EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.4.18.
COM(2013) 214 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv alkalmazásáról

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK

a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv alkalmazásáról

BEVEZETÉS

Ez a dokumentum a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/33/EK irányelv[1] („a tiszta járművekről szóló irányelv") alkalmazásáról, valamint a tagállami támogató intézkedésekről készített, az irányelv 10. cikkének megfelelő első jelentés.

A 2009/33/EK irányelv hatályba lépése óta még csak rövid idő telt el, ráadásul a végrehajtás számos tagállamban jelentős késedelmet is szenvedett. Tovább nehezítette az elemzés elkészítését a tagállami jelentésekre vonatkozó kötelezettség hiánya, illetve a rendelkezésre álló adatok ellentmondásossága. Ezért a jelentés csak korlátozott mértékben tartalmaz kvalitatív elemzést, elsősorban esettanulmányokra támaszkodva. Részletes háttéranyagok a Bizottság részére készített tanulmányban találhatók[2].

A tiszta járművekről szóló irányelv célja ösztönözni a tiszta és energiahatékony közúti járművek piacát, és ezáltal a közlekedési ágazaton belül hozzájárulni az EU energia-, klíma- és környezetpolitikájához. A nemzeti jogrendbe való átültetés határideje 2010. december 4-e volt.

Az irányelvet a közbeszerzésekről szóló irányelvekben[3] meghatározott ajánlatkérők és ajánlatkérő szervek, valamint a személyszállítási közszolgáltatásról szóló rendelet[4] hatálya alá eső tömegközlekedési szolgáltatók által vásárolt gépjárművekre kell alkalmazni. Az irányelv előírja, hogy a beszerzések során figyelembe kell venni a jármű élettartama során felmerülő energiafogyasztást, továbbá a szén-dioxid (CO_2), a nitrogén-oxidok (NOx), a nemmetán szénhidrogének (NMHC) és a szilárd részecskék (PM) kibocsátását. A tiszta járművekről szóló irányelv révén először kerültek a közbeszerzési jogszabályokba az egész EU-ra vonatkozó fenntarthatósági követelmények.

Az irányelv két választási lehetőséget kínál az energetikai és környezeti hatások figyelembevételére. Az első a járművek energiahatékonyságára és környezetvédelmi teljesítményére vonatkozó műszaki előírások meghatározása. A második lehetőség, hogy ezeket a hatásokat szerződés-odaítélési kritériumként is figyelembe lehet venni.

---

1 Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról, HL L 120/5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:hu:pdf)

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

3 Az Európai Parlament és a Tanács 2004/17/EK irányelve a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról; Az Európai Parlament és a Tanács 2004/18/EK irányelve az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról.

4 Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról.

Az irányelv meghatározza a járművek élettartamára megállapított – energia-felhasználásból, szén-dioxid- és szennyezőanyag-kibocsátásból eredő – üzemeltetési költségek számítási módszerét. A pénzben számszerűsítő megközelítés internalizálja a közlekedés externális költségeit, ami az uniós politika hosszú távú céljai közé tartozik. Ezzel előnybe hozza a nagyobb energiahatékonyságú és tisztább járműveket, és felgyorsítja ezek piaci térhódítását, mind a hagyományos belső égésű motorok, mind az alternatív üzemanyagokat használó járművek esetében.

1. A TISZTA JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV VÉGREHAJTÁSA A TAGÁLLAMOKBAN

Az irányelv átültetésének határideje 2010. december 4-ében volt megállapítva. A megszabott határidőre mindössze három tagállam tett eleget e kötelezettségének. A Bizottság kénytelen volt kötelezettségszegési eljárást kezdeményezni a kötelezettségüket elmulasztó tagállamokkal szemben. E jelentés elkészítésének időpontjában valamennyi kötelezettségszegési eljárás lezárult, miután az érintett tagállamok átültették a jogszabályt.

