EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S

betreffende de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen

INLEIDING

Dit is het eerste verslag over de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/33/EG van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen[1] (Richtlijn inzake schone voertuigen) en de door de lidstaten overeenkomstig artikel 10 van die richtlijn genomen ondersteunende maatregelen.

Richtlijn 2009/33/EG is nog niet lang van kracht en de tenuitvoerlegging ervan heeft in een aantal lidstaten aanzienlijke vertraging opgelopen. De analyse werd bovendien bemoeilijkt door het ontbreken van rapporteringsverplichtingen voor de lidstaten en tegenstrijdigheden in de beschikbare gegevens. Derhalve bevat dit verslag slechts een beperkte kwalitatieve analyse, meestal op basis van casestudies. Voor gedetailleerde gegevens verwijzen we naar een voor de Commissie uitgevoerde studie[2].

Doel van de richtlijn inzake schone voertuigen is de markt voor schone en energie-efficiënte voertuigen te bevorderen zodat ook de vervoerssector een bijdrage levert aan de energie-, klimaat- en milieudoelstellingen van de Unie. De richtlijn moest uiterlijk op 4 december 2010 omgezet zijn.

De richtlijn is van toepassing op de aanschaf van voertuigen door aanbestedende diensten en aanbestedende entiteiten als gedefinieerd in de richtlijnen inzake overheidsopdrachten[3] en door exploitanten van openbare diensten als gedefinieerd in de verordening betreffende openbaar personenvervoer[4]. Op grond van de richtlijn moet rekening worden gehouden met het operationele energieverbruik en de uitstoot van koolstofdioxide (CO_2), stikstof (NO_x), niet-methaanhoudende koolwaterstoffen (NMHC) en fijn stof (PM) tijdens de volledige levensduur van het voertuig. Dankzij de richtlijn inzake schone voertuigen zijn in de EU voor het eerst duurzaamheidsverplichtingen ingevoerd voor overheidsaankopen.

De richtlijn biedt twee opties om rekening te houden met de energie- en milieu-effecten: de vaststelling van technische specificaties inzake de energie- en milieu-impact van het voertuig of het gebruik van de milieu-impact als gunningscriterium.

---

1 Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:NL:PDF).

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

3 Richtlijn 2004/17/EG van het Europees Parlement en de Raad houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten; Richtlijn 2004/18/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor werken, leveringen en diensten.

4 Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg.

In de richtlijn is een methode gedefinieerd voor de berekening van de operationele levensduurkosten van het energieverbruik, de CO_2-uitstoot en de uitstoot van verontreinigende stoffen door voertuigen. Door deze kosten in geldwaarde uit te drukken, worden de externe kosten van vervoer geïnternaliseerd. Dat is een langetermijndoelstelling van het EU-beleid. Op die manier worden energie-efficiënte en zuinige voertuigen – zowel voertuigen met een klassieke verbrandingsmotor als voertuigen op alternatieve brandstoffen - bevoordeeld en wordt de marktintroductie ervan versneld.

1. TENUITVOERLEGGING VAN DE RICHTLIJN INZAKE SCHONE VOERTUIGEN IN DE LIDSTATEN

De termijn voor de omzetting van de richtlijn was 4 december 2010. Slechts drie lidstaten zijn daar tijdig in geslaagd. De Commissie diende inbreukprocedures in te leiden tegen de lidstaten die hun verplichtingen niet waren nagekomen. Op het moment van de opstelling van dit verslag waren alle inbreukprocedures gesloten na de omzetting door de betrokken lidstaten.

Er is echter nog één lidstaat die de richtlijn nog niet volledig in nationale wetgeving heeft omgezet. In Letland is de omzettingsprocedure nog steeds aan de gang. Tabel 1 biedt een overzicht van het omzettingsproces.

