ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

относно прилагането на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

относно прилагането на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства

ВЪВЕДЕНИЕ

Това е първият доклад относно прилагането на Директива 2009/33/ЕО от 23 април 2009 г. за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства[1] („Директива за чистите превозни средства“), както и за подкрепящите действия, предприети от държавите членки в съответствие с изискванията на член 10 от посочената директива.

Директива 2009/33/ЕО е в сила от неотдавна, като прилагането ѝ в редица държави членки е значително забавено. Освен това, липсата на задължение за докладване спрямо държавите членки и несъответствията в наличните данни затрудниха анализа. Прочее настоящият доклад може да представи единствено ограничен качествен анализ, главно въз основа на проучвания на конкретни случаи. Подробни материали се съдържат в изследване, изготвено за Комисията[2].

Директивата за чистите превозни средства има за цел да стимулира пазара на чисти и енергийноефективни превозни средства, като по този начин допринася за изпълнението, в транспортния сектор, на политиките на ЕС в областта на енергетиката, климата и околната среда. За краен срок за транспониране беше определен 4 декември 2010 г.

Директивата се прилага за превозни средства, закупени от възлагащи органи и възложители, както са определени от директивите за обществените поръчки[3], и за операторите в сектора на обществения транспорт, както е определено в регламента относно обществените услуги за пътнически превоз[4]. Директивата изисква да се вземат предвид експлоатационните разходи през целия срок на експлоатация за потреблението на енергия, емисиите на въглероден диоксид (CO_2) и емисиите на азотни оксиди (NO_x), неметанови въглеводороди (NMHC) и прахови частици (ПЧ). По този начин с Директивата за чистите превозни средства в законодателството в областта на обществените поръчки за целия ЕС за първи път бе въведено изискването за устойчивост.

---

1 Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства, ОВ L 120, 15.5.2009 г., стр. 5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:BG:PDF).

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

3 Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно координиране на процедурите за възлагане на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги; Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, услуги и доставки.

4 Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт.

Директивата дава две възможности за отчитане на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда: първата определя технически спецификации за показателите на превозните средства по отношение на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда. Втората възможност предоставя избор за използване на тези въздействия като критерии за оценка на офертите.

Директивата определя методика за изчисляване на експлоатационните разходи за потреблението на енергия, емисиите на въглероден диоксид (CO_2) и емисиите на замърсители през целия експлоатационен живот на превозното средство. Чрез този подход на парично изразяване външните разходи за транспорт се превръщат във вътрешни, което е дългосрочна цел на политиката на ЕС. Това дава предимство на по-енергийноефективните и по-чисти превозни средства и ускорява тяхното навлизане на пазара — както на превозни средства с традиционни двигатели с вътрешно горене, така и на превозни средства, работещи с алтернативно гориво.

1. Прилагане на Директивата за чистите превозни средства в държавите членки

За краен срок за транспониране беше определен 4 декември 2010 г. Само три държави членки изпълниха това задължение към посочената дата. Комисията беше принудена да започне производство за установяване на неизпълнение на задължения срещу държавите членки, които не са изпълнили посоченото задължение. Към момента на изготвяне на настоящия доклад всички текущи производства за установяване на неизпълнение на задължения са прекратени след транспониране от съответните държави членки.

Остава обаче една държава членка, която все още не е транспонирала изцяло директивата в националното законодателство. В тази държава членка, Латвия, все още продължава процесът на транспониране. Общ преглед на развитието на процеса на транспониране е даден в Таблица 1.

