publice, fie prin stabilirea unor specificații tehnice, fie prin utilizarea impacturilor drept criterii de atribuire. În acest din urmă caz, impacturile pot de asemenea să fie exprimate în valoare monetară.

Principalele motive menționate de statele membre pentru păstrarea tuturor opțiunilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Directiva privind vehiculele nepoluante sunt faptul că se permite o mai mare flexibilitate a autorității de achiziție, faptul că se oferă autorității de achiziție capacitatea de a folosi opțiunile cele mai potrivite pentru nevoile lor de achiziții și faptul că se permite utilizarea celor mai adecvate opțiuni, în funcție de circumstanțele locale. Numai trei state au limitat aceste opțiuni, din motive de simplitate sau de consecvență cu abordarea națională existentă - Slovenia, care a permis exclusiv ca impacturile energetice și de mediu să fie utilizate drept criterii de atribuire, Republica Cehă, care nu permite utilizarea opțiunii de exprimare în valoare monetară, și Suedia, care nu a creat posibilitatea ca impacturile energetice și de mediu să fie utilizate drept criterii de atribuire. O imagine de ansamblu privind aplicarea directivei este prezentată în tabelul 2.

Tabelul 2: Aplicarea articolului 5 alineatul (3) în statele membre ale UE

Măsuri luate de statul membru în legătură cu articolul 5 alineatul (3)	**State membre**

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

Măsuri luate de statul membru în legătură cu articolul 5 alineatul (3)	State membre
Se permit toate opțiunile	24 de state membre: Austria, Belgia, Bulgaria, Cipru, Danemarca, Estonia, Franța, Finlanda, Germania, Grecia, Ungaria, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, Polonia, Portugalia, România, Slovacia, Spania, Regatul Unit
Se permite doar opțiunea 1 (și anume stabilirea de specificații tehnice privind performanța energetică și de mediu a vehiculelor)	-
Se permite doar opțiunea 2a (și anume impacturile energetice și de mediu sunt utilizate drept criterii de atribuire)	Slovenia
Se permite doar opțiunea 2b (și anume impacturile energetice și de mediu sunt exprimate în valoare monetară)	-
Opțiunile 1 și 2(a)	Republica Cehă
Opțiunile 1 și 2(b)	Suedia

La nivel național, Germania a furnizat dovezi empirice cu privire la opțiunile care sunt cel mai frecvent utilizate de către autoritățile de achiziție (toate opțiunile prevăzute sunt în prezent posibile în temeiul legislației transpuse în Germania), opțiunea 1 fiind considerată cea mai populară, urmată de opțiunea 2a. S-a constatat că opțiunea 2b a fost, probabil, cea mai puțin utilizată, în principal datorită dificultăților legate de aplicarea sa. Contactele din cadrul administrației orașului **Hamburg** au sprijinit aceste afirmații, precizând că până în prezent au utilizat doar opțiunea 1, în principal datorită faptului că se poate aplica ușor. În **Copenhaga**, autoritățile de transport public au utilizat toate opțiunile, raportând bune experiențe cu fiecare dintre acestea. **Bologna** a utilizat opțiunile 2a și 2b, însă încă nu sunt disponibile probe referitoare la faptul dacă experiențele legate de aceste metode au fost pozitive sau negative. Slovenia a folosit metodologia privind costurile de exploatare pe întreaga durată de viață, deși s-a considerat că nu există informații cu privire la performanțele în materie de emisii. Reprezentanții din Copenhaga, Bologna și Slovenia nu și-au format încă o opinie cu privire la faptul dacă opțiunile trebuie menținute sau modificate. **Ghent** utilizează opțiunile privind atât specificațiile tehnice, cât și criteriile de atribuire (adică opțiunile 1 și 2a). În cazul celor dintâi, tehnologia de care ar trebui să dispună vehiculul ce urmează să fie achiziționat este singura care trebuie specificată (pe baza unei analize a vehiculelor de pe piață), în timp ce, pentru criteriile de atribuire, vehiculele trebuie să respecte un nivel minim de performanță de mediu. În **Stockholm**, Directiva 2009/33/CE permite continuarea abordării utilizate anterior în oraș, care stabilește în mod eficient specificații tehnice, și anume se pot achiziționa doar vehicule care corespund definiției naționale de vehicul nepoluant. Reprezentanții din Ghent și, respectiv, Stockholm au considerat că sunt necesare îndrumări suplimentare în ceea ce privește utilizarea impacturilor energetice și de mediu ca cerințe tehnice și că este necesară o reechilibrare a factorilor utilizați la exprimarea în valoare monetară. **Londra, Viena** și **operatorii români de transport public** specifică standardele de mediu pe care trebuie să le respecte vehiculele ce urmează să fie achiziționate, în timp ce **Barcelona** estimează costurile pe ciclul de viață ale vehiculului, împreună cu alți factori.