Tabel 1: Overzicht van het proces voor de omzetting van de richtlijn inzake schone voertuigen in de lidstaten

	Lidstaat	**Omzetting**	**Door de Commissie getroffen maatregelen**
Omzettings-termijn: 4 december 2010	Tsjechië Denemarken, Portugal	september 2010 december 2010	n.v.t.
2011	Litouwen Bulgarije, Cyprus, Hongarije, Italië, Spanje Roemenië Frankrijk, Duitsland, Polen, Malta	februari 2011 maart 2011 april 2011 mei 2011	27.1.2011: Ingebrekestelling van 13 EU-lidstaten vanwege de niet-aanmelding van nationale maatregelen (België, Duitsland, Spanje, Finland, Frankrijk, Italië, Cyprus, Litouwen, Hongarije, Malta, Nederland, Polen en Roemenië)
	Griekenland, Ierland, Luxemburg, Nederland, Slowakije, Zweden VK België Estland	juni 2011 juli 2011 oktober 2011	16.6.2011: Met redenen omklede adviezen aan 10 EU-lidstaten (Oostenrijk, Bulgarije, Estland, Griekenland, Ierland, Luxemburg, Slovenië, Slowakije, Zweden en het Verenigd Koninkrijk) 25.11.2011: Met redenen omkleed advies aan Finland vanwege het ontbreken van maatregelen voor de provincie Åland
2012	Oostenrijk Slovenië	februari 2012 maart 2012	22.3.2012: Besluit van de Commissie om Finland

	Lidstaat	Omzetting	Door de Commissie getroffen maatregelen
	Finland Letland	april 2012 2013 (gepland)	voor het HvJ van de EU te dagen (gesloten na aanmelding volledige omzetting door Finland)

In de meeste gevallen volstond voor de omzetting een aanpassing van de bestaande regelgeving inzake overheidsaankopen en moest geen nieuwe wetgeving worden vastgesteld. Verschillende lidstaten hebben bovendien richtsnoeren opgesteld voor de toepassing van Richtlijn 2009/33/EG of zijn van plan om dat te doen.

Er werden door de lidstaten geen vrijstellingen aangemeld op grond van artikel 2 van de richtlijn.

Om de tenuitvoerlegging van de richtlijn inzake schone voertuigen te faciliteren heeft de Commissie op 30 maart 2009, de datum waarop de richtlijn door de Raad van ministers is aangenomen, een website geopend. Die website verschaft nadere toelichting over de richtlijn. De website bevat ook een rekenmodule om de energie-, CO_2- en uitstootkosten te berekenen, aangevuld met informatie over het beleid en maatregelen in de lidstaten. Ter gelegenheid van de omzetting van Richtlijn 2009/33/EG werd een uitgebreider portaal inzake schone voertuigen[5] geopend om de toepassing van de richtlijn te ondersteunen. Voor alle voertuigen op de markt vindt men op dit portaal de beschikbare gegevens voor de berekening van de levensduurkosten. De website biedt ondersteuning voor gezamenlijke aankopen van voertuigen om dankzij grotere volumes schaalvoordelen te verwerven. De site bevat ook informatie over de wetgeving inzake overheidsaankopen en specifieke programma's en stimulansen voor de aanschaf en exploitatie van schone en energie-efficiënte voertuigen. Naast het EU-niveau komen daarbij ook de regelingen van lidstaten, regio's en lokale overheden aan bod.

2. ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VAN DE LIDSTATEN

De jongste jaren hebben veel lidstaten extra maatregelen genomen om de ontwikkeling van de markt voor schone en energie-efficiënte voertuigen te ondersteunen. De doelstellingen daarvan zijn identiek aan die van de richtlijn inzake schone voertuigen. Het gaat om stimulansen en steun voor de aanschaf van schone voertuigen door overheden en maatregelen die de aankoop van schone en energie-efficiënte voertuigen indirect stimuleren, zoals selectieve toegangsbeperkingen en lokale vraagbeheersing door toepassing van milieucriteria, en milieustimulansen via de verkeersbelasting.

Wanneer toegangsbeperkingen worden opgelegd, moeten voertuigen meestal aan een bepaalde norm of een vastgesteld emissieniveau voldoen om toegang tot de markt te krijgen. Dergelijke maatregelen om de plaatselijke milieukwaliteit te verbeteren, kunnen een grotere impact hebben indien ze tot een toename van het aantal schone en energie-efficiënte voertuigen leiden.

