EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.4.2013
COM(2013) 214 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

om genomförandet av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

om genomförandet av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon

INLEDNING

Detta är den första rapporten om genomförandet av direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon[1] (direktivet om rena fordon), och om medlemsstaternas stödåtgärder i enlighet med kraven i artikel 10 i det direktivet.

Direktiv 2009/33/EG har endast varit i kraft under en kort tid, och genomförandet har försenats betydligt i ett antal medlemsstater. Dessutom försvårades analysen av att det inte finns några rapporteringskrav för medlemsstaterna och att tillgängliga uppgifter inte var enhetliga. Därför kan den här rapporten bara ge en begränsad kvalitativ analys, främst baserad på fallstudier. Detaljerat material finns i en undersökning som gjorts för kommissionen[2].

Direktivet om rena fordon syftar till att stimulera marknaden för rena och energieffektiva fordon och därigenom inom transportsektorn bidra till EU:s politik inom områdena energi, klimat och miljö. Tidsfristen för införlivande var den 4 december 2010.

Direktivet gäller fordon som köps in av upphandlande myndigheter och upphandlande enheter enligt definitionen i direktiven om offentlig upphandling[3], och för kollektivtrafikoperatörerna enligt definitionen i förordningen om kollektivtrafik[4]. I direktivet krävs att energianvändningen under hela livscykeln, utsläpp av koldioxid (CO_2), utsläpp av kväveoxider (NOx), icke-metankolväten (NMHC) och partiklar (PM) beaktas. Därigenom införs genom direktivet om rena fordon för första gången krav på hållbarhet i lagstiftningen om offentlig upphandling för hela EU.

Direktivet innehåller två möjligheter att beakta energi- och miljöpåverkan: den första är att fastställa tekniska specifikationer för prestanda hos fordonen med avseende på energi- och miljöpåverkan. Det andra alternativet ger möjlighet att använda dessa typer av påverkan som tilldelningskriterier.

I direktivet fastställs en metod för beräkning av driftskostnaderna under hela livscykeln för energiförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av förorenande ämnen för fordon. Genom en sådan monetarisering internaliseras externa transportkostnader, vilket är ett långsiktigt mål för EU:s politik. Detta gynnar energieffektivare och renare fordon och påskyndar deras marknadspenetration, både när det gäller fordon som drivs med förbränningsmotor och fordon som drivs med alternativa bränslen.

---

1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG av den 23 april 2009 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, EUT 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 Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet). Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster

4 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg

1. GENOMFÖRANDET AV DIREKTIVET OM RENA FORDON I MEDLEMSSTATERNA

Tidsfristen för införlivandet av direktivet fastställdes till den 4 december 2010. Endast tre medlemsstater hade införlivat direktivet det datumet. Kommissionen var tvungen att inleda överträdelseförfaranden mot de medlemsstater som inte införlivat direktivet. När denna rapport utarbetades hade alla pågående överträdelseförfaranden avslutats eftersom medlemsstaterna hade införlivat direktivet.

Det finns emellertid fortfarande en medlemsstat som ännu inte helt och hållet har införlivat direktivet i sin nationella lagstiftning. Det är Lettland, som fortfarande håller på att införliva direktivet. Tabell 1 innehåller en översikt över hur långt införlivandet kommit i de olika medlemsstaterna.

Tabell 1: Översikt över införlivandet av direktivet om rena fordon i medlemsstaterna.

	Medlemsstat	**Nationellt införlivande**	**Kommissionens åtgärder**
Datum som anges i direktivet: 4 december 2010.	Tjeckien Danmark, Portugal	September 2010 December 2010	Ej tillämpligt
2011	Litauen Bulgarien, Cypern, Ungern, Italien, Spanien Rumänien Frankrike, Tyskland, Polen, Malta	Februari 2011 Mars 2011 April 2011 Maj 2011	27.1.2011: Formell underrättelse skickas till 13 EU-medlemsstater på grund av att de inte meddelat vilka nationella åtgärder som vidtagits (Belgien, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrike, Italien, Cypern, Litauen, Ungern, Malta, Nederländerna, Polen och Rumänien)
	Grekland, Irland, Luxemburg, Nederländerna, Slovakien och Sverige Förenade kungariket Belgien, Estland	Juni 2011 Juli 2011 Oktober 2011	16.6.2011: Motiverat yttrande skickas till tio medlemsstater (Österrike, Bulgarien, Estland, Grekland, Irland, Luxemburg, Slovenien, Slovakien, Sverige och Förenade kungariket) 25.11.2011: Motiverat yttrande skickas till Finland på grund av att inga åtgärder har vidtagits för landskapet Åland
2012	Österrike Slovenien Finland Lettland	Februari 2012 Mars 2012 April 2012 2013 (planerat)	22.3.2012: Kommissionens beslut att väcka talan mot Finland vid EU-domstolen (ärendet avslutat efter det att Finland anmält ett integrerat införlivande)