Ugyanakkor még mindig maradt egy tagállam, amely nem ültette át maradéktalanul az irányelvet nemzeti jogszabályaiba. A szóban forgó tagállamban, Lettországban, a teljes körű átültetés még folyamatban van. Az átültetési folyamat alakulásáról az 1. táblázat nyújt áttekintést.

1. táblázat: A tiszta járművekről szóló irányelv átültetési folyamatának áttekintése a tagállamokban

	Tagállam	**Nemzeti jogba való átültetés**	**Bizottsági intézkedések**
Az irányelvben előírt határidő: 2010. december 4.	Cseh Köztársaság Dánia, Portugália	2010. szeptember 2010. december	n.a.
2011	Litvánia Bulgária, Ciprus, Magyarország, Olaszország, Spanyolország Románia Franciaország, Németország, Lengyelország, Málta	2011. február 2011. március 2011. április 2011. május	2011.1.27: Felszólító levelek kiküldése 13 uniós tagállam (Belgium, Németország, Spanyolország, Finnország, Franciaország, Olaszország, Ciprus, Litvánia, Magyarország, Málta, Hollandia, Lengyelország és Románia) részére a nemzeti intézkedésekről való tájékoztatás elmulasztása miatt.
	Görögország, Írország, Luxemburg, Hollandia, Szlovákia, Svédország Egyesült Királyság Belgium, Észtország	2011. június 2011. július 2011. október	2011.6.16.: Indokolással ellátott vélemény küldése 10 uniós tagállam (Ausztria, Bulgária, Észtország, Görögország, Írország, Luxemburg, Szlovénia, Szlovákia, Svédország és az Egyesült Királyság) részére. 2011.11.25.: Indokolással ellátott vélemény küldése Finnországnak az Åland tartományra vonatkozó intézkedések elmulasztása miatt.

	Tagállam	Nemzeti jogba való átültetés	Bizottsági intézkedések
2012	Ausztria Szlovénia Finnország Lettország	2012. február 2012. március 2012. április 2013 (tervezett dátum)	2012.3.22.: Bizottsági döntés arról, hogy Finnország esetét az Európai Bíróság elé viszik. (Az ügyet lezárták, miután Finnország jelezte a teljes átültetés megtörténtét.)

Az esetek többségében az átültetési folyamat inkább a már meglévő közbeszerzési törvények módosítását, semmint új jogszabályok elfogadását jelentette. Több tagállam útmutató dokumentumokat is kidolgozott a 2009/33/EK irányelv végrehajtásával kapcsolatban, vagy tervezi hasonló anyagok elkészítését.

Egyik tagállamból sem érkezett jelentés az irányelv 2. cikkében biztosított mentesség alkalmazásáról.

A Bizottság 2009. március 30-án, az irányelv Miniszterek Tanácsa által történt elfogadásának napján internetes portált nyitott meg, hogy ezzel is elősegítse a tiszta járművekről szóló irányelv alkalmazását. A portál részletes magyarázatokat fűzött az irányelvhez. A portálon szerepelt egy kalkulátor az energiafogyasztás, illetve a CO_2- és a szennyezőanyag-kibocsátás költségének kiszámításához, továbbá a kapcsolódó tagállami politikákra és intézkedésekre vonatkozó információk is. Később egy részletesebben kidolgozott Tiszta Jármű Portál[5] is indult a 2009/33/EK irányelv átültetéséről, a gyakorlati alkalmazás megkönnyítésére. Ezen a portálon minden elérhető adat megtalálható a piacon fellelhető egyes járműtípusok élettartama során felmerülő költségek kiszámításához. A portál megkönnyíti a csoportos beszerzést, elősegítve a csoportos járműbeszerzéseket, ami a nagyobb volumen révén jelentős megtakarítást eredményezhet. A portál egyúttal tájékoztatást ad a közbeszerzési törvényekről, illetve a tiszta és energiahatékony járművek vásárlását és üzemeltetését segítő programokról és ösztönzőkről, mind az EU szintjén, mint a különböző tagállamok nemzeti, regionális vagy helyi szintjein.

