EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 4. 2013
COM(2013) 214 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

o uplatňovaní smernice 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

o uplatňovaní smernice 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy

ÚVOD

Toto je prvá správa o uplatňovaní smernice 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy[1] (ďalej len „smernica o ekologických vozidlách“) a o podporných opatreniach prijatých členskými štátmi, ako sa vyžaduje v článku 10 tejto smernice.

Smernica 2009/33/ES je v platnosti iba krátko a jej vykonávanie sa v mnohých členských štátoch výrazne oneskorilo. Navyše neexistujúca povinnosť členských štátov podávať správy a nezrovnalosti v dostupných údajoch sťažujú analýzu. Táto správa preto môže poskytnúť iba obmedzenú kvalitatívnu analýzu, a to väčšinou na základe prípadových štúdií. Podrobný materiál je k dispozícii v štúdii vypracovanej pre Komisiu[2].

Cieľom smernice o ekologických vozidlách je stimulovať trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami, a tým prispieť v dopravnom sektore k politikám EÚ v oblasti energetiky, klímy a životného prostredia. Lehota na transpozíciu bola stanovená do 4. decembra 2010.

Smernica sa uplatňuje na vozidlá zakúpené verejnými obstarávateľmi a obstarávateľmi ako sú vymedzení v smernici o verejnom obstarávaní[3] a poskytovateľmi verejnej dopravy ako sú vymedzení v nariadení o službách vo verejnom záujme v osobnej doprave[4]. V smernici sa vyžaduje, aby sa zohľadňovali vplyvy prevádzky vozidla počas jeho životnosti, t. j. spotreba energie, emisie oxidu uhličitého (CO_2) a emisie oxidov dusíka (NO_x), bezmetánových uhľovodíkov (NMHC) a tuhých častíc (PM). Prostredníctvom smernice o ekologických vozidlách sa tak do právnej úpravy verejného obstarávania po prvýkrát zaviedla povinnosť zachovať udržateľnosť pre celú EÚ.

V smernici sa uvádzajú dve možnosti zohľadnenia energetických a environmentálnych vplyvov: Prvou možnosťou je stanoviť technické špecifikácie vlastností vozidiel v súvislosti s energetickými a environmentálnymi vplyvmi. Druhou možnosťou je použiť tieto vplyvy ako kritériá na udelenie zákazky.

V smernici sa vymedzuje metodika výpočtu prevádzkových nákladov na spotrebu energie, emisií CO_2 a emisií znečisťujúcich látok počas životnosti vozidla. Prostredníctvom tohto prístupu založenom na peňažnom vyjadrení sa internalizujú externé náklady na dopravu, čo je dlhodobým cieľom politiky EÚ. Tým sa zvýhodňujú energeticky úspornejšie a ekologickejšie

1 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy, Ú. v. EÚ L 120/5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:SK:PDF).

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

3 Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb; Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby.

4 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

vozidlá a urýchľuje sa ich prienik na trh, pokiaľ ide o vozidlá s tradičným spaľovacím motorom a vozidlá na alternatívne palivá.

1. VYKONÁVANIE SMERNICE O EKOLOGICKÝCH VOZIDLÁCH V ČLENSKÝCH ŠTÁTOCH

Lehota na transpozíciu smernice bola stanovená do 4. decembra 2010. Túto povinnosť si do uvedeného dátumu splnili iba tri členské štáty. Komisia musela začať konanie o porušení predpisov proti tým členským štátom, ktoré si nesplnili túto povinnosť. V čase prípravy tejto správy boli všetky prebiehajúce konania o porušení predpisov ukončené na základe transpozície smernice príslušnými členskými štátmi.

Stále však ostáva jeden členský štát, ktorý k dátumu tejto správy nedokončil transpozíciu smernice do vnútroštátnych právnych predpisov. Tento členský štát, Lotyšsko, je naďalej v procese dokončovania transpozície. Prehľad o vývoji procesu transpozície je uvedený v tabuľke č. 1.

