EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 18.4.2013
COM(2013) 214 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

direktiivi 2009/33/EÜ (keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta) kohaldamise kohta

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

direktiivi 2009/33/EÜ (keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta) kohaldamise kohta

SISSEJUHATUS

See on esimene aruanne 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/33/EÜ (keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta)[1] (edaspidi „keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv") kohaldamise ja liikmesriikide võetud toetavate meetmete kohta, nagu on nõutud kõnealuse direktiivi artiklis 10.

Direktiiv 2009/33/EÜ on olnud jõus lühikest aega ja selle rakendamine on mitmes liikmesriigis märkimisväärselt hilinenud. Lisaks raskendas analüüsi liikmesriikide aruandekohustuse puudumine ja olemasolevate andmete vastuolulisus. Seepärast saab käesolevas aruandes esitada üksnes piiratud kvalitatiivse analüüsi, mis põhineb peamiselt juhtumiuuringutel. Üksikasjalik teave on esitatud komisjoni jaoks koostatud uuringus[2].

Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi eesmärk on edendada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turgu ning anda seega transpordisektoris panus ELi energia-, kliima- ja keskkonnapoliitikasse. Direktiivi ülevõtmise tähtajaks määrati 4. detsember 2010.

Direktiivi kohaldatakse riigihankedirektiividest[3] määratletud tellivate asutuste ja ostjate [Termin on muutunud. Uus termin on „avaliku sektori hankijad ja võrgustiku sektori hankijad"] ostetavate sõidukite ning avaliku reisijateveoteenuse osutamist käsitlevas määruses[4] määratletud avaliku veoteenuse osutajate suhtes. Direktiivi kohaselt tuleb arvesse võtta kogu kasutusiga hõlmavat energiatarbimist, süsinikdioksiidi (CO_2) heidet ning lämmastikoksiidide, muude süsivesinike kui metaani ja tahkete osakeste heidet. Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiviga kehtestati seega riigihankeõiguses kogu ELi jaoks esmakordselt säästlikkuse kohustused.

Direktiivis on sätestatud kaks valikut energia- ja keskkonnamõju arvessevõtmiseks. Esimene valik võimaldab kehtestada energia- ja keskkonnamõju arvesse võttes sõidukite tõhususe tehnilised spetsifikatsioonid. Teine valik võimaldab kasutada nimetatud mõju lepingu sõlmimise kriteeriumina.

Direktiivis on kindlaks määratud sõidukite kogu kasutusiga hõlmava energiatarbimise, CO_2-heite ja saasteainete heitkoguste kulude arvutamise metoodika. Sellises rahalises väärtuses väljendamise lähenemisviisis võetakse arvesse transpordi väliskulusid – see on ELi poliitika

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/33/EÜ, 23. aprill 2009, keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta, ELT L 120, 15.5.2009, lk 5 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:et:pdf).

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

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused; Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta.

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1370/2007, 23. oktoober 2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel.

üks pikaajalisi eesmärke. Sellega antakse eelis energiatõhusamatele ja keskkonnasõbralikumatele sõidukitele – nii tavapärased sisepõlemismootoriga sõidukid kui ka alternatiivkütuseid kasutavad sõidukid – ning kiirendatakse nende turuosa suurenemist.

1. KESKKONNASÕBRALIKE SÕIDUKITE DIREKTIIVI RAKENDAMINE LIIKMESRIIKIDES

Direktiivi ülevõtmise tähtajaks määrati 4. detsember 2010. Nimetatud kuupäevaks täitsid selle kohustuse vaid kolm liikmesriiki. Komisjon pidi algatama rikkumismenetluse liikmesriikide suhtes, kes nimetatud kohustust ei täitnud. Käesoleva aruande koostamise ajaks olid kõik algatatud rikkumismenetlused lõpetatud, sest asjaomased liikmesriigid olid direktiivi üle võtnud.