Таблица 1: Преглед на процеса на транспониране на Директивата за чистите превозни средства в държавите членки

	Държава членка	**Транспониране в националното законодателство**	**Действия, предприети от Комисията**
Дата, определена в Директивата: 4 декември 2010 г.	Чешка република Дания, Португалия	Септември 2010 г. Декември 2010 г.	не е приложимо
2011	Литва България, Кипър, Унгария, Италия, Испания Румъния Франция, Германия, Полша, Малта	Февруари 2011 г. Март 2011 г. Април 2011 г. Май 2011 г.	27.1.2011 г.: Изпращане на официално уведомително писмо до 13 държави — членки на ЕС поради неуведомяване за приетите национални мерки (Белгия, Германия, Испания, Финландия, Франция, Италия, Кипър, Литва, Унгария, Малта, Нидерландия, Полша и Румъния)

	Държава членка	Транспониране в националното законодателство	Действия, предприети от Комисията
	Гърция, Ирландия, Люксембург, Нидерландия, Словакия, Швеция Обединено кралство Белгия, Естония	Юни 2011 г. Юли 2011 г. Октомври 2011 г.	16.6.2011 г.: Мотивирано становище, изпратено на 10 държави — членки на ЕС (Австрия, България, Естония, Гърция, Ирландия, Люксембург, Словения, Словакия, Швеция и Обединеното кралство) 25.11.2011 г.: Мотивирано становище, изпратено на Финландия, дължащо се на липса на мерки, свързани с провинция Åland
2012	Австрия Словения Финландия Латвия	Февруари 2012 г. Март 2012 г. Април 2012 г. 2013 г. (планирано)	22.03.2012: Решение на Комисията за завеждане на дело срещу Финландия пред Съда на ЕС (приключено производство след нотифицирането на цялостното транспониране от Финландия)

В повечето случаи процесът на транспониране включваше изменения на съществуващи закони за обществени поръчки, а не приемане на ново законодателство. Няколко държави членки също така изготвиха документи с насоки, свързани с прилагането на директива 2009/33/ЕО, или възнамеряват да изготвят такива документи.

Не са докладвани изключения по член 2 от посочената директива от страна на държавите членки.

За да се улесни прилагането на Директивата за чистите превозни средства, Комисията откри интернет портал на 30 март 2009 г. — датата на приемане на директивата от Съвета на министрите. Порталът предоставя допълнителни обяснения по отношение на директивата. Той също така разполага с калкулатор за представяне в парично изражение на разходите за енергия, емисии на CO_2 и за замърсители, както и информация за свързаните с тях политики и мерки в държавите членки. Впоследствие беше открит по-усъвършенстван портал[5], посветен на чистите превозни средства, във връзка с транспонирането на Директива 2009/33/ЕО с цел улесняване на прилагането ѝ. Този портал предоставя наличните данни за изчисляване на разходите през целия срок на експлоатация за всички превозни средства на пазара. Той улеснява съвместното възлагане на обществени поръчки, за да се подпомогне групирането на закупуването на превозни средства с цел постигане на икономии от мащаба в резултат на по-големите обеми. Порталът също така информира относно законодателството в областта на обществените поръчки и специфичните програми и стимули за закупуване и експлоатация на чисти и енергийноефективни превозни средства на ниво ЕС и — в различните държави членки — на национално, регионално и местно равнище.

5 http://www.cleanvehicle.eu/

2. ПОДКРЕПЯЩИ ДЕЙСТВИЯ, ПРЕДПРИЕТИ ОТ ДЪРЖАВИТЕ ЧЛЕНКИ

През последните години много държави членки са приложили допълнителни мерки в подкрепа на развитието на пазара на чисти и енергийноефективни превозни средства, които са допринесли за постигането на същите цели както Директивата за чистите превозни средства. Тези мерки включват предоставяни от публични органи стимули и оказване на подкрепа за чисти превозни средства, както и мерки за непряко насърчаване на закупуването и експлоатацията на чисти и енергийноефективни превозни средства, като например избирателно ограничаване на достъпа и разграничаване въз основа на екологични критерии и мерки за данъчно облагане на превозните средства при управлението на търсенето на местно равнище.

Където са въведени ограничения на достъпа, превозните средства обичайно следва да отговарят на задължителен стандарт или ниво на емисии, или други критерии, за да получат достъп до пазара. По този начин заедно с целта за подобряване на условията за опазване на околната среда в определен район, ползите могат също така да обхванат по-широк район, ако в резултат на това се насърчава експлоатацията на чисти и енергийноефективни превозни средства.