Tabuľka č. 1: Prehľad o procese transpozície smernice o ekologických vozidlách v členských štátoch

	Členský štát	**Vnútroštátna transpozícia**	**Opatrenie prijaté Komisiou**
Dátum stanovený v smernici: 4. december 2010	Česká republika Dánsko, Portugalsko	september 2010 december 2010	neuvádza sa
2011	Litva Bulharsko, Cyprus, Maďarsko, Taliansko, Španielsko Rumunsko Francúzsko, Nemecko, Poľsko, Malta	február 2011 marec 2011 apríl 2011 máj 2011	27.01.2011: Formálna výzva zaslaná 13 členským štátom EÚ z dôvodu neoznámenia vnútroštátnych opatrení (Belgicko, Nemecko, Španielsko, Fínsko, Francúzsko, Taliansko, Cyprus, Litva, Maďarsko, Holandsko, Poľsko a Rumunsko).
	Grécko, Írsko, Luxembursko, Holandsko, Slovensko, Švédsko Spojené kráľovstvo Belgicko, Estónsko	jún 2011 júl 2011 október 2011	16.06.2011: Odôvodnené stanovisko zaslané 10 členským štátom EÚ (Bulharsko, Estónsko, Grécko, Írsko, Luxembursko, Rakúsko, Slovensko, Slovinsko, Spojené kráľovstvo a Švédsko). 25.11.2011: Odôvodnené stanovisko zaslané Fínsku pre chýbajúce opatrenia týkajúce sa provincie Åland.
2012	Rakúsko Slovinsko Fínsko Lotyšsko	február 2012 marec 2012 apríl 2012 2013 (plánovaná)	22.03.2012: Rozhodnutie Komisie obrátiť sa vo veci Fínska na Súdny dvor Európskej únie (uzavreté po oznámení Fínska o úplnej transpozícii).

Vo väčšine prípadov proces transpozície zahŕňal skôr zmeny existujúcich zákonov o verejnom obstarávaní než prijímanie nových právnych predpisov. Niekoľko členských štátov vypracovalo aj usmerňovacie dokumenty o vykonávaní smernice 2009/33/ES alebo má v úmysle takéto dokumenty vypracovať.

Členské štáty neoznámili žiadne výnimky podľa článku 2 tejto smernice.

Na uľahčenie vykonávania smernice o ekologických vozidlách otvorila Komisia internetový portál 30. marca 2009, v deň prijatia smernice Radou ministrov. Portál poskytuje ďalšie vysvetlenia tejto smernice. Jeho súčasťou je aj kalkulátor na peňažné vyjadrenie nákladov na energie, CO_2 a znečisťujúce látky, ako aj informácie o súvisiacich politikách a opatreniach v členských štátoch. Následne bol otvorený prepracovanejší portál ekologických vozidiel[5] o transpozícii smernice 2009/33/ES s cieľom uľahčiť jej uplatňovanie. Tento portál poskytuje dostupné údaje na výpočet nákladov pre všetky vozidlá na trhu počas ich životnosti. Uľahčuje spoločné obstarávanie s cieľom pomôcť pri viazanom nákupe vozidiel na dosiahnutie úspor z rozsahu pri väčších objemoch. Portál informuje aj o právnej úprave verejného obstarávania a o osobitných programoch a stimuloch určených na nákup a prevádzku ekologických a energeticky úsporných vozidiel na úrovni EÚ aj na národnej, regionálnej a miestnej úrovni v jednotlivých členských štátoch.

2. PODPORNÉ OPATRENIA PRIJATÉ ČLENSKÝMI ŠTÁTMI

Viaceré členské štáty zaviedli v posledných rokoch dodatočné opatrenia na podporu rozvoja trhu s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami, ktoré prispievajú k dosiahnutiu tých istých cieľov ako smernica o ekologických vozidlách. Tieto opatrenia zahŕňajú stimuly a podporu ekologických vozidiel zo strany orgánov verejnej moci, ako aj opatrenia, ktoré nepriamo stimulujú nákup a používanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel, napríklad selektívne prístupové obmedzenia a miestne riadenie dopytu rozlišujúce pomocou environmentálnych kritérií a opatrenia v oblasti zdaňovania vozidiel.