Demonstratieprojecten, zoals de CIVITAS-projecten, kunnen beste praktijken promoten en de belangstelling van overheidsinstanties voor schone en energie-efficiënte voertuigen aanwakkeren, met name wanneer de aanschaf daarvan ook een besparing oplevert.

5 http://www.cleanvehicle.eu/

De aanwezigheid van passende tank-/oplaadinfrastructuur is essentieel om de aanschaf en het gebruik van schone en energie-efficiënte voertuigen op alternatieve brandstoffen/technologieën aan te moedigen. Een gebrek aan consumentenvertrouwen in de beschikbaarheid van alternatieve brandstoffen kan een belemmering vormen voor de invoering van die brandstoffen. Het belang van dit aspect wordt benadrukt in het voorstel van de Commissie voor een richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen[6].

Het aanbod van tank/-oplaadinfrastructuur varieert sterk tussen en binnen de lidstaten en moet beter worden geharmoniseerd om ervoor te zorgen dat de interne markt kansen biedt voor de grootschalige invoering van schone en energie-efficiënte voertuigen op alternatieve brandstoffen, zoals vooropgesteld in de mededeling van de Commissie "Schone energie voor het vervoer"[7].

3. TOEPASSING VAN DE OPTIES VAN DE RICHTLIJN INZAKE SCHONE VOERTUIGEN

De meeste lidstaten hebben bij de omzetting van de richtlijn alle opties van artikel 5, lid 3, van de richtlijn inzake schone voertuigen in hun nationale wetgeving opgenomen.

Overheidsinstanties kunnen bij de aanschaf van voertuigen rekening houden met de energie- en milieu-impact van voertuigen door hetzij technische specificaties vast te stellen, hetzij die effecten in de gunningscriteria op te nemen. In het laatste geval kan aan die effecten een monetaire waarde worden gekoppeld.

De belangrijkste door de lidstaten genoemde redenen om alle opties van artikel 5, lid 3, in hun wetgeving op te nemen zijn de grotere flexibiliteit voor de aanbestedende dienst, de mogelijkheid voor de aanbestedende dienst om de optie te gebruiken die het best op zijn behoeften is afgestemd en de mogelijkheid om de meest geschikte optie te kiezen in het licht van de lokale context. Slechts enkele lidstaten hebben deze opties beperkt ter wille van de eenvoud of om de samenhang met het bestaande nationaal beleid te bewaren. In Slovenië, mag alleen de energie- en milieu-impact als gunningscriterium worden gebruikt, in Tsjechië mag deze impact niet in de vorm van kosten worden meegenomen, en in Zweden mag de energie- en milieu-impact niet als gunningscriterium worden gebruikt. Tabel 2 biedt een overzicht van de toepassing in de verschillende lidstaten.

Tabel 2: Toepassing van artikel 5, lid 3, in de EU-lidstaten

Door de lidstaten genomen maatregelen op grond van artikel 5, lid 3	**Lidstaten**
Alle opties zijn mogelijk	24 lidstaten: België, Bulgarije, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Roemenië, Slowakije, Spanje en het Verenigd Koninkrijk
Alleen optie 1: technische specificaties voor de energie- en milieuprestaties van voertuigen vaststellen	-

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

Door de lidstaten genomen maatregelen op grond van artikel 5, lid 3	Lidstaten
Alleen optie 2a: gebruik van energie- en milieu-effecten als gunningscriterium	Slovenië
Alleen optie 2b: energie- en milieu-effecten uitgedrukt in kosten	-
Opties 1 en 2a	Tsjechië
Opties 1 en 2b	Zweden