Демонстрационни проекти, като например тези, които се ползват от подкрепата на инициативата CIVITAS, биха могли евентуално да насърчават най-добрите практики и проявяването на интерес към чисти и енергийноефективни превозни средства в публичния сектор, особено когато се реализират ползи.

Осигуряването на подходяща инфраструктура за презареждане е от ключово значение, когато поставената цел е увеличаване на продажбите и експлоатацията на чисти и енергийноефективни превозни средства, използващи алтернативни горива/технологии. Липсата на потребителско доверие по отношение на наличието на алтернативни горива може да попречи на използването на тези продукти. Значението на този аспект е подчертано в предложението на Комисията за Директива за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива[6].

Осигуряването на инфраструктура за презареждане варира значително както между държавите членки, така и в самите държави членки, и следва да бъде по-добре хармонизирано с оглед максимално възползване от вътрешния пазар за широко внедряване на чисти и енергийноефективни превозни средства, използващи алтернативни горива, което е предмет на Съобщението на Комисията „Чиста енергия за транспорта“[7].

3. ПРИЛАГАНЕ НА ВЪЗМОЖНОСТИТЕ, ПРЕДВИДЕНИ В ДИРЕКТИВАТА ЗА ЧИСТИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

По-голямата част от държавите членки са запазили всички различни възможности, предвидени в член 5, параграф 3 от Директивата за чистите превозни средства, при транспонирането на посочената директива в националното законодателство.

Това дава възможност на публичните органи да включват енергийните аспекти и въздействието върху околната среда на превозните средства в процедурите за възлагане

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

на обществени поръчки или чрез определяне на технически спецификации, или чрез включване на въздействията като критерии за оценка на офертите. В последния случай тези въздействия могат също така да придобият парично изражение.

Основните причини, посочени от държавите членки, за запазване на всички възможности по член 5, параграф 3 от Директивата за чистите превозни средства, са: да се предостави по-голяма гъвкавост на възлагащите органи, да могат възлагащите органи да избират възможностите, които са най-подходящи за техните нужди от доставки и да се избират най-подходящите възможности с оглед на местните обстоятелства. Единствено Словения, която изрично разрешава енергийните аспекти и въздействието върху околната среда да бъдат използвани като критерии за оценка на офертите, Чешката република, която не е разрешила използването на възможността за парично изразяване, и Швеция, която не е предоставила възможност енергийните аспекти и въздействието върху околната среда да бъдат използвани като критерии за възлагане, са ограничили тези възможности с цел опростяване или съгласуваност със съществуващия национален подход. Общ преглед на прилагането на директивата е даден в Таблица 2.

Таблица 2: Прилагане на член 5, параграф 3 в държавите — членки на ЕС

Действия, предприети от държавата членка по член 5, параграф 3	**Държави членки**
Позволяват всички възможности	24 държави членки: Австрия, Белгия, България. Кипър, Дания, Естония, Франция, Финландия, Германия, Гърция, Унгария, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Малта, Нидерландия, Полша, Португалия, Румъния, Словакия, Испания, Обединеното кралство
Позволяват само възможност 1 (т.е. определяне на технически спецификации за показателите на превозните средства по отношение на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда)	-
Позволяват само вариант 2а (т.е. използване на енергийните аспекти и въздействието върху околната среда като критерии за оценка на офертите)	Словения
Позволяват само възможност 2б (т.е. енергията и въздействието върху околната среда са представени в парично изражение)	-
Възможности 1 и 2а	Чешка република
Възможности 1 и 2б	Швеция

На национално равнище Германия е предоставила данни по свидетелски показания относно възможностите, които са най-често използвани от възлагащите органи (всички предвидени понастоящем възможности са законосъобразни съгласно транспонираното в Германия законодателство), като се счита, че възможност 1 е най-често избираната, следвана от възможност 2а. Отбелязва се, че възможност 2б е вероятно най-малко използвана, най-вече поради трудности във връзка с нейното прилагане. Лица за