Majoritatea statelor membre au fost de părere că toate opțiunile ar trebui păstrate. Acest fapt s-a datorat în mare parte experienței limitate pe care au avut-o acestea în ceea ce privește Directiva 2009/33/CE în timpul scurs de la transpunerea sa. Mai precis, s-a datorat lipsei unor evaluări efectuate până în prezent pentru a stabili impacturile acestei directive, inclusiv asupra evoluției pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic. De asemenea, unele state membre au scos în evidență faptul că sistemele naționale diferă în cadrul UE, astfel încât păstrarea posibilității de a alege dintre opțiunile disponibile va fi importantă pentru a nu se dezavantaja anumite state membre.

În ceea ce privește întrebarea dacă ar fi necesară modificarea vreunei opțiuni, statele membre au considerat că experiența limitată în legătură cu Directiva 2009/33/CE nu le permite să sugereze, în acest stadiu, moduri în care opțiunile ar putea fi îmbunătățite. Pentru a face acest lucru ar fi necesar să se câștige experiență suplimentară și să se evalueze impacturile.

Doar câteva state membre, precum Țările de Jos, Letonia, Danemarca, Franța și Regatul Unit, au elaborat îndrumări specifice cu privire la aplicarea diferitelor opțiuni din Directiva 2009/33/CE și la ponderile relative ale importanței care trebuie acordată dispozițiilor acesteia.

4. IMPACTUL DIRECTIVEI PRIVIND VEHICULELE NEPOLUANTE

Evaluarea impactului Directivei 2009/33/CE a fost mult îngreunată de lipsa unor obligații de raportare de către statele membre și agravată de lipsa unor date cuprinzătoare, atât în ceea ce privește achizitorii, cât și în ceea ce privește producătorii. Nu s-a constatat nicio activitate consecventă de colectare a datelor cu privire la performanțele în domeniul eficienței energetice și al emisiilor de CO_2 și de poluanți ale vehiculelor achiziționate conform celor prevăzute de această directivă.

Faptul că Directiva 2009/33/CE a fost implementată într-o serie de state membre mult mai târziu decât data programată inițial pentru transpunere a făcut, de asemenea, ca în acest stadiu timpuriu să nu se aștepte producerea niciunui impact major al acestui act legislativ.

Evaluări ale impactului preconizat al Directivei privind vehiculele nepoluante au fost efectuate doar în câteva cazuri. În ceea ce privește impacturile potențiale estimate ale opțiunilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3), foarte puține state membre au întreprins o evaluare. În Regatul Unit s-a realizat o evaluare a impactului legislației de transpunere, dar cu privire la directivă în ansamblu și nu la opțiunile specifice. Concluzia evaluării a fost că valoarea beneficiilor economice asociate cu implementarea acestei directive în Regatul Unit se va ridica la 27 milioane EUR. Cu toate acestea, ca urmare a procesului de transpunere tardiv și a lipsei de date fezabile privind perioada de după implementare, încă nu există evaluări concludente privind impactul real în urma transpunerii.