I de flesta fall innebar införlivandet att befintliga lagar om offentlig upphandling ändrades, snarare än att nya lagar antogs. Flera medlemsstater har också tagit fram vägledningar som avser genomförandet av direktiv 2009/33/EG eller har för avsikt att ta fram sådana vägledningar.

Inga undantag enligt artikel 2 i detta direktiv har rapporterats från medlemsstaterna.

För att underlätta genomförandet av direktivet om rena fordon öppnade kommissionen en internetportal den 30 mars 2009, vilket är den dag då direktivet antogs av ministerrådet. Portalen innehöll ytterligare förklaringar av direktivet. Den innehöll också en räknare för monetarisering av kostnaderna för energi, koldioxid och föroreningar samt uppgifter om närliggande strategier och åtgärder i medlemsstaterna. Efter den första portalen har det öppnats en mer innehållsrik portal för rena fordon[5], om införlivandet av direktiv 2009/33/EG ,för att underlätta dess genomförande. Denna portal ger tillgängliga uppgifter för beräkning av livscykelkostnader för alla fordon på marknaden. Den underlättar gemensam upphandling för att bidra till storinköp av fordon för att uppnå de stordriftsfördelar som större volymer innebär. Portalen innehåller också information om lagstiftningen om offentlig upphandling och särskilda program och incitament för inköp och drift av rena och energieffektiva fordon, på EU-nivå och i de enskilda medlemsstaterna, samt på nationell, regional och lokal nivå.

2. STÖDÅTGÄRDER SOM MEDLEMSSTATERNA VIDTAGIT

Många medlemsstater har på senare år vidtagit ytterligare åtgärder för att stödja utvecklingen av en marknad för rena och energieffektiva fordon, vilket bidragit till samma mål som i direktivet om rena fordon. Dessa åtgärder omfattar incitament och stöd från offentliga myndigheter för rena fordon, samt åtgärder för att indirekt stimulera inköp och användning av rena och energieffektiva fordon, exempelvis selektiva begränsningar av tillträde och lokal efterfrågestyrning via miljökriterier samt åtgärder i fråga om fordonsbeskattning.

Om begränsningar av tillträde finns, måste fordon vanligtvis uppfylla en fastställd norm eller utsläppsnivå eller annat kriterium för att få tillträde till marknaden. Så även om syftet är att förbättra miljön i ett avgränsat område, kan fördelarna också spridas om försäljningen av rena och energieffektiva fordon ökar som en följd av detta.

Demonstrationsprojekt, till exempel de som får stöd av Civitas-initiativet, skulle kunna främja bästa praxis och den offentliga sektorns intresse för rena och energieffektiva fordon, särskilt i de fall fördelar blir verklighet.

Tillhandahållande av lämplig infrastruktur för bränslepåfyllning/laddning är av central betydelse om man vill öka inköp och användning av rena och energieffektiva fordon som drivs med alternativa bränslen och ny teknik. Om konsumenterna inte litar på att det finns tillgång till alternativa bränslen kan det hindra försäljningen av den typen av fordon. Hur viktig denna aspekt är betonas i kommissionens förslag till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen[6].

Tillhandahållande av infrastruktur för bränslepåfyllning/laddning varierar avsevärt mellan och i medlemsstaterna och bör harmoniseras bättre så att man kan utnyttja den inre marknaden fullt ut för en bred marknadsintroduktion av rena och energieffektiva fordon som drivs med alternativa bränslen. Detta problem tas upp i kommissionens meddelande om miljövänlig energi för transport[7].

5 http://www.cleanvehicle.eu/

6 COM(2013) 18 final.

7 COM(2013) 17 final.

3. ANVÄNDNING AV DE MÖJLIGHETER SOM ANGES I DIREKTIVET OM RENA FORDON

När direktivet införlivades i nationell lagstiftning behöll de flesta medlemsstater alla de olika möjligheter som ges genom artikel 5.3 i direktivet om rena fordon.