контакт от гр. Хамбург подкрепиха това становище, посочвайки, че до момента са използвали само възможност 1, най-вече поради лесното ѝ прилагане. В Копенхаген органите за обществен транспорт са използвали всички възможности и докладват за положителен опит с всяка една от тях. В Болоня са използвани възможности 2а и 2б, но все още не са налични доказателства, свързани с положителен или отрицателен опит във връзка с тези методи. Словения е използвала методологията за експлоатационните разходи през целия срок на експлоатация, въпреки че е било счетено, че няма налична информация относно показателите за емисиите. Представителите от Копенхаген, Болоня и Словения все още следва да излезат със становище дали възможностите трябва да бъдат запазени или изменени. В Гент се използват както възможностите, свързани с техническите спецификации, така и тези, свързани с критериите за оценка на офертите (т.е. възможности 1 и 2а). По отношение на първата от двете е единствено упомената само технологията, с която превозното средство, което следва да бъде закупено, трябва да разполага (въз основа на преглед на превозните средства на пазара), докато при критериите за оценка на офертите превозните средства трябва да отговарят на минимални екологични показатели. В Стокхолм, Директива 2009/33/ЕО позволява запазване на подхода, използван преди това в рамките на града, който задава ефективно технически спецификации, т.е. възможно е доставянето чрез търг единствено на превозни средства, които отговарят на националното определение за чисто превозно средство. Представителите от Гент и Стокхолм считат, че допълнителни насоки под формата на технически изисквания са необходими съответно във връзка с използване на енергията и с въздействието върху околната среда, и че е необходимо преструктуриране на факторите, използвани при възможността, свързана с паричното изразяване. Всички оператори в сектора на обществения транспорт в Лондон, Виена и Румъния посочват екологичните стандарти, на които превозните средства трябва да отговарят, за да могат да бъдат закупени, докато тези от Барселона отчитат разходите за целия жизнен цикъл на превозното средство, наред с други фактори.

По-голямата част от държавите членки изразиха становище, че всички варианти следва да бъдат запазени. Това в голяма степен се дължеше на ограничения опит, който са имали с Директива 2009/33/ЕО след транспонирането ѝ, и по-специално на липсата, към момента, на оценки за определяне на въздействието на посочената директива, включително върху развитието на пазара на чисти и енергийноефективни превозни средства. Някои държави членки посочиха, също така, че националните системи се различават в отделните държави от ЕС, поради което запазването на избора между различните възможности ще е от значение, за да не бъдат поставени в неизгодно положение някои държави членки.

Що се отнася до това дали някоя от възможностите следва да бъде изменена, държавите членки също така счетоха, че на този етап ограниченият им опит по отношение на Директива 2009/33/ЕО не им позволява да предлагат начини за подобрение на тези възможности. За да се постигне това е необходимо натрупването на повече опит и извършването на оценка на въздействието.

Специфични насоки за прилагането на различните възможности на Директива 2009/33/ЕО и за относителната тежест, която следва да се придаде на нейните разпоредби, са изготвени само от няколко държави членки като Нидерландия, Латвия, Дания, Франция и Обединеното кралство.

4. ВЪЗДЕЙСТВИЕ НА ДИРЕКТИВАТА ЗА ЧИСТИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

Оценката на въздействието на Директива 2009/33/ЕО беше силно затруднена от липсата на задължение за докладване спрямо държавите членки, и беше усложнена и от липсата на изчерпателни данни, както от страна на възложителите, така и от страна на производителите. За превозните средства, закупени съгласно условията на посочената директива, не бе установено последователно събиране на данни за показателите за енергийна ефективност и емисии на CO_2 и на замърсители.

Прилагането на директива 2009/33/ЕО в редица държави членки много по-късно от първоначално насрочената дата на транспониране също попречи да се наблюдава някакво значимо въздействие на това законодателство на този ранен етап.

