EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.4.2013
COM(2013) 214 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

om anvendelsen af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET, DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG REGIONSUDVALGET

om anvendelsen af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport

INDLEDNING

Dette er, i overensstemmelse med artikel 10 i direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport[1] ("direktivet om renere køretøjer"), den første rapport om dette direktivs anvendelse og om medlemsstaternes indsats på området.

Direktiv 2009/33/EF har kun været i kraft i kort tid, da gennemførelsen i en række medlemsstater var væsentligt forsinket. Analysearbejdet blev desuden vanskeliggjort af, at medlemsstaterne ikke har rapporteringspligt, og af de tilgængelige datas forskelligartethed. Denne rapport indeholder derfor kun en begrænset kvalitativ analyse, og den er primært baseret på casestudier. Der findes mere detaljerede oplysninger i en undersøgelse, som Kommissionen har fået udarbejdet[2].

Formålet med direktivet om renere køretøjer er at stimulere markedet for renere og mere energieffektive køretøjer og dermed styrke transportsektorens bidrag til EU's energi-, klima- og miljøpolitikker. Gennemførelsesfristen var fastsat til den 4. december 2010.

Direktivet finder anvendelse på køretøjer indkøbt af ordregivende myndigheder og ordregivere som defineret i direktiverne om offentlige indkøb[3] og på operatører af offentlig trafikbetjening som defineret i forordningen om offentlig personbefordring[4]. I henhold til direktivet skal køretøjernes driftsmæssige energiforbrug i deres levetid, emission af kuldioxid (CO_2) og emission af nitrogenoxider (NO_x), andre carbonhydrider end methan (NMHC) og partikler tages i betragtning. Med direktivet om renere køretøjer blev der således for første gang indført bæredygtighedskrav i lovgivningen om offentlige indkøb for hele EU.

Direktivet indeholder to valgmuligheder, når der skal tages højde for energi- og miljøbelastninger. Den første er at fastsætte tekniske specifikationer for køretøjernes energi- og miljøpræstationer med hensyn til energi- og miljøbelastninger. Den anden er at anvende disse belastninger som tildelingskriterier.

Direktivet fastsætter en metode til beregning af driftslevetidsomkostninger for køretøjernes energiforbrug, CO_2-emission og emission af forurenende stoffer. Denne værdisætningsmetode

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/33/EF af 23. april 2009 om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (EUT L 120 af 15.5.2009, s. 5) http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:da:pdf.

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

3 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter om vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter.

4 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej.

internaliserer eksterne omkostninger ved transport, hvilket er en langsigtet EU-politisk målsætning. Det stiller renere og mere energieffektive køretøjer i en gunstigere situation og fremskynder deres indtrængen på markedet, både køretøjer med en konventionel forbrændingsmotor og køretøjer, der anvender alternative brændstoffer.

1. GENNEMFØRELSE AF DIREKTIVET OM RENERE KØRETØJER I MEDLEMSSTATERNE

Direktivets gennemførelsesfrist var fastsat til den 4. december 2010. Kun tre medlemsstater overholdt fristen. Kommissionen var nødt til at indlede overtrædelsesprocedurer mod de resterende medlemsstater. Ved udarbejdelsen af denne rapport var alle igangværende overtrædelsesprocedurer afsluttet efter de respektive medlemsstaters gennemførelse af direktivet.

Der er dog fortsat én medlemsstat, som endnu ikke til fulde har gennemført direktivet i national lovgivning. Det er Letland, som stadig er ved at færdiggøre gennemførelsen. Der findes en oversigt over gennemførelsesforløbet i tabel 1.