O serie de state membre aveau deja cerințe privind achizițiile publice „ecologice” pentru achiziționarea de vehicule înainte de introducerea Directivei 2009/33/CE. Prin urmare, impactul acestei directive a fost minim față de situația existentă. Cu toate acestea, s-a recunoscut faptul că este posibil ca organismele publice să beneficieze de pe urma formalizării criteriilor pentru achiziții și se preconizează că acele state membre care nu aveau înainte niciun fel de criterii să înregistreze beneficii.

Multe orașe din UE au stabilit politici având ca scop achiziționarea unor vehicule mai nepoluante și mai eficiente din punct de vedere energetic. Aceste politici au contribuit la reducerea emisiilor generate de parcurile auto publice din aceste orașe. Deseori, forța motrice a fost necesitatea de a îndeplini standardele UE de calitate a aerului. Odată cu instituirea

Directivei privind vehiculele nepoluante, se așteaptă ca mai multe orașe să își „ecologizeze” parcurile auto, utilizând opțiunile oferite de această directivă.

Producătorii au indicat că a crescut numărul autorităților publice care evaluează costurile și impacturile vehiculelor pe întreaga durata de viață, mai degrabă decât să se concentreze doar asupra costurilor de achiziție. În acest sens, Directiva 2009/33/CE pare să ducă la o schimbare de atitudine, care ar putea avea un impact mai semnificativ pe termen lung asupra deciziilor de achiziție ale autorităților publice și ale operatorilor de transport public.

Cu toate acestea, în ceea ce privește impacturile mai extinse s-a considerat că ar fi extrem de dificil să se evalueze impacturile Directivei 2009/33/CE, deoarece este posibil ca impacturi preconizate similare să fi fost de asemenea stimulate de alte măsuri de politică. Deși piața vehiculelor cu nivel scăzut de emisii crește, este dificil ca această evoluție să fie atribuită implementării directivei în discuție și este mai probabil să fie cauzată de alți factori (inclusiv de evoluțiile tehnologice, alte acte legislative ale UE, politicile naționale de impozitare a vehiculelor, condițiile de piață, scheme de stimulare publice existente etc.).

Multe state membre menționează că activitățile de achiziții publice legate de vehicule (și alte sectoare) au fost reduse în ultimii ani - multe au foarte puține fonduri disponibile pentru reînnoirea parcului auto sau a contractelor de servicii, ca urmare a consecințelor recesiunii globale.

Un alt factor care ar putea avea un impact asupra deciziilor de achiziție ale autorităților publice și părților interesate din mediul privat sunt prețurile ridicate ale benzinei/energiei, menționate de un stat membru. Se estimează că astfel de considerații s-ar putea aplica în general. Costurile totale de proprietate joacă, în unele cazuri, un rol important în deciziile de achiziție (în special pentru vehiculele grele și parcurile de vehicule), ceea ce ar putea, parțial, să exercite o presiune asupra producătorilor de vehicule să își sporească gama și ofertele de vehicule nepoluante.

Lipsa unor proceduri comune de măsurare a emisiilor de CO_2 ale vehiculelor grele a constituit o barieră în calea aplicării Directivei 2009/33/CE acestor vehicule. Prin urmare, s-a furnizat o metodologie specifică de calcul, pe portalul dedicat vehiculelor nepoluante. În plus, Asociația Internațională a Transportului Public (UITP) și Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA) au colaborat pentru a conveni asupra modului în care operatorii și autoritățile ar putea să aplice dispozițiile din Directiva privind vehiculele nepoluante în cazul licitațiilor pentru autobuze. O colaborare similară ar putea fi realizată pentru alte tipuri de vehicule grele.

Începând din 2013, toate motoarele vehiculelor grele vor fi testate în conformitate cu „Ciclul tranzitoriu pentru vehicule grele armonizat la nivel mondial” (*Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle*), astfel cum este definit sub auspiciile UNECE. După cum se menționează în raportul final[8] al grupului de lucru respectiv, obiectivul activității inițiale de cercetare efectuate a fost dezvoltarea unui ciclu de testare a motorului pentru emisiile de gaze de eșapament armonizat la nivel mondial. Acest instrument va fi utilizat la măsurarea emisiilor de poluanți atmosferici, a emisiilor de CO_2 și a consumului de combustibil. Aceste măsurători vor sprijini o aplicare mai largă a opțiunii de exprimare în valoare monetară oferite de Directiva privind vehiculele nepoluante.