Paraku ei ole üks liikmesriik direktiivi veel täielikult riigi õigusaktidesse üle võtnud. Selles liikmesriigis, Lätis, on ülevõtmisprotsess alles käimas. Tabelis 1 on esitatud ülevaade direktiivi ülevõtmise käigust.

Tabel 1. Ülevaade keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi ülevõtmisest liikmesriikides

	Liikmesriik	**Liikmesriigi õigusesse ülevõtmine**	**Komisjoni meetmed**
Direktiivis sätestatud kuupäev: 4. detsember 2010	Tšehhi Vabariik Taani, Portugal	september 2010 detsember 2010	—
2011	Leedu Bulgaaria, Küpros, Ungari, Itaalia, Hispaania Rumeenia Prantsusmaa, Saksamaa, Poola, Malta	veebruar 2011 märts 2011 aprill 2011 mai 2011	27. jaanuar 2011: riigi meetmetest teatamata jätmise tõttu saadeti märgukiri ELi 13 liikmesriigile (Belgia, Saksamaa, Hispaania, Soome, Prantsusmaa, Itaalia, Küpros, Leedu, Ungari, Malta, Madalmaad, Poola ja Rumeenia)
	Kreeka, Iirimaa, Luksemburg, Madalmaad, Slovakkia, Rootsi Ühendkuningriik Belgia, Eesti	juuni 2011 juuli 2011 oktoober 2011	16. juuni 2011: põhjendatud arvamus saadeti ELi 10 liikmesriigile (Austria, Bulgaaria, Eesti, Kreeka, Iirimaa, Luksemburg, Sloveenia, Slovakkia, Rootsi ja Ühendkuningriik) 25. november 2011: Ahvenamaaga seotud meetmete puudumise tõttu saadeti põhjendatud arvamus Soomele
2012	Austria Sloveenia Soome Läti	veebruar 2012 märts 2012 aprill 2012 2013 (kavandatud)	22. märts 2012: komisjoni otsustas algatada Soome vastu menetluse Euroopa Kohtus (menetlus lõpetati pärast seda, kui Soome teatas direktiivi terviklikust ülevõtmisest)

Ülevõtmine tähendas enamasti riigihankeid käsitlevate olemasolevate õigusaktide muutmist, mitte uute õigusaktide vastuvõtmist. Mitmes liikmesriigis on ka koostatud või kavas koostada suunised direktiivi 2009/33/EÜ rakendamise kohta.

Liikmesriigid ei teatanud kõnealuse direktiivi artiklis 2 sätestatud vabastuste kasutamisest.

30. märtsil 2009 ehk päeval, mil Euroopa Liidu Nõukogu direktiivi vastu võttis, avas komisjon keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi rakendamise hõlbustamiseks internetiportaali. Portaalis esitati direktiivi kohta täiendavaid selgitusi. Samuti oli seal kalkulaator energia, CO_2 ja saasteainetega seotud kulude rahalise väärtuse arvutamiseks ning teave liikmesriikide asjakohaste strateegiate ja meetmete kohta. Hiljem avati seoses direktiivi 2009/33/EÜ ülevõtmisega põhjalikum keskkonnasõbralike sõidukite portaal,[5] et hõlbustada direktiivi kohaldamist. Selles on olemasolevad andmed kõigi müüdavate sõidukite kogu kasutusiga hõlmavate kulude arvutamiseks. Portaal hõlbustab ühishangete tegemist, et aidata sõidukite ühisostude kaudu saavutada suurematel mahtudel põhinevat mastaabisäästu. Samuti teavitab portaal riigihankeid käsitlevatest õigusaktidest ning keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite ostmist ja kasutamist toetavatest konkreetsetest programmidest ja stiimulitest ELi tasandil ning eri liikmesriikide riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.

2. LIIKMESRIIKIDE VÕETUD TOETAVAD MEETMED

Paljud liikmesriigid on viimastel aastatel rakendanud keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turu arengu toetamiseks täiendavaid meetmeid, mis on aidanud kaasa keskkonnasõbralike sõidukite direktiivis seatud eesmärkide saavutamisele. Need meetmed on muu hulgas riigiasutuste stiimulid ja toetused keskkonnasõbralike sõidukite kasutamiseks, keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite ostu ja kasutamist kaudselt toetavad meetmed (nt valikulised juurdepääsupiirangud ja kohaliku nõudluse suunamine keskkonnaalaste kriteeriumide kaudu) ning sõidukite maksustamise meetmed.