Detta gör det möjligt för offentliga myndigheter att ta med fordons energi- och miljöpåverkan i upphandlingsförfaranden genom att antingen anta tekniska specifikationer eller låta påverkan ingå i tilldelningskriterierna. I det senare fallet kan påverkan också beräknas i ekonomiska termer.

De huvudsakliga skälen som angetts av medlemsstaterna för att behålla alla de möjligheter som ges genom artikel 5.3 i direktivet om rena fordon var att de skulle möjliggöra större flexibilitet för den upphandlande myndigheten, skulle ge den upphandlande myndigheten möjlighet att använda de alternativ som bäst passar deras upphandlingsbehov och att de utgjorde de lämpligaste alternativen med hänsyn till lokala förhållanden. Bara Slovenien, som tillät att endast energi- och miljöpåverkan skulle användas som tilldelningskriterier, Tjeckien, som inte medger användning av monetarisering, och Sverige, som inte tillät att energi- och miljöpåverkan användes som tilldelningskriterier, begränsade dessa alternativ för enkelhetens skull eller för att de skulle stämma överens med det system som användes i landet. En översikt över genomförandet av direktivet finns i tabell 2.

Tabell 2: Genomförande av artikel 5.3 i EU:s medlemsstater

Åtgärder som vidtagits av medlemsstaten i fråga om artikel 5.3	**Medlemsstat(er)**
Tillåter alla alternativ	24 medlemsstater: Österrike, Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Ungern, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Slovakien, Spanien, Förenade kungariket
Tillåter endast alternativ 1 (dvs. anger en uppsättning tekniska specifikationer för energi- och miljöprestanda hos fordon)	-
Tillåter endast alternativ 2a (dvs. där energi- och miljöpåverkan används som tilldelningskriterier)	Slovenien
Tillåter endast alternativ 2b (dvs. där energi- och miljöpåverkan är monetariserade)	-
Alternativen 1 och 2a	Tjeckien
Alternativen 1 och 2b	Sverige

På nationell nivå lämnade Tyskland inofficiella uppgifter om de alternativ som oftast används av inköpande myndigheter (alla alternativ som förutses är för närvarande möjliga enligt den lagstiftning som införlivats i Tyskland). Alternativ 1 anses vara det som valdes mest, följt av alternativ 2a. Det noterades att alternativ 2b var det som troligen användes minst, framför allt på grund av svårigheter i samband med dess tillämpning. Kontakter från **Hamburg** bekräftade denna bild. Man angav att man hittills bara använt alternativ 1, främst eftersom det var lätt att tillämpa. I **Köpenhamn** hade alla alternativ använts av kollektivtrafikmyndigheter som hade

goda erfarenheter av samtliga. **Bologna** har använt alternativ 2a och 2b, men det saknas belägg för goda eller dåliga erfarenheter. Slovenien har använt metoden för driftskostnaderna under hela livscykeln, även om det ansågs att det saknades information om utsläppsprestanda. Företrädare från Köpenhamn, Bologna och Slovenien har ännu inte kommit till någon slutsats om alternativen bör behållas eller ändras. **Gent** använder både tekniska specifikationer och tilldelningskriterier (dvs. alternativ 1 och 2a). I fråga om alternativ 1 ska den teknik som det fordon som ska upphandlas bör ha, vara den enda som ska specificeras (baserat på en översyn av fordonen på marknaden), medan fordonen ska uppfylla minimikrav avseende miljöprestanda i fråga om tilldelningskriterier. I **Stockholm** möjliggör direktiv 2009/33/EG att man fortsätter den strategi som tidigare använts, som i praktiken innebär att man anger tekniska specifikationer, dvs. det är bara möjligt att upphandla fordon som motsvarar den nationella definitionen av ett rent fordon. Företrädare från Gent och Stockholm ansåg att ytterligare vägledning krävdes i fråga om att använda energi- respektive miljöpåverkan som tekniska krav och att de faktorer som används i monetariseringsalternativet måste balanseras om. Kollektivtrafikoperatörer i **London, Wien och Rumänien** specificerar de miljönormer som fordon som ska upphandlas måste uppfylla, medan **Barcelona** bland andra faktorer bedömer fordonens livscykelkostnader.