Duitsland heeft informatie verstrekt over de opties die het vaakst door aanbestedende diensten worden gebruikt (de Duitse wetgeving staat op dit moment alle opties toe). Optie 1 wordt het vaakst gekozen, gevolgd door optie 2a. Daarbij werd opgemerkt dat optie 2b het minst wordt gebruikt vanwege moeilijkheden bij de toepassing ervan. Dat werd bevestigd tijdens contacten met de Stad **Hamburg**, waar de voorkeur werd gegeven aan optie 1 vanwege de gemakkelijke toepasbaarheid. In **Kopenhagen** werd voor het openbaar vervoer van alle opties gebruik gemaakt en waren de ervaringen telkens positief. **Bologna** heeft gebruikt gemaakt van de opties 2a en 2b maar er is nog geen informatie beschikbaar over positieve of negatieve ervaringen met deze aanpak. Slovenië heeft de methodologie voor de operationele levensduurkosten toegepast, hoewel het van oordeel was dat er onvoldoende informatie beschikbaar was over de emissieprestaties. De vertegenwoordigers van Kopenhagen, Bologna en Slovenië zijn er nog niet uit of de opties moeten worden behouden, dan wel worden aangepast. **Gent** maakt zowel gebruik van technische specificaties als van gunningscriteria (opties 1 en 2a). In het eerste geval moet alleen worden gespecificeerd over welke technologie het voertuig moet beschikken (op basis van een analyse van de voertuigen op de markt), terwijl bij het gebruik van gunningscriteria de aangeschafte voertuigen aan bepaalde minimale milieuprestaties moeten voldoen. In **Stockholm** biedt Richtlijn 2009/33/EG de mogelijkheid de voorheen reeds toegepaste werkwijze op basis van technische specificaties verder te zetten. Er mogen alleen voertuigen worden aangeschaft die beantwoorden aan de Zweedse definitie van het begrip "schoon voertuig". De vertegenwoordigers van Gent en Stockholm waren van oordeel dat er behoefte was aan aanvullende richtsnoeren voor het gebruik van de energie- en milieu-impact als technisch criterium en dat een nieuw evenwicht moet worden gevonden tussen de factoren die worden gebruikt om de kosten te becijferen. **Londen, Wenen** en de **Roemeense openbaarvervoerbedrijven** bepalen aan welke milieunormen nieuwe voertuigen moeten voldoen, terwijl **Barcelona** de levensduurkosten van het voertuig samen met andere factoren bekijkt.

De meeste lidstaten waren voorstander van het behoud van alle opties, in de eerste plaats omdat ze nog maar een beperkte ervaring hebben opgedaan met de richtlijn sinds de omzetting daarvan. Voorts zijn er nog geen evaluaties uitgevoerd om de impact van de richtlijn te beoordelen, onder meer op het marktpotentieel van schone en energie-efficiënte voertuigen. Een aantal lidstaten wijst erop dat de nationale systemen in de EU verschillen en dat het derhalve belangrijk is om de keuze tussen opties te behouden zodat bepaalde lidstaten niet worden benadeeld.

Wat de eventuele wijziging van de opties betreft, waren de lidstaten van oordeel dat zij nog niet voldoende ervaring met de toepassing van Richtlijn 2009/33/EG hebben opgedaan om suggesties ter verbetering van de opties te kunnen formuleren. Daartoe is meer ervaring vereist en moeten de effecten grondiger worden onderzocht.

Enkele lidstaten, zoals Nederland, Letland, Denemarken, Frankrijk en het VK, hebben specifieke richtsnoeren vastgesteld voor de toepassing van de verschillende opties van Richtlijn 2009/33/EG en het relatieve gewicht van de verschillende bepalingen van de richtlijn.

4. IMPACT VAN DE RICHTLIJN INZAKE SCHONE VOERTUIGEN

De effectbeoordeling van Richtlijn 2009/33/EG werd aanzienlijk bemoeilijkt door het ontbreken van rapporteringsverplichtingen voor de lidstaten en het ontbreken van volledige cijfers, zowel voor de productie- als aankoopzijde. Er bestaat geen volledig overzicht van de prestaties inzake energie-efficiëntie en de uitstoot van CO_2 en verontreinigende stoffen door voertuigen die overeenkomstig deze richtlijn zijn aangeschaft.

Ook door de grote vertraging die de omzetting van Richtlijn 2009/33/EG in een aantal lidstaten heeft opgelopen, kan in dit vroege stadium nog geen grote impact worden verwacht.