Juurdepääsupiirangute kehtestamise korral peavad sõidukid tavaliselt turule pääsemiseks vastama teatavale kohustuslikule normile/heitetasemele. Meetme eesmärk on küll parandada keskkonnatingimusi mingis kindlas piirkonnas, kuid kasu võib olla ka laialdasem, kui meetme tulemusena ergutatakse keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite kasutuselevõttu.

Selliste näidisprojektidega nagu algatuse CIVITAS raames toetatavad projektid saaks edendada häid tavasid ning suurendada huvi keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite vastu avalikus sektoris, eriti kui seeläbi saadakse reaalset kasu.

Seades eesmärgiks alternatiivsetel kütustel või tehnoloogial põhinevate keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite ostu ja kasutamise, on väga tähtis rajada asjakohane tankimise/laadimise infrastruktuur. Kui tarbijatel puudub kindlustunne alternatiivkütuste kättesaadavuse suhtes, võib see selliste kütuste kasutuselevõttu takistada. Selle asjaolu tähtsust rõhutatakse komisjoni ettepanekus võtta vastu direktiiv alternatiivkütuste infrastruktuuri kasutuselevõtu kohta[6].

Asjakohase tankimise/laadimise infrastruktuuriga varustatus on liikmesriigiti ja liikmesriikide eri piirkondade lõikes väga erinev ning vajaks suuremat ühtlustamist; nii saaks siseturgu täiel määral rakendada alternatiivkütuseid kasutavate keskkonnasõbralike ja energiatõhusate

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

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

sõidukite laialdaseks kasutuselevõtuks, mida käsitletakse komisjoni teatises puhta energia ja transpordi kohta[7].

3. KESKKONNASÕBRALIKE SÕIDUKITE DIREKTIIVIGA ETTENÄHTUD VALIKUTE KASUTAMINE

Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi riigi õigusaktidesse ülevõtmisel on enamik liikmesriike jätnud alles kõik direktiivi artikli 5 lõikes 3 sätestatud valikud.

See võimaldab riigiasutustel võtta hankemenetlustes arvesse sõidukite energia- ja keskkonnamõju, kehtestades tehnilised spetsifikatsioonid või kasutades seda mõju lepingu sõlmimise kriteeriumina. Viimasel juhul võib seda mõju ka rahalises väärtuses väljendada.

Liikmesriigid nimetasid kõigi keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi artikli 5 lõikes 3 sätestatud valikute allesjätmise peamiste põhjustena soovi tagada ostjatele suurem paindlikkus, anda ostjatele võimalus kasutada nende hankevajadustele kõige sobivamaid valikuid ja võimaldada kohalikes oludes kõige sobivamaid valikuid. Lihtsustamise või riiklikule lähenemisviisile vastavuse tagamise kaalutlustel on neid valikuid piiranud vaid Sloveenia (lubas ainult kasutada energia- ja keskkonnamõju lepingu sõlmimise kriteeriumina), Tšehhi Vabariik (ei näinud ette rahalises väärtuses väljendamise valikut) ja Rootsi (ei sätestanud võimalust kasutada energia- ja keskkonnamõju lepingu sõlmimise kriteeriumina). Tabelis 2 on esitatud ülevaade direktiivi kohaldamisest.