De flesta medlemsstater ansåg att alla alternativ bör behållas. Detta berodde till stor del på deras begränsade erfarenheter av direktiv 2009/33/EG efter dess införlivande. Närmare bestämt bristen på undersökningar för att fastställa direktivets påverkan, till exempel på hur marknaden för rena och energieffektiva fordon utvecklas. Vissa medlemsstater påpekade också att de nationella systemen är olika i EU, vilket innebär att det är viktigt att behålla valmöjligheter mellan alternativ så att vissa medlemsstater inte missgynnas.

I fråga om något av alternativen borde ändras ansåg medlemsstaterna återigen att begränsade erfarenheter av direktiv 2009/33/EG gjorde att de inte kunde föreslå hur alternativen skulle kunna förbättras i detta skede. Det behövs mer erfarenhet och bedömning av effekterna för att medlemsstaterna ska kunna föreslå förbättringar.

Specifik vägledning för tillämpningen av de olika alternativen i direktiv 2009/33/EG och om den relativa vikt som ska ges åt förordningens bestämmelser, har bara utarbetats av ett fåtal medlemsstater, t.ex. Nederländerna, Lettland, Danmark, Frankrike och Förenade kungariket.

4. EFFEKTERNA AV DIREKTIVET OM RENA FORDON

Bedömningen av effekterna av direktiv 2009/33/EG förhindrades i hög utsträckning av att det saknas rapporteringskrav för medlemsstaterna, och problemet förvärrades av bristen på omfattande data, både från upphandlarna och från tillverkarna. Det saknas enhetlig insamling av data om hur de fordon som upphandlats enligt villkoren i detta direktiv presterar i fråga om energieffektivitet, koldioxidutsläpp och utsläpp av föroreningar.

Att direktiv 2009/33/EG genomfördes mycket senare i vissa medlemsstater än vad som ursprungligen planerats, ledde också till att man inte kunde vänta sig några större effekter av direktivet på detta tidiga stadium.

Bedömningar om den förväntade effekten av direktivet om rena fordon gjordes bara i ett fåtal fall. Mycket få medlemsstater har gjort en bedömning av de förväntade effekterna av de alternativ som avses i artikel 5.3. I Förenade kungariket gjordes en konsekvensbedömning av införlivandet av lagstiftningen, men bara i fråga om direktivet i sin helhet och inte av de specifika alternativen. Bedömningen visade att ett genomförande av direktivet i Förenade kungariket skulle ge ekonomiska fördelar motsvarande 27 miljoner euro. På grund av det

försenade införlivandet av direktivet samt bristande data efter införlivandet finns ingen entydig konsekvensbedömning av effekterna efter införlivandet.

Ett antal medlemsstater hade redan infört ”gröna” upphandlingskrav i samband med upphandling av fordon före införandet av direktiv 2009/33/EG. Direktivets påverkan på dagens situation har därför varit minimal. Det ansågs emellertid också att det är möjligt att offentliga organ kommer att gynnas av att kriterierna för upphandling formaliseras, och de medlemsstater som tidigare inte hade några kriterier förväntas gynnas.

Många städer i EU har fastställt strategier för upphandling av renare och energieffektivare fordon. Dessa strategier har bidragit till minskade utsläpp från offentliga vagnparker i dessa städer. Det som drivit på strategierna har ofta varit behovet att uppfylla EU:s luftkvalitetsnormer. Tack vare direktivet om rena fordon förväntas fler städer göra sina fordonsparker renare med hjälp av alternativen i direktivet.

Tillverkarna angav att fler offentliga myndigheter har utvärderat livscykelkostnader och fordonens påverkan, och inte enbart fokuserat på inköpskostnaderna. På det området tycks direktiv 2009/33/EG ha lett till en förändrad inställning, som på längre sikt kan få en större påverkan på offentliga myndigheters och kollektivtrafikoperatörers beslut om upphandling.

När det gäller den bredare påverkan var uppfattningen att det skulle vara ytterst svårt att bedöma effekterna av direktiv 2009/33/EG eftersom liknande förväntade effekter också kan bero på andra politiska åtgärder. Även om marknaden för fordon med låga utsläpp växer, är det svårt att hänföra detta till genomförandet av detta direktiv, och det är mer sannolikt att ökningen beror på andra faktorer (t.ex. teknisk utveckling, annan EU-lagstiftning, nationell fordonsskattepolitik, marknadsvillkor, befintliga nationella stimulanssystem, etc.).