Tam, kde sú zavedené prístupové obmedzenia, vozidlá musia zvyčajne spĺňať požadované normy/úroveň emisií alebo iné kritériá, aby získali prístup na trh. Takže pri dosahovaní cieľa zlepšiť podmienky životného prostredia v lokalizovanej oblasti sa výhody môžu ešte rozšíriť, ak sa v dôsledku toho stimuluje používanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel.

Ukážkové projekty, ako sú projekty podporované iniciatívou CIVITAS, by mohli propagovať najlepšie postupy a podporiť záujem o ekologické a energeticky úsporné vozidlá pre verejný sektor, najmä tam, kde sa uplatňujú výhody.

V rámci snahy zvýšiť nákup a používanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel, ktoré využívajú alternatívne palivá/technológie, má kľúčový význam poskytnutie príslušnej infraštruktúry na tankovanie/dobíjanie. Chýbajúce presvedčenie spotrebiteľov o dostupnosti alternatívnych palív môže brániť ich používaniu. Význam tohto aspektu je zdôraznený v návrhu smernice o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá[6], ktorý predložila Komisia

Poskytovanie infraštruktúry na tankovanie/dobíjanie sa výrazne líši medzi jednotlivými členskými štátmi aj vo vnútroštátnom rámci a malo by sa viac zosúladiť, aby sa plne využil

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

6 COM(2013) 18 final.

prínos vnútorného trhu pre rozšírené používanie ekologických a energeticky úsporných vozidiel, ktoré využívajú alternatívne palivá tak, ako sa uvádza v oznámení Komisie „Ekologická energia pre dopravu“[7].

3. UPLATŇOVANIE MOŽNOSTÍ PREDPOKLADANÝCH V SMERNICI O EKOLOGICKÝCH VOZIDLÁCH

Pri transpozícii smernice o ekologických vozidlách do vnútroštátnych právnych predpisov si väčšina členských štátov ponechala všetky možnosti uvedené v článku 5 ods. 3 tejto smernice.

To umožňuje orgánom verejnej moci zahrnúť do postupov obstarávania energetické a environmentálne vplyvy vozidiel buď stanovením ich technických špecifikácií alebo zahrnutím týchto vplyvov ako kritérií na udelenie zákazky. V druhom prípade možno tieto vplyvy určiť aj pomocou peňažného vyjadrenia.

Členské štáty sa rozhodli ponechať si všetky možnosti uvedené v článku 5 ods. 3 smernice o ekologických vozidlách najmä preto, aby nákupným orgánom umožnili väčšiu flexibilitu, použitie tých možností, ktoré najviac vyhovujú ich potrebám pri obstarávaní, a prístup k najvhodnejším možnostiam v závislosti od miestnych podmienok. Slovinsko, ktoré výlučne povolilo možnosť použiť energetické a environmentálne vplyvy ako kritériá na udelenie zákazky, Česká republika, ktorá nepovolila použitie možnosti peňažného vyjadrenia, a Švédsko, ktoré nevytvorilo možnosť použiť energetické a environmentálne vplyvy ako kritériá na udelenie zákazky, obmedzili tieto možnosti, a to z dôvodov jednoduchosti alebo súladu s existujúcim vnútroštátnym prístupom. Prehľad o uplatňovaní smernice je uvedený v tabuľke č. 2.