Tabel 2. Artikli 5 lõike 3 kohaldamine ELi liikmesriikides

Liikmesriikides seoses artikli 5 lõikega 3 võetud meetmed	**Liikmesriigid**
Kõik valikud on lubatud	24 liikmesriiki: Austria, Belgia, Bulgaaria, Eesti, Hispaania, Iirimaa, Itaalia, Kreeka, Küpros, Leedu, Luksemburg, Läti, Madalmaad, Malta, Poola, Portugal, Prantsusmaa, Rumeenia, Saksamaa, Slovakkia, Soome, Taani, Ungari, Ühendkuningriik
Lubatud on ainult valik 1 (st sõidukite energia- ja keskkonnatõhususe tehniliste spetsifikatsioonide kehtestamine)	-
Lubatud on ainult valik 2a (st energia- ja keskkonnamõju kasutamine lepingu sõlmimise kriteeriumina)	Sloveenia
Lubatud on ainult valik 2b (st energia- ja keskkonnamõju väljendamine rahalises väärtuses)	-
Valikud 1 ja 2a	Tšehhi Vabariik
Valikud 1 ja 2b	Rootsi

Saksamaa esitas riigi tasandil esialgsed andmed ostjate poolt kõige sagedamini kasutatavate valikute kohta (kõik direktiiviga ette nähtud valikud on praegu Saksamaa asjaomase õigusakti

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

alusel lubatud): kõige sagedamini arvatakse kasutatavat valikut 1, sellele järgneb valik 2a. Märgiti, et peamiselt rakendamise keerukuse tõttu kasutatakse ilmselt kõige vähem valikut 2b. **Hamburgist** saadud teave toetas seda seisukohta; selles väideti, et seni on peamiselt lihtsa kohaldatavuse tõttu kasutatud ainult valikut 1. **Kopenhaagenis** on ühistransporti korraldavad asutused kasutanud kõiki valikuid ja nende teatel olid kõik valikud head. **Bolognas** on kasutatud valikuid 2a ja 2b, kuid seni puuduvad tõendid nende meetodite kasutamisel saadud positiivsete või negatiivsete kogemuste kohta. Sloveenias on kasutatud kogu kasutusiga hõlmavate kulude arvutamise metoodikat, kuigi leiti, et heitkoguste kohta teave puudub. Kopenhaageni, Bologna ja Sloveenia esindajad alles kujundavad oma arvamust selle kohta, kas nimetatud valikud tuleks alles jätta või tuleks neid muuta. **Gentis** kasutatakse nii tehnilisi spetsifikatsioone kui ka lepingu sõlmimise kriteeriumit (st valikuid 1 ja 2a). Esimesel juhul määratakse kindlaks tehnoloogia, mis hangitavas sõidukis peab olema (lähtudes turul saadaolevate sõidukite analüüsist); lepingu sõlmimise kriteeriumi korral peavad sõidukid vastama teatavatele keskkonnatõhususe miinimumnõuetele. **Stockholmis** kasutatakse direktiivi 2009/33/EÜ alusel jätkuvalt senist lähenemisviisi, mis seisneb tehniliste spetsifikatsioonide kehtestamises, st osta võib vaid sõidukeid, mis vastavad keskkonnasõbraliku sõiduki riigisisesele määratlusele. Genti esindajate arvates oleks vaja lisasuuniseid energia- ja keskkonnamõju kui tehnilise kriteeriumi kasutamiseks ning Stockholmi esindajad leidsid, et rahalises väärtuses väljendamise valiku puhul tuleks muuta kasutatavate tegurite osakaalusid. **Londoni**, **Viini** ja **Rumeenia avaliku veoteenuse osutajad** kehtestavad keskkonnaalased normid, millele ostetavad sõidukid peavad vastama, **Barcelonas** aga arvutatakse muude tegurite kõrval välja sõiduki kogu kasutusea kulud.

Enamik liikmesriike leidis, et kõik valikud tuleks alles jätta. See oli suuresti tingitud vähestest kogemustest direktiivi 2009/33/EÜ rakendamisel pärast selle ülevõtmist. Nimelt pole seni hinnatud direktiivi mõju, sealhulgas mõju keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turule. Osa liikmesriike juhtis tähelepanu ka sellele, et ELi eri liikmesriikides rakendatavad süsteemid on erinevad, mistõttu on oluline säilitada valikuvõimalus, et mitte seada teatavaid liikmesriike ebasoodsasse olukorda.