Оценки за очакваното въздействие на Директивата за чистите превозни средства са извършени само в малък брой случаи. Много малко държави членки са предприели изготвяне на оценка на потенциалното очаквано въздействие на възможностите, предвидени в член 5, параграф 3. В Обединеното кралство бе направена оценка на въздействието на законодателството за транспониране, но по отношение на директивата като цяло, а не на конкретните възможности. В нея се стига до заключението, че икономическата изгода, свързана с прилагането на посочената директива в Обединеното кралство, ще бъде 27 милиона EUR. Въпреки това, поради забавянето на процеса на транспониране и липсата на приемливи данни след прилагането все още няма оценки на въздействието с доказателствена сила по отношение на действителното въздействие след транспонирането.

В редица държави членки още преди въвеждането на Директива 2009/33/ЕО са съществували изисквания за екологосъобразни обществени поръчки във връзка с възлагането на поръчки за превозни средства. Следователно въздействието на посочената директива върху завареното положение е било минимално. Бе изразено обаче съгласие, че е възможно обществените органи да се възползват от формализирането на критериите за възлагане и се очаква от това да се възползват държавите членки, които преди това не са разполагали с такива критерии.

В много градове в ЕС са разработени политики спрямо обществените поръчки с оглед снабдяването с по-чисти и енергийноефективни превозни средства. Тези политики са допринесли за съкращаване на емисиите на парковете от обществени превозни средства в тези градове. Те често са били обусловени от необходимостта да са в съответствие със стандартите на ЕС за качество на въздуха. С Директивата за чистите превозни средства се очаква повече градове да подновят своите паркове от превозни средства, като използват възможностите, предлагани от посочената директива.

Производителите посочиха, че повече публични органи оценяват разходите и въздействието през целия експлоатационен живот на превозното средство, а не просто се съсредоточават върху разходите за закупуване. В това отношение Директива 2009/33/ЕО изглежда води до промяна в мисленето, която би могла да има много по-голямо въздействие в дългосрочен план върху решенията за възлагане на обществени поръчки на публичните органи и на операторите в сектора на обществения транспорт.

Въпреки това, по отношение на по-широките въздействия бе счетено, че ще е изключително трудно да се оцени въздействието на Директива 2009/33/ЕО, тъй като подобни могат да бъдат очакваните въздействия и от други политически мерки. Въпреки че пазарът за превозни средства с ниски емисии бележи растеж, трудно е това

да се обясни с прилагането на посочената директива и е по-вероятно да се дължи на други фактори (включително технологични новости, друго законодателство на ЕС, национални политики за данъчно облагане, свързано с превозни средства, пазарни условия, съществуващи държавни схеми за стимулиране и др.).

Много държави членки посочиха, че свързаната с превозните средства (и други сектори) дейност по обществени поръчки е слаба през последните години — множество от тях разполагат с много малко налични средства за подновяване на парковете от превозни средства или за поръчки за услуги вследствие световната рецесия.

Допълнителен фактор, който може да окаже влияние върху решенията за закупуване, вземани от публичните органи или частните заинтересовани страни, са високите цени на бензина/енергията, както е посочено от една държава членка. Изглежда подобни съображения могат да са общовалидни. В някои случаи общите разходи във връзка със собствеността са важни за решенията за закупуване (особено за тежкотоварните превозни средства и парковете от превозни средства), което частично би могло да оказва натиск върху производителите на превозни средства да разнообразят своята гама от чисти автомобили и да увеличат предлагането им.

Липсата на общи процедури относно измерването на емисиите на CO_2 на тежкотоварните превозни средства препятстваше прилагането на Директива 2009/33/ЕО спрямо такива превозни средства. Поради това на портала, посветен на чистите превозни средства, се предоставя специална методология за изчисление. Освен това Международната асоциация за обществен транспорт и Европейската асоциация на автомобилните производители (ACEA) работиха заедно върху споразумение относно начина, по който операторите и възложителите могат да прилагат Директивата за чистите превозни средства по отношение на обществени поръчки за закупуване на автобуси. Подобно сътрудничество може да бъде предприето за други видове тежкотоварни превозни средства.