Tabuľka č. 2: Uplatňovanie článku 5 ods. 3 v členských štátoch EÚ

Opatrenia prijaté členskými štátmi v súvislosti s článkom 5 ods. 3	Členské štáty
Povoliť všetky možnosti	24 členských štátov: Belgicko, Bulharsko Cyprus, Dánsko, Estónsko, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Holandsko, Írsko, Litva, Lotyšsko, Luxembursko, Maďarsko, Malta, Nemecko, Poľsko, Portugalsko, Rakúsko, Rumunsko, Slovensko, Spojené kráľovstvo, Španielsko, Taliansko
Povoliť iba možnosť 1 (t. j. stanoviť technické špecifikácie pre energetické a environmentálne vlastnosti vozidiel)	-
Povoliť iba možnosť 2a (t. j. použiť energetické a environmentálne vplyvy ako kritériá na udelenie zákazky)	Slovinsko
Povoliť iba možnosť 2b (t. j. peňažné vyjadrenie energetických a environmentálnych vplyvov)	-
Možnosti 1 a 2a	Česká republika
Možnosti 1 a 2b	Švédsko

[7] COM(2013) 17 final.

Nemecko poskytlo neformálne údaje o možnostiach, ktoré jeho vnútroštátne orgány používajú pri nákupe najčastejšie (v Nemecku sú na základe transpozície právnych predpisov v súčasnosti možné všetky predpokladané možnosti): za najčastejšie zvolenú považuje možnosť 1, po ktorej nasleduje možnosť 2a. Poukázalo pritom na skutočnosť, že možnosť 2b sa pravdepodobne používala najmenej, a to najmä pre ťažkosti pri jej uplatňovaní. Kontakty z **Hamburgu** tento názor podporili, pričom uviedli, že zatiaľ použili len možnosť 1 najmä pre jej jednoduché uplatňovanie. Orgány verejnej dopravy v **Kodani** použili všetky možnosti a uviedli, že s každou z nich majú dobré skúsenosti. V **Bologni** sa používajú možnosti 2a a 2b, ale dôkazy týkajúce sa pozitívnych alebo negatívnych skúseností s týmito metódami zatiaľ nie sú k dispozícii. Slovinsko použilo metodiku prevádzkových nákladov počas životnosti vozidla napriek chýbajúcim informáciám o emisných charakteristikách. Predstavitelia Kodane, Bologne a Slovinska si ešte len musia utvoriť názor na to, či by sa uvedené možnosti mali zachovať alebo zmeniť. V **Gente** sa používa možnosť technických špecifikácií aj možnosť kritérií na udelenie zákazky (t. j. možnosť 1 a 2a). Pri prvej možnosti sa má určiť (na základe preskúmania vozidiel na trhu) len technológia, ktorú by malo mať obstarávané vozidlo, zatiaľ čo v prípade kritérií na udelenie zákazky musia mať vozidlá minimálny vplyv na životné prostredie. V **Štokholme** možno na základe smernice 2009/33/ES pokračovať v prístupe, ktorý sa v meste uplatňoval už predtým, čím sa účinne stanovujú technické špecifikácie, t. j. obstarávať možno iba vozidlá, ktoré zodpovedajú vnútroštátnemu vymedzeniu ekologického vozidla. Predstavitelia Gentu sa domnievajú, že sú potrebné ďalšie usmernenia v súvislosti s používaním energetických a environmentálnych vplyvov ako technických požiadaviek, a podľa predstaviteľov Štokholmu treba znovu vyvážiť faktory používané v rámci možnosti peňažného vyjadrenia. **Londýn**, **Viedeň** a **rumunskí poskytovatelia verejnej dopravy** uvádzajú ekologické normy, ktoré musia zakúpené vozidlá spĺňať, zatiaľ čo **Barcelona** vykonáva odhad nákladov počas životnosti vozidla spolu s ďalšími faktormi.