Seoses küsimusega, kas mõnda valikut tuleks muuta, leidsid liikmesriigid taas, et direktiivi 2009/33/EÜ rakendamisel saadud vähesed kogemused ei võimalda neil praegu teha ettepanekuid valikute muutmise viiside kohta. Selleks oleks vaja rohkem kogemusi ja mõjuhinnangut.

Konkreetsed suunised direktiiviga 2009/33/EÜ ettenähtud eri valikute kohaldamise ja direktiivi sätetele omistatava osatähtsuse kohta on koostatud vaid mõnes liikmesriigis, näiteks Madalmaades, Lätis, Taanis, Prantsusmaal ja Ühendkuningriigis.

4. KESKKONNASÕBRALIKE SÕIDUKITE DIREKTIIVI MÕJU

Direktiivi 2009/33/EÜ mõju hindamist takistas tugevasti liikmesriikide aruandekohustuse puudumine ja raskendas põhjalike andmete puudumine nii hankijate kui ka tootjate poolel. Direktiivi sätete kohaselt ostetud sõidukite energiatõhususe, CO_2-heite ja saasteainete heitkoguste kohta ei ole järjepidevalt andmeid kogutud.

Kuna mitmes liikmesriigis hakati direktiivi 2009/33/EÜ rakendama algselt kavandatud ülevõtmiskuupäevast märkimisväärselt hiljem, ei saa praeguses varases etapis sellelt õigusaktilt ka mingit suuremat mõju oodata.

Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi eeldatavat mõju hinnati vaid üksikutel juhtudel. Direktiivi artikli 5 lõikes 3 sätestatud valikute võimalikku eeldatavat mõju on hinnatud väga

vähestes liikmesriikides. Ühendkuningriigis hinnati direktiivi ülevõtva õigusakti mõju, kuid seoses kogu direktiiviga, mitte konkreetsete valikutega. Hindamise tulemusena järeldati, et direktiivi rakendamisega kaasnev majanduslik kasu oleks Ühendkuningriigis 27 miljonit eurot. Paraku puudub veel lõplik hinnang tegeliku ülevõtmisjärgse mõju kohta, sest ülevõtmisega hilineti ja usaldusväärseid rakendamisjärgseid andmeid ei ole.

Sõidukite hangete puhul kehtisid mitmes liikmesriigis juba enne direktiivi 2009/33/EÜ vastuvõtmist keskkonnasõbralikud riigihankenõuded. Seepärast on direktiiv olemasolevat olukorda minimaalselt mõjutanud. Samas tunnistati, et hankekriteeriumide ametlik kehtestamine võib olla avaliku sektori asutustele kasulik; samuti on see kasulik liikmesriikidele, kus varem kriteeriumid puudusid.

Paljudes ELi linnades on kehtestatud keskkonnasõbralikumate ja energiatõhusamate sõidukite ostmise põhimõtted. Need on aidanud vähendada ühissõidukite tekitatud heitkoguseid nimetatud linnades. Selliste põhimõtete kehtestamist on sageli ajendanud vajadus täita ELi õhukvaliteedi norme. Seoses keskkonnasõbralike sõidukite direktiiviga korrastavad tõenäoliselt veel paljud linnad oma sõidukiparki, kasutades selleks direktiivis pakutud valikuvõimalusi.

Tootjad märkisid, et üha rohkem riigiasutusi hindab üksnes ostuhinnale keskendumise asemel sõidukite kogu kasutusiga hõlmavaid kulusid ja mõju. Sellega seoses näib direktiiviga 2009/33/EÜ kaasnevat suhtumise muutus, millel võib pikemas plaanis olla suurem mõju riigiasutuste ja avaliku veoteenuse osutajate hankeotsustele.

Laiema mõju kohta leiti siiski, et direktiivi 2009/33/EÜ mõju on väga keeruline hinnata, kuna sarnane eeldatav mõju võib olla tingitud ka muudest poliitikameetmetest. Kuigi vähese heitega sõidukite turg kasvab, on keeruline seostada seda kõnealuse direktiivi rakendamisega; tõenäolisemalt on selle põhjuseks muud tegurid (sh tehnoloogia areng, ELi teised õigusaktid, riiklik sõidukite maksustamise poliitika, turutingimused, olemasolevad riiklikud soodustusskeemid jms).