Många medlemsstater nämnde att offentlig upphandlingsverksamhet kopplad till fordon (och till andra sektorer) har varit låg under de senaste åren. Många har mycket små medel för att förnya fordonsparker/tjänstekontrakt beroende på den globala konjunkturnedgången.

En annan faktor som kan påverka offentliga myndigheters och privata aktörers inköpsval är höga bensin/energipriser. Detta tas upp av en medlemsstat. Det antas att sådana överväganden är allmänt förekommande. De totala ägandekostnaderna är i vissa fall viktiga för köpbeslut (särskilt för tunga fordon och fordonsflottor), vilket delvis skulle kunna sätta press på fordonstillverkare att utöka utbudet av rena fordon och förbättra sina erbjudanden.

Bristen på gemensamma förfaranden för mätning av koldioxidutsläpp från tunga fordon var ett hinder för genomförandet av direktiv 2009/33/EG i fråga om sådana fordon. På portalen för rena fordon finns därför en särskild beräkningsmetod. Dessutom har Internationella kollektivtrafikunionen (UITP) och Europeiska bilindustriföreningen (Acea) samarbetat för att komma överens om hur aktörer och upphandlare kan tillämpa bestämmelserna i direktivet om rena fordon vid bussupphandlingar. Ett liknande samarbete kan tänkas när det gäller andra typer av tunga fordon.

Från och med 2013 kommer motorer i tunga fordon att testas i enlighet med ”Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle” som utformats under överinseende av Unece. Som framgår av slutrapporten från respektive arbetsgrupp[8], var syftet med den ursprungliga forskningen att utveckla en världsomfattande harmoniserad provcykel för avgasutsläpp. Detta verktyg kommer att användas för att mäta utsläpp av luftföroreningar och koldioxidutsläpp

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

samt bränsleförbrukning. Mätningarna kommer att stödja en bredare tillämpning av monetariseringsalternativet i direktivet om rena fordon.

Hittills finns inga tecken på att vissa tekniskslag valts framför andra, vilket bekräftar att tillvägagångssättet i direktivet är teknikneutralt.

5. KOPIERING AV TILLVÄGAGÅNGSSÄTTET I DIREKTIVET OM RENA FORDON

Direktivet om rena fordon har varit del av en gradvis förskjutning av EU:s politik till att mer proaktivt och konsekvent införa miljökrav i EU:s upphandlingsregler och produktlagstiftning. Strategier liknande direktivet om rena fordon om att ta med livscykeleffekter på resurser och miljö har anammats på vissa andra områden, exempelvis byggnader, elektriska apparater eller kontorsutrustning, under ett antal år. Sådana initiativ, tillsammans med allt renare och energieffektivare fordon, kommer att spela en viktig roll för att uppfylla Europa 2020-strategins mål om att förbättra energieffektiviteten i EU med 20 %.

Utvecklingen i upphandlingslagstiftningen mot kostnadseffektiva tillvägagångssätt, exempelvis livscykelkostnader, har generaliserats i kommissionens förslag av den 20 december 2011 om översyn av de befintliga direktiven om offentlig upphandling[9], särskilt i artikel 66 om tilldelningsgrunder och artikel 67 om livscykelkostnader. De förändringar som det föreslagna ändrade ramverket innehåller bör leda till ett mer konsekvent beaktande av miljökriterier vid beslut om offentlig upphandling i EU.

Även om inga bevis hittades för att direktiv 2009/33/EG direkt påverkar den privata sektorns agerande i fråga om upphandling av rena och energieffektiva fordon, fanns det ändå exempel på att den privata sektorn upphandlade energieffektivare fordon. Det är dock viktigt att notera att den privata sektorns upphandling av energieffektiva fordon bara är en del av förvaltningen av fordonsflottan. Upphandling av sådana fordon kan leda till lägre kostnader för förvaltningen av en fordonsflotta, i synnerhet när livscykelkostnaderna för ett energieffektivt fordon är lägre än för konventionella fordon. Andra delar av energieffektiv förvaltning av fordonsflottor består av att maximera laster, minska körning med tomma bilar, och sparsam körning. Följaktligen kan många företag med stora fordonsflottor, t.ex. kurirföretag som DHL, TNT och UPS, sköta sina fordonsflottor så att energiförbrukningen minskar, och därmed utsläppen. Att sköta sina fordonsflottor på det sättet är ekonomiskt försvarbart för dessa företag, förutom att det är ett svar på oron för miljön, bland annat från kundernas sida. Det går att hitta olika exempel på global god praxis när det gäller ren förvaltning av fordonsflottor.