Podľa názoru väčšiny členských štátov by sa mali zachovať všetky možnosti, najmä pre obmedzené skúsenosti, ktoré majú so smernicou 2009/33/ES od jej transpozície. Konkrétne uvádzajú nedostatočný počet hodnotení, ktoré sa zatiaľ vykonali na určenie dosahov tejto smernice, vrátane jej vplyvu na rozvoj trhu s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami. Niektoré členské štáty poukázali aj na odlišné vnútroštátne systémy v rámci EÚ, preto bude dôležité zachovanie výberu spomedzi možností, aby nedošlo k znevýhodneniu niektorých členských štátov.

Pokiaľ ide o otázku, či by sa niektorá z možností mala zmeniť, členské štáty znovu uviedli, že obmedzené skúsenosti so smernicou 2009/33/ES im zabraňujú navrhnúť spôsoby zlepšenia uvedených možností v tejto fáze. Aby tak mohli urobiť, budú potrebovať ďalšie skúsenosti a hodnotenie vplyvov.

Konkrétne usmernenia o uplatňovaní rozličných možností smernice 2009/33/ES a relatívnej váhe, ktorú treba jej ustanoveniam prikladať, vypracovalo iba niekoľko členských štátov (Holandsko, Lotyšsko, Dánsko, Francúzsko a Spojené kráľovstvo).

4. VPLYV SMERNICE O EKOLOGICKÝCH VOZIDLÁCH

Hodnotenie vplyvu smernice 2009/33/ES bolo silne obmedzené skutočnosťou, že členské štáty nie sú povinné podávať správy, a sťažené chýbajúcimi komplexnými údajmi zo strany obstarávateľov ako aj zo strany výrobcov. Zistilo sa, že chýba dôsledný zber údajov o plnení požiadaviek na energetickú účinnosť, emisie CO_2 a emisie znečisťujúcich látok z vozidiel zakúpených v súlade s podmienkami tejto smernice.

To, že vykonávanie smernice 2009/33/ES v mnohých členských štátoch prebiehalo oveľa neskôr, než bol pôvodne naplánovaný dátum transpozície, zabránilo aj významnému vplyvu tohto právneho predpisu očakávanému v tejto ranej fáze.

Hodnotenie očakávaného vplyvu smernice o ekologických vozidlách sa vykonalo len v niekoľkých prípadoch. Pokiaľ ide o prípadné odhadované vplyvy možností stanovených v článku 5 ods. 3 uvedenej smernice, hodnotenie vykonalo len veľmi málo členských štátov. V Spojenom kráľovstve sa hodnotenie vplyvu transpozície právneho predpisu vykonalo, ale len pokiaľ ide o smernicu ako celok, a nie v súvislosti s konkrétnymi možnosťami. V záveroch hodnotenia sa uvádza, že s vykonávaním tejto smernice v Spojenom kráľovstve by boli spojené ekonomické výhody vo výške 27 miliónov EUR. Vzhľadom na oneskorený proces transpozície a chýbajúce použiteľné údaje za obdobie po vykonaní smernice sa však zatiaľ nevypracovalo konečné hodnotenie skutočného vplyvu smernice po jej vykonaní.

Vo viacerých členských štátoch ekologické požiadavky na verejné obstarávanie týkajúce sa nákupu vozidiel existovali už pred zavedením smernice 2009/33/ES. Vplyv tejto smernice na existujúci stav je preto minimálny. Potvrdilo sa však, že je možné, aby orgány verejnej moci mali prospech z oficiálnych kritérií pre obstarávanie, a očakáva sa, že z týchto kritérií budú mať prospech tie členské štáty, v ktorých predtým žiadne kritériá neexistovali.

Mnoho miest v EÚ má zavedenú politiku s cieľom nakupovať ekologickejšie a energeticky úspornejšie vozidlá. Tieto politiky prispeli k zníženiu emisií z vozidiel verejnej dopravy v týchto mestách. Často boli poháňané potrebou splniť normy EÚ v oblasti kvality ovzdušia. Očakáva sa, že po zavedení smernice o ekologických vozidlách ďalšie mestá ozdravia svoje vozové parky pomocou možností, ktoré táto smernica ponúka.