2. A TAGÁLLAMOK ÁLTAL BEVEZETETT TÁMOGATÓ INTÉZKEDÉSEK

Számos tagállam vezetett be az elmúlt években kiegészítő intézkedéseket, hogy – a tiszta járművekről szóló irányelv célkitűzéseivel összhangban – támogassa a tiszta és energiahatékony járművek piacának fejlődését. Ezek között szerepelnek a tiszta járművekhez nyújtott állami ösztönzők és támogatások, illetve a tiszta és energiahatékony járművek vásárlását és használatát közvetetten ösztönző intézkedések is, például a környezetvédelmi kritériumok alapján differenciált, szelektív piacra jutási feltételek és helyi kereslet-irányítás, valamint a gépjármű-adóztatási rendszerek.

Ahol piaci korlátozásokat léptettek életbe, a járműveknek általában egy adott normát / kibocsátási szintet vagy más kritériumot kell teljesíteniük ahhoz, hogy a piacra léphessenek. Így a meghatározott terület környezeti állapotának javítását célzó intézkedések előnyei szélesebb körben is érvényesülhetnek, ha ezek az intézkedések ösztönzőleg hatnak a tiszta és energiahatékony járművek keresletére.

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

A demonstrációs projektek, pl. a CIVITAS Kezdeményezés által támogatott projektek előmozdíthatják a helyes gyakorlatokat és a tiszta és energiahatékony járművek iránti érdeklődést a közszférában, különösen ahol ez konkrét előnyökkel jár.

Az alternatív üzemanyagokon/technológiákon alapuló tiszta és energiahatékony járművek vásárlásának és használatának előmozdítása keretében kulcsfontosságú a megfelelő üzemanyag-ellátó / feltöltőállomás-infrastruktúra kialakítása. Az alternatív üzemanyagok elérhetőségével kapcsolatos fogyasztói bizalmatlanság negatívan hat a keresletre. Ennek a szempontnak a fontosságát az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről szóló irányelvre vonatkozó bizottsági javaslat is kiemeli[6].

Az üzemanyag-ellátó / feltöltőállomás-infrastruktúra fejlettsége tagállamonként és tagállamokon belül is igen eltérő, és jobban össze kellene hangolni ahhoz, hogy teljes mértékben ki tudjuk aknázni a belső piacot az alternatív üzemanyagokkal működő tiszta és energiahatékony járművek széles körű elterjedése érdekében, ahogy azt a Bizottság „Tiszta energiák a közlekedésben" című közleménye[7]is hangsúlyozza.

3. A TISZTA JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELVBEN MEGHATÁROZOTT LEHETŐSÉGEK ALKALMAZÁSA

A tagállamok többsége a **tiszta járművekről szóló irányelv** nemzeti jogba történő átültetésekor az irányelv 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt lehetőségek mindegyikével élt.

Ez lehetővé teszi a hatóságok számára, hogy a közbeszerzési eljárások során a járművek energiafogyasztását és környezeti hatását akár műszaki előírások meghatározása, akár odaítélési kritériumok formájában vegyék figyelembe. Utóbbi esetben e hatások pénzben is kifejezhetők.

A tagállamok a **tiszta járművekről szóló irányelv** 5. cikkének (3) bekezdésében foglalt összes lehetőség kiaknázását elsősorban azzal indokolták, hogy így nagyobb rugalmasságot tudnak biztosítani a beszerző hatóságok számára, és lehetőséget adnak arra is, hogy annak beszerzési szükségleteihez jobban illeszkedő, illetve a helyi viszonyoknak leginkább megfelelő lehetőséget alkalmazzák. Csak három tagállam korlátozta ezeket a lehetőségeket, az egyszerűsítésre vagy a meglévő nemzeti gyakorlatokkal való összhangra hivatkozva: Szlovénia kizárólag az energiafogyasztást és a környezeti hatásokat engedi odaítélési kritériumként alkalmazni, Csehország nem engedélyezte a pénzben számszerűsítés lehetőségének alkalmazását, és Svédország nem teremtett lehetőséget arra, hogy az energiafogyasztás és a környezeti hatás szerződés-odaítélési kritérium lehessen. Az irányelv alkalmazásáról az 2. táblázat nyújt áttekintést.