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

Până în prezent nu s-a găsit nicio dovadă de selecție tehnologică, ceea ce confirmă abordarea complet neutră din punct de vedere tehnologic a acestei directive.

5. REPRODUCEREA ABORDĂRII DIRECTIVEI PRIVIND VEHICULELE NEPOLUANTE

Directiva privind vehiculele nepoluante a făcut parte dintr-o tranziție treptată a politicii UE către o incluziune mai proactivă și mai consecventă a cerințelor de mediu în legislația UE privind achizițiile și produsele. Abordări similare Directivei privind vehiculele nepoluante în ceea ce privește includerea impacturilor operaționale pe întreaga durată de viață asupra resurselor și a mediului au fost adoptate, de mai mulți ani, și în alte sectoare, cum ar fi clădirile, aparatele electrice sau echipamentele de birotică. Astfel de inițiative, împreună cu existența unor vehicule din ce în ce mai nepoluante și mai eficiente din punct de vedere energetic, vor juca un rol important în atingerea obiectivului UE 2020 de îmbunătățire cu 20 % a eficienței energetice a UE.

Evoluția legislației privind achizițiile către o abordare bazată pe rentabilitate, cum ar fi calcularea costurilor pe ciclu de viață, a fost generalizată în propunerea Comisiei din 20 decembrie 2011 de revizuire a directivelor existente în domeniul achizițiilor publice[9], în special la articolul 66 privind criteriile de atribuire a contractelor și la articolul 67 privind calcularea costurilor pe ciclu de viață. Modificările pe care le cuprinde cadrul revizuit propus ar trebui să ducă la o mai mare coerență în ceea ce privește luarea în considerare a criteriilor de mediu în deciziile de achiziții publice din UE.

Cu toate că nu s-a găsit nicio dovadă privind influența directă a Directivei 2009/33/CE asupra abordării adoptate în sectorul privat în legătură cu achizițiile de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, s-au găsit totuși exemple privind achiziționarea în sectorul privat a unor vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic. Cu toate acestea, este important să se menționeze faptul că achiziționarea de vehicule eficiente din punct de vedere energetic în sectorul privat este doar unul dintre elementele de gestionare a parcurilor auto. Achiziționarea de astfel de vehicule poate determina o reducere a costurilor de gestionare a parcului, în special în cazul în care costurile pe întreaga durată de viață ale unui vehicul eficient din punct de vedere energetic sunt mai mici decât cele ale vehiculelor convenționale. Printre alte elemente de gestionare eficientă din punct de vedere energetic a unui parc auto se numără însă și maximizarea încărcăturilor, reducerea curselor goale și șofatul ecologic. În consecință, multe firme cu parcuri auto mari, de exemplu societățile de curierat precum DHL, TNT și UPS, își gestionează parcurile astfel încât să scadă consumul de energie și, prin urmare, emisiile. Pentru aceste societăți, gestionarea parcurilor lor auto în acest fel se justifică din punct de vedere economic, pe lângă faptul că răspunde unor preocupări de mediu de ordin mai larg, inclusiv celor ale clienților lor. Se pot identifica diverse exemple de bune practici care au fost realizate la nivel mondial în ceea ce privește gestionarea parcurilor auto nepoluante.

În Finlanda, abordările stabilite în Directiva 2009/33/CE au fost adoptate de sectorul privat. Sfaturile referitoare la achiziționare care au fost elaborate cu ocazia implementării Directivei privind vehiculele nepoluante au fost, de asemenea, aduse la cunoștința cumpărătorilor privați de mari dimensiuni, cum ar fi cumpărătorii de mașini de serviciu, ceea ce este important, deoarece aproape o cincime din vânzările de autoturisme noi în Finlanda sunt mașini de serviciu.