Slechts in enkele gevallen werd de impact van de richtlijn inzake schone voertuigen onderzocht. Een paar lidstaten hebben de potentiële impact onderzocht van de verschillende opties van artikel 5, lid 3. In het VK werd voor de omzettingsregelgeving een effectbeoordeling uitgevoerd, maar die had betrekking op de volledige richtlijn en niet op de specifieke opties. De conclusie luidde dat de tenuitvoerlegging van de richtlijn het VK 27 miljoen euro aan economische baten zou opleveren. Door het vertraagde omzettingsproces en het ontbreken van bruikbare gegevens over de periode na de omzetting kunnen nog geen sluitende conclusies worden getrokken over de impact sinds de omzetting.

In een aantal lidstaten bestonden reeds voor de invoering van Richtlijn 2009/33/EG regels voor overheidsaankopen van groene voertuigen. Derhalve heeft de richtlijn slechts een minimale impact gehad op de bestaande toestand. Het kan voor overheidsinstanties wel voordelen hebben dat de aankoopcriteria formeel zijn vastgesteld en ook voor lidstaten waar nog geen criteria werden gehanteerd, betekent de richtlijn een stap vooruit.

Talrijke steden in de EU hebben een beleid ontwikkeld voor de aanschaf van schonere en energie-efficiëntere voertuigen. De uitstoot door openbare voertuigen in die steden is hierdoor gedaald. De verplichting om aan de EU-normen inzake luchtkwaliteit te voldoen, was vaak de drijfveer om het wagenpark te vergroenen. Nu de richtlijn inzake schone voertuigen van kracht is, zullen wellicht meer steden hun wagenpark vergroenen aan de hand van de verschillende opties waarin de richtlijn voorziet.

Producenten wijzen erop dat overheidsinstanties steeds vaker de levensduurkosten en impact van voertuigen bekijken en niet langer alleen naar de aankoopprijs kijken. In dit verband lijkt Richtlijn 2009/33/EG een mentaliteitswijziging op gang te brengen, die op lange termijn een aanzienlijke impact kan hebben op het aankoopbeleid van overheden en openbaarvervoerbedrijven.

Wat de bredere impact betreft, vindt men het bijzonder moeilijk om de impact van Richtlijn 2009/33/EG te beoordelen aangezien de eerste resultaten ook het gevolg kunnen zijn van andere beleidsmaatregelen. Hoewel de markt van voertuigen met een lage uitstoot groeit, is het moeilijk om die groei te linken aan de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en is die wellicht toe te schrijven aan andere factoren (waaronder technologische ontwikkelingen, overige EU-regelgeving, de voertuigfiscaliteit in de lidstaten, de marktcontext, bestaande overheidsstimulansen, enz.).

In veel lidstaten staat de verkoop van voertuigen (en de economie) de jongste jaren op een laag pitje. Vaak zijn er door de recessie onvoldoende middelen beschikbaar voor de vernieuwing van hun wagenpark/dienstcontracten.

Eén van de lidstaten wijst ook op een andere factor die de aankoopbeslissingen door overheidsinstanties en private actoren kan beïnvloeden, namelijk de hoge brandstof- en energieprijzen. Dit is wellicht een algemene overweging. Dat de totale exploitatiekosten in sommige gevallen doorslaggevend zijn bij aankoopbeslissingen (met name voor vrachtwagens en bedrijfsvoertuigen) kan voertuigfabrikanten ertoe aansporen om hun aanbod en gamma aan schone voertuigen uit te breiden.

Het ontbreken van gemeenschappelijke procedures voor de meting van de CO_2-uitstoot van vrachtwagens vormde een belemmering voor de toepassing van Richtlijn 2009/33/EG op die voertuigen. Daarom wordt op de portaalsite voor schone voertuigen een specifieke berekeningsmethode aangereikt. Voorts hebben de Internationale Unie van het Openbaar vervoer (UITP) en de Europese Federatie van Autoproducenten (ACEA) overeenstemming bereikt over de manier waarop exploitanten en aanbestedende diensten de richtlijn inzake schone voertuigen kunnen toepassen bij de aanschaf van autobussen. Voor andere zware bedrijfsvoertuigen kan op eenzelfde manier worden samengewerkt.