Tabel 1: Oversigt over medlemsstaternes gennemførelse af direktivet om renere køretøjer

	Medlemsstat	**Gennemførelse i national lovgivning**	**Kommissionens foranstaltninger**
Dato fastsat i direktivet: 4. december 2010	Tjekkiet Danmark og Portugal	September 2010 December 2010	ikke relevant
2011	Litauen Bulgarien, Cypern, Ungarn, Italien og Spanien Rumænien Frankrig, Tyskland, Polen og Malta	Februar 2011 Marts 2011 April 2011 Maj 2011	27.1.2011: Åbningsskrivelse sendes til 13 EU-medlemsstater på grund af manglende meddelelse om nationale foranstaltninger (Belgien, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrig, Italien, Cypern, Litauen, Ungarn, Malta, Nederlandene, Polen og Rumænien)
	Grækenland, Irland, Luxembourg, Nederlandene, Slovakiet og Sverige Det Forenede Kongerige Belgien og Estland	Juni 2011 Juli 2011 Oktober 2011	16.6.2011: Begrundet udtalelse sendes til 10 EU-medlemsstater (Østrig, Bulgarien, Estland, Grækenland, Irland, Luxembourg, Slovenien, Slovakiet, Sverige og Det Forenede Kongerige) 25.11.2011: Begrundet udtalelse sendes til Finland på grund af manglende foranstaltninger for Åland
2012	Østrig Slovenien Finland Letland	Februar 2012 Marts 2012 April 2012 2013 (planlagt)	22.3.2012: Kommissionens beslutter at anlægge sag mod Finland ved EU-Domstolen (afsluttet efter Finlands meddelelse om en samlet gennemførelse)

Gennemførelsen medførte i de fleste tilfælde ændringer af eksisterende love om offentlige indkøb og i mindre grad vedtagelse af ny lovgivning. Flere medlemsstater har også udarbejdet vejledninger vedrørende gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF eller agter at gøre det.

Ingen medlemsstater meddelte, at de havde fritaget kontrakter, jf. direktivets artikel 2.

For at lette gennemførelsen af direktivet om renere køretøjer lancerede Kommissionen en internetportal den 30. marts 2009, datoen for Ministerrådets vedtagelse af direktivet. Portalen indeholdt yderligere forklarende oplysninger om direktivet. Den indeholdt også et beregningsværktøj til værdisætning af energi-, CO_2- og forureningsomkostninger samt oplysninger om relaterede politikker og foranstaltninger i medlemsstaterne. Der blev efterfølgende lanceret en mere omfattende portal om renere køretøjer[5] vedrørende gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF for at lette direktivets anvendelse. Denne portal indeholder de tilgængelige data til beregning af levetidsomkostningerne for alle køretøjer på markedet. Den letter fælles indkøb med det formål at bidrage til samkøb af køretøjer og dermed give mulighed for opnåelse af stordriftsfordele. Portalen indeholder også oplysninger om lovgivning om offentlige indkøb og særlige programmer og incitamenter for køb og anvendelse af renere og mere energieffektive køretøjer på EU-plan og på nationalt, regionalt og lokalt plan i de forskellige medlemsstater.

2. MEDLEMSSTATERNES INDSATS PÅ OMRÅDET

Mange medlemsstater har i de senere år gennemført yderligere foranstaltninger til støtte for udviklingen af markedet for renere og mere energieffektive køretøjer, hvilket har bidraget til de samme målsætninger som i direktivet om renere køretøjer. Disse foranstaltninger omfatter offentlige myndigheders incitamenter og støtte til renere køretøjer og foranstaltninger, der indirekte fremmer køb og brug af renere og mere energieffektive køretøjer, f.eks. selektiv adgangsbegrænsning og differentiering af den lokale efterspørgselsstyring ved hjælp af miljøkriterier, samt afgiftsforanstaltninger.

Hvis der er indført adgangsbegrænsning, skal køretøjerne normalt overholde et fastsat standardniveau/emissionsniveau eller andre kriterier for at få adgang til markedet. Når der sigtes efter at forbedre miljøforholdene i et bestemt område, kan fordelene således være mere omfattende, hvis udbredelsen af renere og mere energieffektive køretøjer øges som følge af indsatsen.