I Finland har de metoder som anges i direktiv 2009/33/EG börjat användas inom den privata sektorn. De upphandlingsråd som tagits fram i fråga om genomförandet av direktivet om rena fordon har också spritts till stora privata köpare, som företag, vilket är viktigt eftersom nästan en femtedel av de nya bilar som säljs i Finland är tjänstebilar.

6. SLUTSATSER

Ett försenat införlivande av direktivet om rena fordon av de flesta medlemsstaterna har begränsat erfarenheterna av direktivet och har därför lett till hinder för konsekvensbedömningen av direktivets påverkan inom det område som denna

9 KOM(2011) 896.

övervakningsrapport omfattar. Eftersom medlemsstaterna inte har några rapporteringsskyldigheter har situationen försämrats ytterligare.

Ytterligare vägledning förefaller nödvändigt för genomförandet av de olika alternativen i direktivet för att beakta energiförbrukning, koldioxidutsläpp och utsläpp av förorenande ämnen vid upphandling av fordon. Det är också nödvändigt att utveckla monetariseringsmetoden som befinner sig i sin linda. Medlemsstaterna bör ge sådan vägledning, samtidigt som särskild hänsyn tas till gällande nationell lagstiftning. Riktad utbildning för anställda som ansvarar för att genomföra relevanta delar av den nationella lagstiftningen bör också övervägas.

Portalen för rena fordon anses vara ett användbart medel för att hjälpa de offentliga myndigheterna vid upphandling av rena och energieffektiva fordon och i fråga om erfarenheterna av genomförandet av detta direktiv. Kommissionen kommer att förbättra portalen för rena fordon för att bättre uppfylla kraven från offentliga och privata upphandlare. Dessutom kommer ändamålsenligheten i samband med främjande av gemensam upphandling av rena och energieffektiva fordon på portalen att förbättras, till exempel genom att underlätta nära kontakter mellan berörda nationella och regionala myndigheterna inom och utanför EU.

Detta förväntas bidra till att snabbare göra rena och energieffektiva fordon attraktivare på marknaden så att industrin kan dra nytta av stordriftsfördelar och erbjuda mer konkurrenskraftiga produkter. Ökad uppmärksamhet åt privata kunder kan också förbättra effekterna av direktiv 2009/33/EG, i enlighet med det ursprungliga syftet att direkt vända sig till den offentliga sektorn, och därefter till yrkesmässig och privat upphandling.

Olika aktörer, som EU:s näringslivsorganisationer, skulle kunna utveckla vägledningar, som Internationella kollektivtrafikunionen (UITP) har gjort, för sina medlemmar för att öka medvetenheten om detta direktiv.

I december 2012[10] lanserade kommissionen ett europeiskt observationsorgan för elektromobilitet (EEO), som kommer att säkerställa att regionala och lokala myndigheter samlar in och sprider viktiga statistiska uppgifter om elektromobilitet (elbatteridrivna elfordon och bränslecellsdrivna elfordon) på ett enhetligt sätt. EEO bör bli den främsta informationsplattformen om elektromobilitet för europeiska regioner. Den bör också ge information om hur offentlig upphandling på lokal nivå påverkar utvecklingen av marknaden för elfordon eller bränslecellsdrivna elfordon.

Vid nästa översyn av direktivet om rena fordon, som ska ske 2014, avser kommissionen att göra en noggrann bedömning av mervärdet av direktivet. I detta sammanhang kan kommissionen överväga möjligheten att förenkla genomförandet av direktivet genom att effektivisera det. Detta skulle kunna göras genom färre valmöjligheter på medlemsstatsnivå, till exempel genom att man inriktar sig på de enklaste metoden i fråga om de beräkningar som ska göras. Detta skulle förhindra en eventuell fragmentering av den inre marknaden på grund av olika tekniska val. Det kan sedan ge förbättrade förutsättningar för stordriftsfördelar för innovativ fordonsteknik genom att efterfrågan koncentreras till den inre marknaden. Medlemsstaterna skulle också kunna åläggas tydliga rapporteringskrav.

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