Výrobcovia uviedli, že čoraz väčší počet orgánov verejnej moci vyhodnocuje skôr náklady počas životnosti vozidiel a ich vplyvy, a nezameriava sa len na obstarávacie náklady. V súvislosti s tým sa zdá, že smernica 2009/33/ES vedie k zmene postoja, čo by z dlhodobého hľadiska mohlo mať významnejší vplyv na rozhodnutia orgánov verejnej moci a poskytovateľov verejnej dopravy v procese obstarávania.

Vzhľadom na širšie vplyvy sa však zdá, že bude veľmi ťažké posúdiť vplyvy smernice 2009/33/ES, pretože podobné očakávané vplyvy môžu byť podnietené aj opatreniami iných politík. Aj keď sa trh s vozidlami s nízkymi emisiami rozširuje, je ťažké prisúdiť tento fakt len vykonávaniu uvedenej smernice a je pravdepodobnejšie, že sa tak deje vplyvom ďalších faktorov (vrátane technologického vývoja, iných právnych predpisov EÚ, vnútroštátnych politík zdaňovania vozidiel, trhových podmienok, existujúcich vládnych stimulačných programov atď.).

Mnohé členské štáty spomenuli, aká nízka bola v posledných rokoch aktivita v oblasti verejného obstarávania vozidiel (a v ostatných sektoroch). Mnohé z nich majú v dôsledku celosvetovej recesie len veľmi málo finančných prostriedkov na obnovu vozového parku/zmlúv o poskytovaní služieb.

Ďalším faktorom, ktorý môže mať vplyv na rozhodnutie orgánov verejnej moci a súkromných zainteresovaných strán o nákupe, sú podľa zmienky jedného členského štátu vysoké ceny benzínu/energií. Odhaduje sa, že takéto úvahy by mohli byť všeobecne uplatniteľné. Pri rozhodnutí o nákupe sú v niektorých prípadoch dôležité celkové náklady spojené s vlastníctvom (najmä v prípade ťažkých úžitkových vozidiel a vozových parkov), čo by čiastočne mohlo vyvíjať tlak na výrobcov vozidiel, aby rozšírili svoj sortiment a ponuku ekologických vozidiel.

Chýbajúce spoločné postupy merania emisií CO_2 ťažkých úžitkových vozidiel boli prekážkou uplatnenia smernice 2009/33/ES na takéto vozidlá. Na portáli ekologických vozidiel je preto k dispozícii osobitná metodika výpočtu. Medzinárodné združenie verejnej dopravy (UITP) a Asociácia európskych výrobcov automobilov (ACEA) sa navyše spoločne dohodli na spôsobe, akým by prevádzkovatelia a obstarávatelia mohli uplatňovať ustanovenia smernice o ekologických vozidlách pri výberových konaniach na nákup autobusov. Podobná spolupráca by mohla prebiehať aj v prípade iných typov ťažkých úžitkových vozidiel.

Od roku 2013 budú motory všetkých ťažkých úžitkových vozidiel skúšané podľa „Celosvetového harmonizovaného certifikačného postupu pre vysokovýkonné motory a vozidlá“ (WHDC), ako sa vymedzuje pod záštitou EHK OSN. Ako sa uvádza v záverečnej správe[8] príslušnej pracovnej skupiny, cieľom vykonaného počiatočného výskumu bol vývoj celosvetového harmonizovaného cyklu skúšania motorov na emisie výfukových plynov. Tento nástroj sa použije na meranie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie, emisií CO_2 a spotreby paliva. Tieto merania podporia širšie uplatňovanie možnosti peňažného vyjadrenia, ktorá je stanovená v smernici o ekologických vozidlách.

K dátumu tejto správy nebol zistený žiadny dôkaz o výbere technológie, čo potvrdzuje technologicky neutrálny prístup tejto smernice.