Demonstrationsprojekter, f.eks. dem, der støttes gennem CIVITAS-initiativet, kan potentielt fremme bedste praksis og øge interessen for renere og mere energieffektive køretøjer til den offentlige sektor, især når der opnås fordele.

Hvis indkøbet og brugen af renere og mere energieffektive køretøjer, der anvender alternative brændstoffer/teknologier, skal øges, er det helt afgørende, at der findes en passende optanknings-/opladningsinfrastruktur. Hvis forbrugerne ikke har tillid til, at de alternative brændstoffer vil være tilgængelige, kan det forhindre udbredelsen heraf. Vigtigheden af dette aspekt er fremhævet i Kommissionens forslag til direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer[6].

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

6 COM(2013) 18 final.

Der er stor forskel mellem og i medlemsstaterne med hensyn til, om der findes en optanknings-/opladningsinfrastruktur, og der bør ske en bedre harmonisering for at udnytte det indre marked fuldt ud og dermed sikre en stor udbredelse af renere og mere energieffektive køretøjer, der anvender alternative brændstoffer. Dette er behandlet i Kommissionens meddelelse om miljøvenlig energi til transport[7].

3. ANVENDELSE AF VALGMULIGHEDERNE I DIREKTIVET OM RENERE KØRETØJER

Flertallet af medlemsstaterne fastholdt alle valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, i direktivet om renere køretøjer, da de gennemførte direktivet i national lovgivning.

Offentlige myndigheder har således mulighed for at tage højde for køretøjernes energi- og miljøbelastninger i indkøbsprocedurerne ved enten at fastsætte tekniske specifikationer eller ved at anvende miljøbelastningerne som tildelingskriterier. I sidstnævnte tilfælde kan belastningerne også værdisættes.

Medlemsstaternes vigtigste grunde til at fastholde alle valgmulighederne i artikel 5, stk. 3, i direktivet om renere køretøjer var at sikre den ordregivende myndighed større fleksibilitet og at give den ordregivende myndighed mulighed for at anvende de valgmuligheder, der bedst opfylder deres indkøbsbehov og bedst passer til de lokale forhold. Kun Slovakiet, som alene gav mulighed for anvendelse af energi- og miljøbelastninger som tildelingskriterier, Tjekkiet, som ikke tillod brugen af værdisætningsmetoden, og Sverige, som ikke gav mulighed for at anvende energi- og miljøbelastninger som tildelingskriterier, begrænsede disse valgmuligheder af forenklingshensyn eller for at sikre overensstemmelse med den eksisterende nationale tilgang. Der findes en oversigt over direktivets anvendelse i tabel 2.

Tabel 2: Anvendelse af artikel 5, stk. 3, i EU-medlemsstaterne

Medlemsstaternes gennemførelse af artikel 5, stk. 3	**Medlemsstaterne**
Tillader alle valgmuligheder	24 medlemsstater: Østrig, Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Frankrig, Finland, Tyskland, Grækenland, Ungarn, Irland, Italien, Letland, Litauen, Luxembourg, Malta, Nederlandene, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Spanien og Det Forenede Kongerige
Tillader kun valgmulighed 1 (dvs. fastsættelse af tekniske specifikationer for køretøjers energi- og miljøpræstationer)	-
Tillader kun valgmulighed 2a (dvs. anvendelse af energi- og miljøbelastninger som tildelingskriterier)	Slovenien
Tillader kun valgmulighed 2b (dvs. værdisætning af energi- og miljøbelastningerne)	-
Valgmulighed 1 og 2a	Tjekkiet
Valgmulighed 1 og 2b	Sverige

[7] COM(2013) 17 final.