Считано от 2013 г. всички двигатели на тежкотоварни превозни средства ще бъдат изпитвани в съответствие с „Световния хармонизиран преходен цикъл за тежкотоварни превозни средства“, както е определен под егидата на ИКЕ на ООН. Както е посочено в окончателния доклад[8] на съответната работна група, целта на извършените първоначални научни изследвания е била разработването на хармонизиран в световен мащаб изпитвателен цикъл за отработили газове на двигатели. Този инструмент ще бъде използван за измерване на замърсителите на въздуха, емисиите на CO_2 и разхода на гориво. Тези измервания ще допринесат за по-широко прилагане на възможността за парично изразяване по Директивата за чистите превозни средства.

Към момента няма доказателства за констатиран подбор на технологии, като по този начин се потвърждава напълно неутралният по отношение на технологиите подход на посочената директива.

5. ВЪЗПРОИЗВЕЖДАНЕ НА СЪДЪРЖАЩИЯ СЕ В ДИРЕКТИВАТА ЗА ЧИСТИТЕ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПОДХОД

Директивата за чистите превозни средства е част от постепенен преход в политиката на ЕС към по-проактивно и последователно включване на изискванията за опазване на

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

околната среда в законодателството на ЕС, отнасящо се до обществените поръчки и продуктите. Подходи, подобни на този в Директивата за чистите превозни средства, относно включването на оказваните през целия срок на експлоатация въздействия върху ресурсите и околната среда, са възприети от няколко години в някои други сектори, като например при сградите, електрическите уреди и офис оборудването. Такива инициативи, наред с все по-чистите и енергийноефективни превозни средства, ще играят важна роля за постигането на поставената в стратегията „ЕС 2020“ цел за 20-процентно увеличение на енергийната ефективност на ЕС.

Развитието в законодателството в областта на обществените поръчки в посока към обвързан с икономическата ефективност подход, като например оценката на разходите за целия жизнен цикъл, е обобщено в предложението на Комисията от 20 декември 2011 г. за преразглеждане на съществуващите директиви в областта на обществените поръчки[9], и по-специално в член 66 относно критериите за възлагане на поръчки и в член 67 относно оценка на разходите за целия жизнен цикъл. Измененията, включени в предложената преработена рамка, следва да доведат до по-голяма последователност при разглеждането на екологичните критерии при вземане на решения за възлагане на обществени поръчки в ЕС.

Въпреки недоказуемостта на прякото въздействие на Директива 2009/33/ЕО върху подхода, възприет в частния сектор във връзка с възлагането на обществени поръчки за чисти и енергийноефективни превозни средства, все пак са констатирани примери на доставка на по-енергийноефективни превозни средства от частния сектор. Важно е да се отбележи обаче, че обществените поръчки за енергийноефективни превозни средства от частния сектор са само един елемент на управлението на автопарка. Възлагане на обществени поръчки за такива превозни средства може да доведе до намаляване на разходите за управление на автопарка, по-специално когато разходите през целия експлоатационен живот на енергийноефективното превозно средство са по-малки от тези за конвенционалните превозни средства. Други елементи на енергийноефективното управление на автопарка включват обаче оптимизирането на товарите, намаляването на празните курсове и екологичното шофиране. Вследствие на това много фирми с големи автопаркове, например дружествата за куриерски услуги като DHL, TNT и UPS, управляват автопарковете си с оглед намаляване на потреблението на енергия и, по този начин, на емисиите. За такива дружества управлението на автопарковете им по подобен начин е икономически изгодно и освен това е съобразено със загрижеността за околната среда сред обществеността и сред техните клиенти. Могат да се представят множество примери за добри практики при управлението на автопаркове от чисти превозни средства, които се прилагат в световен мащаб.