Vanaf 2013 zullen alle zware bedrijfsvoertuigen worden getest volgens de "Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle", die in opdracht van de VN-ECE is ontwikkeld. In het eindverslag[8] van de betrokken ECE-werkgroep wordt vermeld dat het onderzoek in eerste instantie tot doel had een wereldwijde standaardtestcyclus te ontwikkelen om de motoremissies te meten. Dat instrument zal worden gebruikt om het brandstofverbruik en de uitstoot van verontreinigende stoffen en CO_2 te meten. Deze metingen bieden input voor een ruimere toepassing van de in de richtlijn gecreëerde optie om de kosten te becijferen.

Tot op heden werden geen gevallen gesignaleerd waarin een bepaalde technologie werd bevoordeeld. Dat bevestigt de volledig technologieneutrale benadering van de richtlijn.

5. NAVOLGING VAN DE RICHTLIJN INZAKE SCHONE VOERTUIGEN

De richtlijn inzake schone voertuigen past binnen een geleidelijke verschuiving van het EU-beleid om de milieuaspecten consequent en proactief te integreren in de EU-regelgeving inzake aankopen en producten. Ook voor een aantal andere domeinen, zoals gebouwen, elektrische apparaten of kantooruitrusting, wordt reeds enkele jaren rekening gehouden met de operationele impact op de hulpbronnen en het milieu gedurende de volledige levensduur. Samen met de steeds schonere en energie-efficiëntere voertuigen zullen dergelijke maatregelen een belangrijke bijdrage leveren tot de EU 2020-doelstelling om de energie-efficiëntie in de Unie met 20% te verbeteren.

In het voorstel van de Commissie van 20 december 2011 voor een herziening van de richtlijn betreffende het gunnen van overheidsopdrachten[9], met name in artikel 66 inzake gunningscriteria voor opdrachten en artikel 67 inzake levenscycluskosten, wordt het kostenefficiëntieperspectief in de regelgeving inzake overheidsopdrachten veralgemeend. De wijzigingen waarin het voorgestelde nieuwe kader voorziet, moeten ervoor zorgen dat bij aankoopbesluiten in de EU systematisch rekening wordt gehouden met milieucriteria.

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

9 COM(2011) 896 definitief.

Hoewel er geen bewijzen zijn dat Richtlijn 2009/33/EG een directe impact heeft op de aanschaf van schone en energie-efficiënte voertuigen in de private sector, zijn er toch een aantal voorbeelden van private ondernemingen die voor energie-efficiëntere voertuigen hebben gekozen. Energie-efficiëntie vormt voor private ondernemingen echter slechts één aspect van het wagenparkbeheer. Door de aanschaf van dergelijke voertuigen kunnen de kosten voor het beheer van de vloot dalen, met name wanneer de levensduurkosten van energie-efficiënte voertuigen lager liggen dan die van klassieke voertuigen. Andere aspecten van een energie-efficiënt wagenparkbeheer zijn een optimale belading, het terugdringen van lege ritten en milieuvriendelijk rijden. Daarom leveren talrijke bedrijven met grote wagenparken, bv. koerierbedrijven zoals DHL, TNT en UPS, inspanningen om het energieverbruik, en derhalve de uitstoot, van hun wagenpark te drukken. Dergelijke bedrijven hebben er financieel baat bij om hun wagenpark op die manier te beheren en spelen zo ook in op het milieubewustzijn bij hun klanten. Verschillende voorbeelden van goede praktijken op het gebied van groen wagenparkbeheer worden inmiddels wereldwijd toegepast.

In Finland is de in Richtlijn 2009/33/EG voorgestelde werkwijze overgenomen door de private sector. De aankooprichtsnoeren in het kader van de tenuitvoerlegging van de richtlijn inzake schone voertuigen zijn ook verspreid onder belangrijke private aankoopverantwoordelijken, zoals beheerders van bedrijfswagenparken. Dat is belangrijk aangezien ongeveer één op vijf van de in Finland verkochte wagens een bedrijfswagen is.