2. táblázat: Az 5. cikk (3) bekezdésének alkalmazása a tagállamokban

Tagállami intézkedés az 5. cikk (3) bekezdése kapcsán	**Tagállam**
Az összes lehetőség átültetése	24 tagállam: Ausztria, Belgium, Bulgária. Ciprus, Dánia, Észtország, Franciaország, Finnország, Németország, Görögország, Magyarország, Írország, Olaszország, Lettország, Litvánia, Luxemburg, Málta,

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

Tagállami intézkedés az 5. cikk (3) bekezdése kapcsán	Tagállam
	Hollandia, Lengyelország, Portugália, Románia, Szlovákia, Spanyolország, Egyesült Királyság
Csak az 1. lehetőség bevezetése (az energiahatékonyságra és a környezetvédelmi teljesítményre vonatkozó műszaki előírások meghatározása)	-
Csak a 2a. lehetőség bevezetése (az energiahatékonyság és a környezetvédelmi teljesítmény szerződés-odaítélési kritériumként való alkalmazása)	Szlovénia
Csak a 2b. lehetőség bevezetése (az energiahatékonyság és a környezetvédelmi teljesítmény pénzben való kifejezése)	-
1. és 2a. lehetőség	Cseh Köztársaság
1. és 2b. lehetőség	Svédország

Nemzeti szinten Németország nem hivatalos adatok alapján tájékoztatást adott az ajánlatkérők által leggyakrabban alkalmazott lehetőségekről (a Németország által átültetett jogszabályok jelenleg az összes lehetőséget fenntartják), ez alapján az 1. lehetőséggel élnek a leggyakrabban, amit népszerűségben a 2a. lehetőség követ. A német hatóságok szerint valószínűleg a 2b. lehetőség a legkevésbé népszerű, főként a gyakorlati alkalmazás nehézségei miatt. **Hamburgban** a helyi kapcsolattartók megerősítették ezt a véleményt, és közölték, hogy eddig csak az 1. lehetőséggel éltek, elsősorban a könnyű alkalmazhatóság miatt. **Koppenhágában** a tömegközlekedési hatóságok az összes lehetőséggel éltek, és valamennyi kapcsán kedvező tapasztalatokról számoltak be. **Bologna** eddig a 2a. és 2b. lehetőségeket használta ki, de a két módszerhez kapcsolódó jó vagy rossz tapasztalatokról még nem áll rendelkezésre információ. Szlovénia a járművek teljes élettartamára megállapított energiafelhasználás módszerét alkalmazta, bár állításuk szerint a kibocsátási teljesítménnyel kapcsolatos információk nehezen elérhetők. Koppenhága, Bologna és Szlovénia képviselői még nem foglaltak állást arról, hogy az egyes lehetőségeket érdemes-e fenntartani vagy módosítani. **Gent** a műszaki előírásokat és az odaítélési kritériumokat (az 1. és a 2a. opciót) egyaránt alkalmazza. Az előbbi esetében egyedül a beszerzendő járműben alkalmazott technológiát kell meghatározni (a piacon elérhető járművek áttekintése alapján), míg a szerződés-odaítélési kritérium esetében a járműveknek meg kell felelniük egy minimális környezeti teljesítménynek. **Stockholmban** a 2009/33/EK irányelv lehetővé tette, hogy folytatódjon a városban korábban alkalmazott gyakorlat, amely konkrét műszaki előírásokat fektetett le, pl. csak olyan járművek beszerzését téve lehetővé, amelyek megfelelnek a tiszta jármű nemzeti definíciójának. Gent és Stockholm képviselői úgy vélték, hogy további iránymutatásokra volna szükség az energiafelhasználás és a környezeti hatások műszaki előírásként történő alkalmazásával kapcsolatban, és hogy módosítani kellene a pénzbeli kifejezés lehetősége esetén figyelembe vett tényezők súlyozását. **London**, **Bécs** és **a román tömegközlekedési szolgáltatók** egyformán megszabják, milyen környezetvédelmi normáknak kell megfelelnie a beszerzendő járműnek, míg **Barcelona** a jármű teljes élettartamára megállapított költségeket más tényezőkkel együtt mérlegeli.