Във Финландия подходите, определени в Директива 2009/33/ЕО, са възприети в рамките на частния сектор. Консултирането по отношение на възлагането на поръчки във връзка с прилагането на Директивата за чистите превозни средства също е разпространено сред големи частни купувачи, като например купувачите на служебни автомобили, което е важно, тъй като почти една пета от новите леки автомобили, продадени във Финландия, са служебни автомобили.

6. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

9 COM (2011) 896

Към настоящия момент забавеното транспониране на Директивата за чистите превозни средства в повечето държави членки ограничава натрупването на опит в прилагането ѝ и следователно поставя предизвикателства за оценката на въздействията от нея в рамките на настоящия мониторингов доклад. Това положение е допълнително утежнено от липсата на задължение за докладване спрямо държавите членки.

Изглежда съществува необходимост от допълнителни насоки за прилагането на различните възможности по директивата, за да се вземат предвид потреблението на енергия и емисиите на CO_2 и на замърсители при възлагането на обществени поръчки за превозни средства. Съществува също необходимост да бъде подкрепен все още новият подход за парично изразяване. Държавите членки следва да предоставят тези насоки, като обръщат специално внимание на приложимото си национално законодателство. Следва да се обърне внимание и на нуждата от специално обучение за служителите, отговарящи за прилагането на съответното национално законодателство.

Порталът, посветен на чистите превозни средства, е смятан за полезен инструмент за подпомагане на публичните органи при възлагане на обществени поръчки за чисти и енергийноефективни превозни средства и за споделяне на придобития опит в прилагането на посочената директива. Комисията ще актуализира портала, за да бъде той съобразен с очакванията на публичните и частните възложители на обществени поръчки. Освен това функционалността на портала по отношение на стимулирането на съвместното възлагане на обществени поръчки на чисти и енергийноефективни превозни средства ще бъде подобрена, включително чрез улесняване на тесните контакти между съответните национални и регионални органи в рамките на ЕС 27 и извън тези рамки.

Очаква се той да допринесе за по-бързото изграждане на пазарна мощ по отношение на чистите и енергийноефективни превозни средства, така че индустрията да се възползва от икономиите от мащаба и да предлага по-конкурентоспособни продукти. Обръщането на повече внимание на частните клиенти също може да увеличи въздействието на Директива 2009/33/ЕО, в съответствие с първоначалната цел за пряка насоченост отначало към публичния сектор, а впоследствие към професионалните и частните поръчки.

Различните заинтересовани страни, като например промишлените асоциации от ЕС, могат да разработят насоки, по примера на Международната асоциация за обществен транспорт, за своите членове, така че да се повиши осведомеността за посочената директива.

Комисията стартира Европейска обсерватория по електромобилност (ЕОЕ) [10] през декември 2012 г., която ще гарантира последователното събиране и разпространение на основни статистически данни за електромобилността (задвижвани с акумулаторна батерия електрически превозни средства и електрически превозни средства, задвижвани от горивни клетки) от регионалните и местните органи. ЕОЕ следва да се превърне в основна информационна платформа на европейските региони по отношение на електромобилността. Тя следва също така да предоставя информация за това как обществените поръчки на местно равнище въздействат върху развитието на европейския

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

пазар на електрически превозни средства и електрически превозни средства, задвижвани от горивни клетки.

В следващия преглед на Директивата за чистите превозни средства, насрочен за 2014 г., Комисията планира да извърши задълбочена оценка на добавената стойност на директивата. В тази връзка Комисията може да разгледа възможността за опростяване на прилагането ѝ като я рационализира. Това би могло да се направи чрез стесняване на избора на равнище държава членка, например чрез съсредоточаване на вниманието върху най-опростения подход по отношение на необходимите за извършване изчисления. Това би предотвратило евентуално фрагментиране на вътрешния пазар чрез избор на различни технологии. В такъв случай това би могло да осигури по-добри условия за икономии от мащаба за новаторски автомобилни технологии чрез групиране на търсенето в рамките на вътрешния пазар. Също така могат да бъдат наложени ясни задължения за докладване спрямо държавите членки.