6. CONCLUSIES

Door de vertraging die de omzetting van de richtlijn schone voertuigen in de meeste lidstaten heeft opgelopen, heeft men nog niet veel ervaring met de toepassing van de richtlijn en was het derhalve moeilijk om de impact ervan in het kader van dit evaluatieverslag te beoordelen. Het ontbreken van rapporteringsverplichtingen maakte die opdracht nog moeilijker.

Er blijkt behoefte te zijn aan extra richtsnoeren voor de toepassing van de verschillende opties van de richtlijn om bij de aankoop van voertuigen rekening te houden met het energieverbruik en de uitstoot van CO_2 en verontreinigende stoffen. Ook voor de nog steeds nieuwe aanpak op basis van becijferde kosten is ondersteuning nodig. De lidstaten dienen die richtsnoeren te verstrekken, rekening houdend met hun respectieve nationale wetgeving. Daarbij moet ook worden gekeken naar gerichte opleiding voor personeel dat belast is met de toepassing van de nationale wetgeving.

Het internetportaal inzake schone voertuigen wordt nuttig geacht als hulpmiddel voor overheidsinstanties bij de aanschaf van schone en energie-efficiënte voertuigen en voor de uitwisseling van in het kader van deze richtlijn opgedane ervaring. De Commissie zal het portaal actualiseren om tegemoet te komen aan de verwachtingen van publieke en private afnemers. Bovendien zal de module in verband met het stimuleren van gezamenlijke aankopen van schone en energie-efficiënte voertuigen worden verbeterd, waarbij nauwe contacten tussen betrokken nationale en regionale overheden in de EU27 en daarbuiten verder worden vergemakkelijkt.

Men verwacht dat de markt voor schone en energie-efficiënte voertuigen hierdoor sneller zal ontwikkelen waardoor voor producenten schaalvoordelen ontstaan en zij de concurrentiepositie van hun producten kunnen versterken. Een grotere aandacht voor private klanten, na de oorspronkelijke doelstelling om zich rechtreeks tot de openbare sector te richten, kan de impact van Richtlijn 2009/3//EG versterken en ervoor zorgen dat de impact ook tastbaar wordt bij aankopen door bedrijven en particulieren.

Verschillende belanghebbenden, zoals Europese brancheorganisaties kunnen het voorbeeld volgen van de Internationale Vereniging voor Openbaar Vervoer (UITP) en richtsnoeren opstellen om hun leden beter bewust te maken van de richtlijn.

In december 2012 heeft de Commissie een Europees Waarnemingscentrum elektromobiliteit[10] opgezet, dat moet toezien op de coherente verzameling en verspreiding van belangrijke statistische gegevens over elektromobiliteit (elektrische voertuigen op batterijen en brandstofcellen) door regionale en lokale overheden. Het EEO moet het belangrijkste informatieplatform van de Europese regio's op het gebied van elektromobiliteit worden. Het observatorium moet tevens inzicht verschaffen in de invloed van het aankoopbeleid van lokale overheden op de ontwikkeling van elektrische voertuigen of brandstofcelvoertuigen in Europa.

Bij de volgende evaluatie van de richtlijn inzake schone voertuigen in 2014 zal de Commissie de toegevoegde waarde van de richtlijn grondig analyseren. In die context kan de Commissie onderzoeken in hoeverre de toepassing van de richtlijn kan worden vereenvoudigd door deze beter te stroomlijnen. Dit kan door de keuzes op lidstaatniveau te beperken, bijvoorbeeld door zich toe te spitsen op de eenvoudigste manier om de berekeningen uit te voeren. Op die manier wordt vermeden dat uiteenlopende technologische oplossingen tot een versnippering van de interne markt leiden. Door een bundeling van de vraag op de interne markt kunnen gemakkelijker schaalvoordelen ontstaan voor innoverende voertuigtechnologieën. Voorts kunnen aan de lidstaten duidelijke rapporteringsverplichtingen worden opgelegd.

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