Ser man på de enkelte lande, oplyste Tyskland, hvilke valgmuligheder de ordregivende myndigheder lader til at have brugt (alle valgmuligheder kan i dag anvendes i henhold til den lovgivning, der er gennemført i Tyskland). Valgmulighed 1 vurderedes at være den mest anvendte efterfulgt af valgmulighed 2a. Det blev bemærket, at valgmulighed 2b sandsynligvis var den mindst anvendte, primært på grund af vanskeligheder med at bruge den. Der var den samme opfattelse i **Hamburg**, hvor myndighederne foreløbig kun havde anvendt valgmulighed 1, hovedsageligt fordi den er let at anvende. I **København** havde myndighederne med ansvar for kollektiv transport anvendt alle valgmulighederne og meldte om gode erfaringer med hver af dem. I **Bologna** blev valgmulighed 2a og 2b anvendt, men der findes endnu ikke dokumentation for de positive eller negative erfaringer med disse metoder. Slovenien har anvendt metoden med driftslevetidsomkostninger. Det vurderedes dog, at der manglede oplysninger om emissionspræstationer. Repræsentanterne fra København, Bologna og Slovenien har endnu ikke afgivet udtalelse om, hvorvidt valgmulighederne bør fastholdes eller ændres. I **Ghent** anvendes både tekniske specifikationer og tildelingskriterier (dvs. valgmulighed 1 og 2a). Med hensyn til førstnævnte er den teknologi, som det ønskede køretøj bør have, det eneste, der skal angives (baseret på en vurdering af køretøjerne på markedet), og med hensyn til tildelingskriterierne skal køretøjerne opfylde visse mindstekrav til miljøpræstationer. I **Stockholm**, hvor der hidtil har været fastsat tekniske specifikationer, benyttes muligheden i direktiv 2009/33/EF for fortsat at bruge tidligere anvendte metoder, og det betyder, at det her kun er muligt at indkøbe køretøjer, der svarer til den nationale definition af et rent køretøj. Repræsentanterne fra Ghent og Stockholm vurderede, at der var behov for dels yderligere vejledning med hensyn til anvendelsen af energi- og miljøbelastninger som tekniske krav, dels en afbalancering af de faktorer, der anvendes i værdisætningsmetoden. **Operatører af offentlig trafikbetjening i London**, **Wien** og **Rumænien** angiver de miljøstandarder, som de ønskede køretøjer skal opfylde, hvorimod de i **Barcelona** anslår køretøjernes levetidsomkostninger sammen med andre faktorer.

De fleste medlemsstater var af den opfattelse, at alle valgmuligheder bør fastholdes. Det skyldtes primært den begrænsede erfaring, som de har haft med direktiv 2009/33/EF siden dets gennemførelse, og navnlig det utilstrækkelige antal vurderinger, der er foretaget for at fastslå direktivets indvirkning på bl.a. markedsudviklingen af renere og mere energieffektive køretøjer. Visse medlemsstater påpegede også, at de nationale systemer er forskellige i EU, hvorfor det er vigtigt at fastholde forskellige valgmuligheder, så visse medlemsstater ikke sættes i en ugunstig situation.

Med hensyn til, hvorvidt nogen af valgmulighederne bør ændres, følte medlemsstater også her, at den begrænsede erfaring med direktiv 2009/33/EF forhindrede dem i på nuværende tidspunkt at foreslå forbedringer af valgmulighederne. Dette forudsætter større erfaring og flere konsekvensanalyser.

Kun nogle få medlemsstater, såsom Nederlandene, Letland, Danmark, Frankrig og Det Forenede Kongerige, har udarbejdet særlige vejledninger om anvendelsen af de forskellige valgmuligheder i direktiv 2009/33/EF og om vægtningen af dets bestemmelser.

4. KONSEKVENSERNE AF DIREKTIVET OM RENERE KØRETØJER

Vurderingen af konsekvenserne af direktiv 2009/33/EF blev i høj grad vanskeliggjort af, at medlemsstaterne ikke har rapporteringspligt, og af manglen på udførlige data fra både indkøbere og producenter. Der findes ingen ensartet dataindsamling om præstationer med hensyn til energieffektivitet, CO_2 og forurenende emissioner for de køretøjer, der indkøbes efter betingelserne i dette direktiv.

Det forhold, at direktiv 2009/33/EF i en række medlemsstater blev gennemført langt senere end den oprindeligt fastsatte gennemførelsesdato, betyder også, der ikke kan forventes nogen større virkning af lovgivningen på dette tidlige tidspunkt.