A tagállamok többsége azon a véleményen volt, hogy az összes lehetőséget fenn kell tartani. Ez jelentős részben abból adódik, hogy az átültetés óta kevés tapasztalatot szerezhettek a 2009/33/EK irányelvvel kapcsolatban. Nevezetesen nem készült még értékelés az irányelv hatásairól, a tiszta és energiahatékony járművek piacának fejlődésére tett hatásait is ideértve. Egyes tagállamok kiemelték továbbá, hogy a nemzeti rendszerek EU-szerte eltérnek, ezért fontos, hogy több lehetőség közül lehessen választani, és így bizonyos tagállamok ne kerülhessenek hátrányba.

Ami az egyes lehetőségek esetleges módosítását illeti, a tagállamok ennek kapcsán is úgy vélekedtek, hogy a 2009/33/EK irányelvről szerzett korlátozott tapasztalatok alapján a jelenlegi fázisban nem tudnak javaslatokat tenni azok tökéletesítésére. Több tapasztalatra és hatásértékelésekre lenne szükség ahhoz, hogy javaslatokat tehessenek.

Csak néhány tagállam, nevezetesen Hollandia, Lettország, Dánia, Franciaország és az Egyesült Királyság készített konkrét útmutatót a 2009/33/EK irányelvben foglalt különböző lehetőségek alkalmazásához, illetve az egyes rendelkezések egymáshoz viszonyított súlyozásához.

4. A TISZTA JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV HATÁSAI

A 2009/33/EK irányelv hatásának értékelését jelentősen megnehezíti, hogy a tagállamoknak nincs jelentéstételi kötelezettsége, amit tovább súlyosbít, hogy sem az ajánlatkérők, sem a járműgyártók részéről nem állnak rendelkezésre átfogó adatok. Nem készült következetes adatgyűjtés az irányelv előírásai alapján beszerzett járművek energiahatékonysági teljesítményéről, továbbá CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátásáról.

Az, hogy számos tagállam az eredeti átültetési menetrendhez képest jóval később alkalmazta a 2009/33/EK irányelvet, szintén akadályozta, hogy ebben a korai szakaszban bármilyen jelentősebb hatása lehessen a szabályozásnak.

A tiszta járművekről szóló irányelv várható hatásának értékelésére csak néhány esetben került sor. Az 5. cikk (3) bekezdésében biztosított lehetőségek várható hatásaival kapcsolatban csak igen kevés tagállam kezdeményezett hatásértékelést. Az Egyesült Királyságban végeztek hatásértékelést az átültető jogszabály kapcsán, de az irányelv egészére, nem pedig a konkrét lehetőségekre vonatkozóan. Ennek következtetései szerint az Egyesült Királyságban 27 millió euró nagyságrendű gazdasági előnyök várhatók az irányelv alkalmazásától. Ugyanakkor a késedelmes átültetési folyamat és az átültetés utáni állapotokra vonatkozó megbízható adatok hiánya miatt még nem készültek meggyőző hatástanulmányok az átültetés utáni valós hatásokról.

Számos tagállamnak voltak a járműbeszerzésekre vonatkozó „zöld” közbeszerzési előírásai már a 2009/33/EK irányelv bevezetését megelőzően is. Ezért ezekben az országokban az irányelv hatása elhanyagolható. A szereplők azonban elismerik, hogy az állami szervek számára előnyös lehet a beszerzési kritériumok rögzítése, és azokban a tagállamokban, ahol korábban nem voltak meglévő előírások, ez várhatóan előnyös változást hoz.