5. KOPÍROVANIE PRÍSTUPU SMERNICE O EKOLOGICKÝCH VOZIDLÁCH

Smernica o ekologických vozidlách je súčasťou postupného posunu v politikách EÚ k oveľa aktívnejšiemu a dôslednejšiemu začleňovaniu požiadaviek týkajúcich sa životného prostredia do právnych predpisov EÚ v oblasti obstarávania a výrobkov. Prístupy podobné smernici o ekologických vozidlách, ktoré zohľadňujú vplyvy prevádzky počas životnosti na zdroje a životné prostredie, sa už niekoľko rokov preberajú aj do iných odvetví, ako sú stavebníctvo, elektrické spotrebiče alebo kancelárske zariadenia. Takéto iniciatívy spolu s čoraz ekologickejšími a energeticky úspornejšími vozidlami budú hrať dôležitú úlohu pri plnení cieľa stratégie Európa 2020, ktorým je 20 % zlepšenie energetickej účinnosti v EÚ.

Vývoj právnych predpisov upravujúcich obstarávanie smerom k prístupu zameranému na efektívnosť nákladov, ako je sledovanie nákladov na životný cyklus, bol zovšeobecnený v návrhu Komisie z 20. decembra 2011 týkajúcom sa preskúmania existujúcich smerníc o verejnom obstarávaní[9], najmä článku 66 o kritériách na vyhodnotenie ponúk a článku 67 o nákladoch na životný cyklus. Zmeny zahrnuté do navrhovaného revidovaného rámca by mali viesť k dôslednejšiemu zohľadňovaniu environmentálnych kritérií v rozhodnutiach o verejnom obstarávaní v EÚ.

Aj keď v smernici 2009/33/ES sa nenašiel žiaden dôkaz o priamom ovplyvňovaní prístupu, ktorý sa volí v súkromnom sektore v súvislosti s nákupom ekologických a energeticky úsporných vozidiel, aj v súkromnom sektore sa našli príklady nákupu energeticky úspornejších vozidiel. Je však dôležité uvedomiť si, že nákup energeticky úsporných vozidiel v súkromnom sektore je iba jedným z prvkov správy vozových parkov. Obstaranie takýchto vozidiel môže viesť k zníženiu nákladov na správu vozového parku, najmä v prípade, keď sú náklady na energeticky úsporné vozidlá počas ich životnosti nižšie ako náklady na konvenčné vozidlá. Ďalšie prvky správy energeticky úsporného vozového parku však zahŕňajú

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

9 KOM(2011) 896.

maximalizáciu záťaže, znižovanie počtu jázd naprázdno a ekologický spôsob jazdy. Mnohé firmy s veľkými vozovými parkmi, napr. kuriérske spoločnosti ako sú DHL, TNT a UPS, preto spravujú svoj vozový park so zameraním na znižovanie spotreby energie, a teda aj emisií. Pre takéto spoločnosti je tento spôsob správy vozového parku z ekonomického hľadiska zmysluplný, a navyše tým reagujú na širšie problémy týkajúce sa životného prostredia, ako aj na obavy svojich zákazníkov. Je možné identifikovať rozličné príklady osvedčených postupov, pokiaľ ide o správu ekologických vozových parkov, ktoré sa vykonávajú celosvetovo.

Vo Fínsku boli prístupy stanovené v smernici 2009/33/ES prevzaté do súkromného sektora. Odporúčania týkajúce sa obstarávania vypracované vo vzťahu k vykonávaniu smernice o ekologických vozidlách boli poskytnuté aj veľkým súkromným záujemcom, ako sú nákupcovia firemných vozidiel, čo je dôležité, pretože vo Fínsku firemné vozidlá predstavujú takmer pätinu predaných nových vozidiel.

6. ZÁVERY

Oneskorenou transpozíciou smernice o ekologických vozidlách vo väčšine členských štátov sa obmedzil rozsah doterajších skúseností s touto smernicou, a tým sa skomplikovalo hodnotenie jej vplyvov v rámci tejto monitorovacej správy. Túto situáciu ďalej komplikuje skutočnosť, že členské štáty nie sú povinné podávať správy.