Der blev kun i nogle få tilfælde foretaget analyser af de forventede virkninger af direktivet om renere køretøjer. Med hensyn til de potentielle anslåede virkninger af valgmulighederne i direktivets artikel 5, stk. 3, har ganske få medlemsstater foretaget en analyse heraf. I Det Forenede Kongerige blev der foretaget en konsekvensanalyse af gennemførelseslovgivningen, men den vedrørte direktivet i sin helhed og ikke de specifikke valgmuligheder. Konklusionen var, at der kunne opnås besparelser på 27 mio. EUR som følge af direktivets gennemførelse i Det Forenede Kongerige. På grund af den forsinkede gennemførelse og den manglende mulighed for at skaffe data om situationen efter gennemførelsen er der dog endnu ingen konkluderende konsekvensanalyser af den konkrete virkning af direktivets gennemførelse.

En række medlemsstater stillede allerede miljøkrav til offentlige indkøb af køretøjer før gennemførelsen af direktiv 2009/33/EF. Direktivet har derfor haft en begrænset indvirkning på den nuværende situation i disse lande. Det anerkendtes dog, at offentlige myndigheder muligvis vil få gavn af formaliseringen af indkøbskriterierne, og de medlemsstater, som ikke tidligere havde opstillet kriterier, forventes at opnå fordele.

Mange storbyer i EU har udformet politikker for indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer. Disse politikker har bidraget til at reducere emissioner fra offentlige vognparker i disse byer. Deres incitament har ofte været behovet for at opfylde EU's luftkvalitetsnormer. Med gennemførelsen af direktivet om renere køretøjer forventes flere storbyer at få renere vognparker ved hjælp af valgmulighederne i direktivet.

Producenterne gav udtryk for, at flere offentlige myndigheder har vurderet levetidsomkostningerne og køretøjernes påvirkning i stedet for kun at fokusere på anskaffelsesprisen. I den forbindelse synes direktiv 2009/33/EF at have medført en holdningsændring, som kan få en mere markant indflydelse på indkøbsbeslutningerne hos offentlige myndigheder og operatører af offentlig trafikbetjening på længere sigt.

Med hensyn til de videre konsekvenser var der dog en opfattelse af, at det vil blive særdeles vanskeligt at vurdere virkningerne af direktiv 2009/33/EF, da lignende forventede virkninger også kan være afledt af andre politiske tiltag. Markedet for lavemissionskøretøjer er i udvikling, men det er vanskeligt at tilskrive dette gennemførelsen af dette direktiv, og udviklingen skyldes nok snarere andre faktorer (bl.a. den teknologiske udvikling, anden EU-lovgivning, nationale bilafgiftspolitikker, markedsvilkårene, eksisterende statslige incitamentsordninger osv.).

Mange medlemsstater nævnte, at aktivitetsniveauet for offentlige indkøb inden for bilsektoren (og andre sektorer) havde været lavt i de seneste år – mange havde som en konsekvens af den globale recession ganske få midler til rådighed til fornyelse af vognparker/tjenesteydelseskontrakter.

En anden faktor, som kan have indflydelse på offentlige myndigheders og private interesseparters indkøbsbeslutninger, er højere benzin- og energipriser, hvilket en af medlemsstaterne nævnte. Det anslås, at sådanne hensyn kan være almindeligt udbredte. De samlede ejeromkostninger er i visse tilfælde vigtige i indkøbsbeslutninger (især når der er tale om tunge køretøjer og vognparker), hvilket til en vis grad kan lægge pres på bilproducenterne og få dem til at udvide deres udbud af og tilbud på renere køretøjer.