Az EU számos városa dolgozott ki a tisztább és energiahatékonyabb járművek beszerzésére irányuló szakpolitikákat. Ezek a politikák hozzájárultak a tömegközlekedés járműflottáitól származó kibocsátás csökkentéséhez az adott városokban. E politikákat gyakran az uniós levegőminőségi normáknak való megfelelés szükségessége diktálta. A tiszta járművekről szóló irányelv bevezetésével várhatóan több város is tisztább járműflottákat helyez üzembe, az irányelvben felkínált lehetőségeket használva.

A járműgyártók jelezték, hogy több állami hatóság kezdi felmérni a járművek teljes élettartamára megállapított költségeket és hatásokat ahelyett, hogy csak a beszerzési költségekre összpontosítanának. E tekintetben a 2009/33/EK irányelv a jelek szerint mentalitásváltást hoz, amely hosszabb távon jelentős hatással lehet az állami szervek és a tömegközlekedési szolgáltatók közbeszerzési döntéseire.

Az érintettek azonban úgy érzik, hogy rendkívül nehéz értékelni a 2009/33/EK irányelv tágabb értelemben vett hatásait, mivel a várt hatásokhoz hasonlót számos egyéb politikai intézkedés is hozhat. Bár az alacsony kibocsátású járművek piaca bővül, nehéz volna ezt a szóban forgó irányelv alkalmazásának tulajdonítani, és valószínűbb, hogy más tényezők játszanak közre benne (a technológiai fejlesztéseket, az egyéb uniós jogszabályokat, a nemzeti gépjármű-adóztatási politikákat, a piaci körülményeket, a meglévő állami ösztönző-rendszereket, stb. ideértve).

Több tagállam is megemlítette a járművekhez (és más szektorokhoz) kapcsolódó közbeszerzési tevékenység alacsony szintjét az elmúlt években – miután a globális recesszió miatt sok tagállamnak igen kevés forrás áll rendelkezésre a járműflották/szolgáltatási szerződések megújítására.

Az egyik tagállam említett egy további tényezőt is, amely hatással lehet az állami szervek és magánszereplők beszerzési döntéseire: a magas kőolaj/energia árakat. Ezek a megfontolások vélhetően általános érvényűek. A jármű üzemeltetésének összköltségei egyes esetekben jelentősen beleszólnak a beszerzési döntésekbe (különösen a nehéz tehergépjárművek és a flottajárművek esetében), ami részben nyomást gyakorolhat a járműgyártókra, hogy bővítsék tiszta jármű családjaikat és kínálatukat.

A nehéz tehergépjárművek CO_2 kibocsátására vonatkozó egységes mérési eljárások hiánya akadályozta, hogy a 2009/33/EK irányelv ezekre a járművekre is alkalmazható legyen. Ezért a Tiszta Jármű Portál külön számítási módszert kínál ehhez a járműtípushoz. Emellett a Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) és az Európai Autógyártók Szövetsége (ACEA) közösen próbálja meghatározni, hogyan alkalmazhatnák az érintett szereplők és ajánlatkérők a tiszta járművekről szóló irányelv rendelkezéseit a busztenderek kapcsán. Hasonló együttműködést lehetne kezdeményezni a nehéz tehergépjárművek egyéb típusai esetében is.
2013-tól minden nehéz tehergépjármű motort tesztelni fognak a „nehéz tehergépjárművek világszinten harmonizált átmeneti menetciklusa” alapján, az ENSZ-EGB által meghatározott feltételek szerint. A munkacsoport végső jelentésének[8] megállapítása szerint a kutatás eredeti célja az volt, hogy világszerte alkalmazható, harmonizált motortesztet dolgozzanak ki a motorok égéstermék-kibocsátásának mérésére. Ez az eszköz a légszennyező anyag- és a CO_2-kibocsátás, valamint az üzemanyag-fogyasztás mérésére szolgál majd. A mérési módszerek elősegíthetik a tiszta járművekről szóló irányelv pénzben kifejezett teljesítményre vonatkozó lehetőségének szélesebb körű alkalmazását.
Egyelőre nem állapítottak meg a választandó technológiára vonatkozó preferenciát, ami igazolja az irányelv tökéletesen technológia-semleges megközelítését.