[9] COM(2011) 896.

6. CONCLUZII

Transpunerea tardivă a Directivei privind vehiculele nepoluante de către majoritatea statelor membre a limitat experiența câștigată până în prezent în legătură cu această directivă și, prin urmare, a creat probleme în privința evaluării impacturilor sale care intră în domeniul de aplicare al prezentului raport de monitorizare. Această situație este agravată și mai mult de lipsa unor obligații de raportare de către statele membre.

Se pare că sunt necesare îndrumări suplimentare în ceea ce privește aplicarea diferitelor opțiuni ale directivei pentru a se ține seama de consumul de energie și de emisiile de CO_2 și de substanțe poluante atunci când se achiziționează vehicule. De asemenea, există necesitatea de a sprijini abordarea privind exprimarea în valoare monetară, care este încă inedită. Statele membre ar trebui să ofere aceste îndrumări, acordând o atenție deosebită legislației lor naționale relevante. De asemenea, ar trebui să se aibă în vedere activități specializate de formare a personalului responsabil cu implementarea legislației naționale relevante.

Portalul dedicat vehiculelor nepoluante este considerat un instrument util care asistă autoritățile publice la achiziționarea de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și, de asemenea, în ceea ce privește împărtășirea experienței dobândite în aplicarea acestei directive. Comisia va actualiza portalul dedicat vehiculelor nepoluante pentru ca acesta să răspundă așteptărilor achizitorilor publici și privați. În plus, va fi îmbunătățită funcționalitatea legată de stimularea achizițiilor în comun de vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic în cadrul portalului, inclusiv o mai mare facilitare a menținerii unui contact strâns între autoritățile competente de la nivel național și regional din UE 27 și din afara acestui grup.

Se preconizează că acest lucru va contribui la consolidarea mai rapidă a puterii de piață a vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, astfel încât sectorul industrial să poată profita de economii de scară și să ofere produse mai competitive. O mai mare atenție acordată clienților privați poate, de asemenea, să sporească impactul Directivei 2009/33/CE, urmând obiectivul inițial de abordare directă, în primul rând, a sectorului public și, ulterior, de a aborda și achizițiile profesionale și private.

Diverse părți interesate, cum ar fi asociațiile industriale din UE, ar putea să elaboreze îndrumări, așa cum a făcut Asociația Internațională a Transportului Public (UITP), pentru membrii lor respectivi, în vederea creșterii gradului de informare cu privire la această directivă.

În decembrie 2012, Comisia a lansat un observator european al electromobilității (*European Electro-mobility Observatory* - EEO)[10], care va asigura colectarea și difuzarea de date statistice esențiale în domeniul electromobilității (vehicule electrice cu baterie și vehicule electrice cu pile de combustie) în mod consecvent de către autoritățile regionale și locale. EEO ar trebui să devină principala platformă de informare a regiunilor europene cu privire la electromobilitate. De asemenea, acesta ar trebui să ofere informații privind modul în care achizițiile publice la nivel local influențează evoluția pieței europene a vehiculelor electrice sau a vehiculelor electrice cu pile de combustie.

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

În cadrul următoarei examinări a Directivei privind vehiculele nepoluante, prevăzută pentru 2014, Comisia intenționează să evalueze temeinic valoarea adăugată a directivei. În acest context, Comisia poate lua în considerare posibilitatea de a simplifica aplicarea acestei directive, prin eficientizarea sa. Acest lucru ar putea fi realizat prin reducerea opțiunilor la nivel de stat membru, de exemplu prin concentrarea asupra celei mai simple abordări cu privire la calculele care trebuie efectuate. Aceasta ar preveni o eventuală fragmentare a pieței interne din cauza alegerii unor tehnologii diferite. De asemenea, ar putea oferi condiții mai bune pentru obținerea de economii de scară în urma unor tehnologii inovatoare pentru vehicule prin gruparea cererii pe piața internă. În plus, statelor membre le-ar putea fi impuse obligații clare de raportare.