Manglen på fælles procedurer for måling af CO_2-emissioner fra tunge køretøjer var en hindring for at anvende direktiv 2009/33/EF på sådanne køretøjer. Der blev derfor lagt en særlig beregningsmetode ud på portalen om renere køretøjer. Den Internationale Sammenslutning for Kollektiv Trafik (UITP) og Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter (ACEA) gik sammen for at finde frem til, hvordan operatører og indkøbere kan anvende bestemmelserne i direktivet om renere køretøjer i forbindelse med udbud for busser. Der kunne indgås et lignende samarbejde i forbindelse med andre typer tunge køretøjer.

Fra 2013 vil alle tunge køretøjer blive testet i henhold til den såkaldte "Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle" som fastlagt i UNECE-regi. Som det fremgår af den endelige rapport[8] fra den respektive arbejdsgruppe, var målet med den oprindelige forskning at udvikle en verdensomspændende harmoniseret testcyklus for motorers udstødningsgasser. Dette værktøj vil blive anvendt til måling af emissioner af luftforurenende stoffer, CO_2-emissioner og brændstofforbrug. Målingerne vil fremme en mere udbredt anvendelse af værdisætningsmetoden i direktivet om renere køretøjer.

Der er indtil videre ingen tegn på udvikling af teknologipræferencer, hvilket bekræfter den fuldstændige teknologineutrale tilgang i direktivet.

5. VIDEREFØRELSE AF TILGANGEN I DIREKTIVET OM RENERE KØRETØJER

Direktivet om renere køretøjer har været en del af et gradvist skifte i EU-politikken i retning af en mere proaktiv og konsekvent inddragelse af miljøkrav i EU's indkøbs- og produktlovgivning. Inden for visse andre områder, bl.a. bygninger, elektriske apparater og kontorudstyr, har der i en årrække været anvendt tilgange, der svarer til dem i direktivet om renere køretøjer med hensyn til at tage højde for ressource- og miljøbelastningen gennem hele levetiden. Sådanne initiativer samt det forhold, at flere og flere biler er renere og mere energieffektive, vil få stor betydning for opfyldelsen af EU's 2020-mål om at forbedre EU's energieffektivitet med 20 %.

Udviklingen inden for indkøbslovgivning for det offentlige i retning af en omkostningseffektiv tilgang, bl.a. beregning af levetidsomkostningerne, afspejles også i Kommissionens forslag af 20. december 2011[9] vedrørende en revision af de eksisterende direktiver om offentlige indkøb, især i artikel 66 om kriterier for tildeling af kontrakter og artikel 67 om beregning af livscyklusomkostninger. De ændringer, som forslaget omfatter, bør medføre en mere konsekvent overvejelse af miljøkriterier i offentlige myndigheders indkøbsbeslutninger i EU.

Selv om intet tydede på, at direktiv 2009/33/EF direkte påvirker tilgangen i den private sektor med hensyn til indkøb af renere og mere miljøvenlige køretøjer, var der ikke desto mindre eksempler på, at den private sektor indkøber flere energieffektive køretøjer. Det er dog vigtigt at bemærke, at den private sektors indkøb af energieffektive køretøjer kun er ét element i forvaltningen af vognparker. Indkøb af sådanne køretøjer kan medføre en reducering af omkostningerne til forvaltning af en vognpark, især når et energieffektivt køretøjs levetidsomkostninger er lavere end konventionelle køretøjers. Andre elementer i en energieffektiv forvaltning af vognparker omfatter lastmaksimering, mindre tomkørsel og

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

[9] KOM(2011) 896.

energiøkonomisk kørsel. Mange virksomheder med store vognparker, f.eks. fragtfirmaer såsom DHL, TNT og UPS, forvalter således deres vognparker med henblik på at nedbringe energiforbruget og dermed udledningen. For sådanne virksomheder er det økonomisk sund fornuft at forvalte deres vognparker på denne måde, og samtidig tager de mere generelle miljøhensyn, hvilket bl.a. er i deres kunders interesse. Det er muligt at finde forskellige generelle eksempler på god praksis for ren forvaltning af vognparker.