5. A TISZTA JÁRMŰVEKRŐL SZÓLÓ IRÁNYELV SZEMLÉLETMÓDJÁNAK MEGJELENÉSE

A tiszta járművekről szóló irányelv abba a folyamatba illeszkedik, hogy az uniós politikák fokozatosan egyre proaktívabban és következetesebben integrálják a környezetvédelmi követelményeket az EU beszerzési és termékszabályozásába. A tiszta járművekről szóló

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

irányelvéhez hasonló megközelítést, vagyis a teljes életciklus során az erőforrásokra és a környezetre tett hatások figyelembevételét néhány más ágazatban, például az építőiparban, illetve az elektromos és irodai berendezések terén már több éve alkalmaznak. A hasonló kezdeményezések, a tisztább és energiahatékonyabb járművek elterjedésével együtt fontos szerepet játszanak abban, hogy sikerüljön teljesíteni az EU 2020-as célkitűzését, az Unió energiahatékonyságának 20%-os javítását.

A közbeszerzési jogszabályoknak a költséghatékony megközelítés – pl. a teljes életciklusra vetített költségek – irányába történő elmozdulását a meglévő közbeszerzési irányelvek felülvizsgálatára vonatkozó, 2011. december 20-i bizottsági javaslat[9] tette általánossá, elsősorban a szerződés odaítélésének szempontjairól szóló 66. cikk és az életciklus-költségekről szóló 67. cikk. A javasolt felülvizsgált keretszabályozásban szereplő változtatások a környezetvédelmi szempontok következetesebb figyelembevételét eredményeznék az EU-ban születő közbeszerzési döntésekben.

Bár nincsenek arra mutató adatok, hogy a 2009/33/EK irányelv közvetlenül befolyásolná a magánszférát a tiszta és energiahatékony járművek beszerzésének irányába, kimutathatóan léteznek olyan példák, amikor a magánszféra az eddiginél energiatakarékosabb járműveket vásárol. Fontos ugyanakkor megjegyezni, hogy az energiahatékony járművek beszerzése a magánszektorban a flottaüzemeltetésnek csak egy eleme. E járművek vásárlása a flottaüzemeltetési költségek csökkenését eredményezheti, különösen mivel az energiahatékony járművek életciklus-költsége kevesebb, mint a hagyományos járműveké. Az energiahatékony flottaüzemeltetés ugyanakkor egyéb elemeket is magába foglal, ideértve a maximális kihasználást, az üresjáratok csökkentését és a környezettudatos vezetést. Ezért számos, nagy flottával rendelkező vállalat, például a gyorsposta szolgáltatók – a DHL, a TNT és a UPS – a flottaüzemeltetés során az energiafogyasztás, és így a kibocsátás csökkentését tartják szem előtt. E vállalatok számára a járműflották ilyenfajta üzemeltetése gazdasági értelmet nyer, amellett, hogy megfelelnek a tágabb környezetvédelmi törekvéseknek, köztük saját fogyasztóik igényeinek. A tiszta járműflotta-üzemeltetés helyes gyakorlataira világszerte számos jó példát találhatunk.

Finnországban a 2009/33/EK irányelvben lefektetett megközelítést a magánszektor is a magáévá tette. A tiszta járművekről szóló irányelvvel kapcsolatban kidolgozott beszerzési tanácsokat a nagyobb magánbeszerzők, például a céges flotta beszerzők körében is népszerűsítették, ami igen fontos lépés, hiszen a Finnországban értékesített új gépjárművek közel egyötöde céges jármű.

6. KÖVETKEZTETÉS

A tiszta járművekről szóló irányelv átültetése a legtöbb tagállamban késedelmet szenvedett, és ez korlátozta az irányelvvel kapcsolatos eddigi tapasztalatokat, nagy kihívás elé állítva az irányelvnek a jelen nyomon követési jelentés keretében végzendő hatásértékelését. Ezt a helyzetet tovább súlyosbította, hogy a tagállamoknak nincs jelentéstételi kötelezettségük.