Nevyhnutné sú ďalšie usmernenia o uplatňovaní rozličných možností stanovených v tejto smernici na zohľadnenie spotreby energie, emisií CO_2 a emisií znečisťujúcich látok pri obstarávaní vozidiel. Takisto treba podporiť ešte stále nový prístup založený na peňažnom vyjadrení. Členské štáty by mali poskytnúť tieto usmernenia s osobitným dôrazom na svoje príslušné vnútroštátne právne predpisy. Mala by sa zvážiť aj špecializovaná odborná príprava pracovníkov zodpovedných za vykonávanie príslušných vnútroštátnych právnych predpisov.

Portál ekologických vozidiel sa považuje za užitočný nástroj pri poskytovaní pomoci orgánom verejnej moci pri obstarávaní ekologických a energeticky úsporných vozidiel, a takisto pokiaľ ide o všeobecné rozširovanie skúseností získaných na základe tejto smernice. Komisia bude portál ekologických vozidiel zdokonaľovať tak, aby reagoval na očakávania verejných aj súkromných obstarávateľov. Okrem toho sa zlepší aj funkčnosť portálu, pokiaľ ide o stimuláciu spoločného obstarávania ekologických a energeticky úsporných vozidiel vrátane výraznejšieho uľahčovania kontaktov medzi príslušnými vnútroštátnymi a regionálnymi orgánmi v EÚ-27 a mimo nej.

To by malo pomôcť rýchlejšie vybudovať silný trh s ekologickými a energeticky úspornými vozidlami tak, aby odvetvie mohlo ťažiť z úspor z rozsahu a ponúknuť konkurencieschopnejšie výrobky. Vplyv smernice 2009/33/ES môže posilniť aj väčšia pozornosť venovaná súkromným odberateľom, v súlade s pôvodným zámerom najprv priamo osloviť verejný sektor a následne sa zamerať na profesionálne a súkromné obstarávanie.

Rozličné zainteresované strany, ako sú priemyselné združenia EÚ, by mohli vypracovať usmernenia pre svojich príslušných členov, ako to urobilo Medzinárodné združenie verejnej dopravy (UITP), s cieľom zvýšiť informovanosť o tejto smernici.

V decembri 2012 Komisia vytvorila Európske stredisko na monitorovanie elektrickej mobility (EEO)[10], ktoré zabezpečuje dôsledný zber a šírenie kľúčových štatistických údajov o elektromobilite (batériové elektromobily a elektromobily s palivovými článkami) regionálnymi a miestnymi orgánmi. Stredisko EEO by sa malo stať hlavnou informačnou platformou európskych regiónov pre elektromobilitu. Toto stredisko by malo poskytovať aj informácie o tom, ako verejné obstarávanie na miestnej úrovni ovplyvňuje rozvoj trhu s batériovými elektromobilmi alebo elektromobilmi s palivovými článkami v Európe.

V rámci budúceho preskúmania smernice o ekologických vozidlách, ktoré sa má vykonať v roku 2014, Komisia plánuje dôkladne vyhodnotiť pridanú hodnotu tejto smernice. V tejto súvislosti môže Komisia zvážiť možnosť zjednodušiť uplatňovanie smernice jej sprehľadnením. To by sa mohlo dosiahnuť zúžením výberu na úrovni členských štátov, napríklad zameraním sa na najjednoduchší prístup pokiaľ ide o výpočty, ktoré treba urobiť. Tým by sa zabránilo možnej fragmentácii vnútorného trhu prostredníctvom výberu rozličných technológií. Smernica by potom mohla poskytnúť lepšie podmienky pre úspory z rozsahu pre inovatívne technológie vozidiel spájaním dopytu v rámci vnútorného trhu. Navyše by sa členským štátom mohli uložiť jasné oznamovacie povinnosti.

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