I Finland har den private sektor taget tiltagene i direktiv 2009/33/EF til sig. De indkøbsråd, der blev opstillet i forbindelse med gennemførelsen af direktivet om renere køretøjer, har spredt sig til store private indkøbere, bl.a. indkøbere af firmabiler, hvilket er vigtigt, eftersom næsten en femtedel af alle nye biler, der sælges i Finland, er firmabiler.

6. KONKLUSIONER

Den forsinkede gennemførelse af direktivet om renere køretøjer i de fleste medlemsstater betyder, at der foreløbig ikke er stor erfaring med direktivet, hvilket har gjort det vanskeligt at vurdere dets virkninger inden for rammerne af denne overvågningsrapport. Situationen forværres yderligere af, af medlemsstaterne ikke har rapporteringspligt.

Der synes at være behov for yderligere vejledning i anvendelsen af de forskellige valgmuligheder i direktivet, hvis der skal tages hensyn til energiforbrug, CO_2 og emission af forurenende stoffer i forbindelse med indkøb af køretøjer. Det er også nødvendigt at støtte op om værdisætningsmodellen, som stadig er helt ny. Medlemsstaterne bør yde sådan vejledning under særlig hensyntagen til deres nationale lovgivning på området. Der bør også afholdes målrettede uddannelseskurser for personale med ansvar for gennemførelsen af den nationale lovgivning på området.

Portalen om renere køretøjer vurderes at være et nyttigt værktøj, som kan hjælpe offentlige myndigheder med indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer og være med til at udbrede erfaringen med anvendelsen af dette direktiv. Kommissionen vil forbedre portalen om renere køretøjer, så den imødekommer offentlige og private indkøberes forventninger. Desuden vil portalens værktøj, der skal fremme fælles indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer, blive forbedret, bl.a. ved at gøre det lettere at skabe tæt kontakt mellem de relevante nationale og regionale myndigheder i de 27 EU-lande og også uden for EU.

Dette forventes at bidrage til hurtigere at få opbygget en markedsposition for renere og mere energieffektive køretøjer og således give erhvervslivet mulighed for stordriftsfordele og for at udbyde mere konkurrencedygtige produkter. Større vægt på privatkunder kan også styrke virkningen af direktiv 2009/33/EF efter den oprindelige målsætning om i første omgang at fokusere direkte på den offentlige sektor og dernæst rette opmærksomhed mod erhvervsmæssige og private indkøb.

Forskellige interesserede parter, såsom erhvervssammenslutninger i EU, kunne udforme retningslinjer for deres respektive medlemmer med henblik på at øge kendskabet til dette direktiv, ligesom Sammenslutningen for Kollektiv Trafik (UITP) har gjort.

Kommissionen lancerede i december 2012 Det Europæiske Observationscenter for Elektromobilitet[10], som skal sørge for, at regionale og lokale myndigheder indsamler og udbreder statistiske nøgleoplysninger om elektromobilitet (batteridrevne og brændselscelledrevne elkøretøjer) på en ensartet måde. Observationscentret forventes at blive de europæiske regioners primære informationsplatform for elektromobilitet. Det bør også informere om, hvordan offentlige indkøb på lokalt plan påvirker udviklingen af markedet for eldrevne køretøjer eller brændselscelledrevne elkøretøjer i Europa.

I forbindelse med den kommende revision af direktivet om renere køretøjer i 2014 planlægger Kommissionen nøje at vurdere direktivets merværdi. Kommissionen vil i den forbindelse muligvis se på, om direktivets anvendelse kan forenkles gennem en strømlining. Det kan ske ved at indskrænke valgmulighederne på medlemsstatsniveau ved eksempelvis at fokusere på den enkleste tilgang med hensyn til de beregninger, der skal foretages. Det vil forhindre en mulig fragmentering af det indre marked på grund af forskellige teknologipræferencer. Det kan således give bedre mulighed for stordriftsfordele inden for innovative køretøjsteknologier gennem en koordinering af efterspørgslen på det indre marked. Medlemsstaterne kunne desuden pålægges en klart fastlagt rapporteringspligt.

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