Úgy tűnik, további iránymutatásokra volna szükség az irányelv által biztosított különböző lehetőségek alkalmazásához, az energiafogyasztás, valamint a CO_2- és szennyezőanyag-kibocsátás figyelembevételéhez a járművek beszerzése során. Támogatni kell a pénzben való számszerűsítés újszerű koncepcióját is. Ezeket az iránymutatásokat a tagállamoknak kellene

[9] COM(2011) 896.

kidolgozniuk, különös figyelmet fordítva a vonatkozó nemzeti jogszabályokra. Meg kellene fontolni a vonatkozó nemzeti jogszabályok végrehajtásáért felelős tisztviselők célzott továbbképzésének lehetőségét is.

A Tiszta Jármű Portál hasznos eszköznek bizonyult ahhoz, hogy segítséget nyújtson a hatóságoknak a tiszta és energiahatékony járművek beszerzésében, illetve az irányelvnek köszönhetően szerzett tapasztalatok hasznosításában is. A Bizottság tovább kívánja fejleszteni a Tiszta Jármű Portált, hogy az jobban megfeleljen a köz- és magánszféra beszerzői elvárásainak. Emellett javítani kívánja a tiszta és energiahatékony járművek közös beszerzéseinek ösztönzésére szolgáló funkciót a Portálon, hogy az többek között jobban elősegítse az illetékes nemzeti és regionális hatóságok szoros kapcsolattartását az EU 27 tagján belül és azon túl is.

Ez várhatóan hozzájárul a tiszta és energiahatékony járművek iránti piac vásárlóképes keresletének kialakulásához, hogy az iparág a méretgazdaságosság révén megtakarításokat érhessen el, és még versenyképesebb termékeket kínálhasson. A magánszektor vásárlóira fordított nagyobb figyelem fokozhatja a 2009/33/EK irányelv hatását, az eredeti célkitűzéssel összhangban, amely kezdetben közvetlenül a közszférát kívánta megszólítani, hogy később elérje a céges- és magánbeszerzéseket is.

Különböző szereplők, például az uniós iparági szervezetek útmutatókat dolgozhatnának ki saját tagjaik számára a Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség (UITP) példáját követve, így járulva hozzá az irányelv népszerűsítéséhez.

A Bizottság 2012 decemberében felállította az Elektromobilitás Európai Megfigyelőközpontját (EEO)[10], amely a regionális és helyi hatóságokkal együttműködve a villamosenergia-alapú közlekedésre (az elektromos akkumulátoros és üzemanyagcellás elektromos járművekre) vonatkozó kulcsfontosságú statisztikai adatok következetes gyűjtését és terjesztését biztosítja. Az EEO remélhetőleg az európai régiók legfőbb információs platformjává válik az elektromobilitás területén. Egyúttal tájékoztatást nyújthat arról, hogyan befolyásolja a helyi szintű közbeszerzés az elektromos járművek és az üzemanyagcellás elektromos járművek piacának fejlődését Európában.

A tiszta járművekről szóló irányelv következő, 2014-re kitűzött felülvizsgálata keretében a Bizottság alapos elemzést kíván készíteni az irányelv hozzáadott értékéről. Ebből az alkalomból a Bizottság megfontolhatja azt a lehetőséget, hogy egyszerűsítse az irányelv alkalmazását. Ennek lehetséges módozata a tagállamok választási lehetőségeinek szűkítése, például az elvégzendő számítások terén a legegyszerűbb módszerre összpontosítva. Ez megelőzné a belső piac esetleges széttagolódását az eltérő technológiai választások mentén. Ily módon a szabályozás jobb feltételeket teremthetne ahhoz, hogy az innovatív járműtechnológiák méretgazdaságosságot érhessenek el a belső piaci kereslet összefogása révén. Ezen felül szóba jöhet egyértelmű jelentéstételi kötelezettség előírása a tagállamok számára.

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