Paljud liikmesriigid märkisid, et sõidukitega (ja muude valdkondadega) seotud riigihankeid on viimastel aastatel vähe korraldatud, sest ülemaailmse majanduslanguse tagajärjel on paljudel sõidukipargi/teeninduslepingute uuendamiseks väga vähe rahalisi vahendeid.

Üks liikmesriik märkis, et riigiasutuste ja eraõiguslike sidusrühmade ostuotsustele võisid mõju avaldada ka kõrged bensiini- ja energiahinnad. Võib arvata, et sellistest kaalutlustest lähtutakse kõikjal. Mõnikord on ostuotsuste langetamisel tähtis tegur sõiduki omamise kogumaksumus (eriti raskeveokite ja sõidukiparki kuuluvate sõidukite puhul) ning see võib sundida sõidukitootjaid keskkonnasõbralike sõidukite valikut ja pakkumist suurendama.

Raskeveokite CO_2-heite mõõtmise ühtse korra puudumine takistas direktiivi 2009/33/EÜ kohaldamist nende sõidukite suhtes. Seepärast on keskkonnasõbralike sõidukite portaalis esitatud konkreetne arvutusmetoodika. Lisaks tegid Rahvusvaheline Ühistranspordi Assotsiatsioon (UITP) ja Euroopa Autotootjate Ühendus (ACEA) koostööd, et leppida kokku selles, kuidas ettevõtjad ja hankijad saaksid keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi sätteid kohaldada busside hankimise korral. Sarnast koostööd võiks teha ka muude raskeveokite puhul.

2013. aastast alates katsetatakse kõiki raskeveokite mootoreid vastavalt ülemaailmsele ühtlustatud raskeveokite siirdetsüklile (*Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle*),

mis on määratletud ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni egiidi all. Nagu asjaomase töörühma lõpparuandes[8] märgitakse, oli esialgsete uuringute eesmärk töötada välja ülemaailmne ühtlustatud mootori katsetsükkel mootori heitgaaside mõõtmiseks. Seda vahendit hakatakse kasutama õhusaasteainete heitkoguste, CO_2-heite ja kütusekulu mõõtmiseks. Need mõõtmised toetavad keskkonnasõbralike sõidukite direktiiviga ettenähtud rahalises väärtuses väljendamise võimaluse laiemat kohaldamist.

Tõendid kindla tehnoloogia valimise kohta seni puuduvad, mis kinnitab, et direktiiv on tehnoloogia seisukohalt täiesti neutraalne.

5. KESKKONNASÕBRALIKE SÕIDUKITE DIREKTIIVI LÄHENEMISVIISI KOHALDAMINE TEISTES VALDKONDADES

Keskkonnasõbralike sõidukite direktiiv on olnud osa ELi poliitikas toimuvast järkjärgulisest üleminekust sellele, et hankeid ja tooteid käsitlevatele ELi õigusaktidele lisatakse ennetavamalt ja järjepidevamalt keskkonnaalaseid nõudeid. Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivis väljendatuga sarnast lähenemisviisi, mis seisneb kogu kasutusea jooksul ressurssidele ja keskkonnale avalduva mõju arvessevõtmises, on mitu aastat kasutatud ka teatavates muudes valdkondades, näiteks hoonete, elektriseadmete ja kontoritehnika valdkonnas. Sellised algatused, nagu ka üha keskkonnasõbralikumad ja energiatõhusamad sõidukid, aitavad oluliselt kaasa strateegia „Euroopa 2020" eesmärgi – ELi energiatõhususe 20 % suurendamine – saavutamisele.

Riigihankeid käsitlevate õigusaktide edasiarendamine kulutasuvuse lähenemisviisi (nt olelusringi kulude arvessevõtmine) suunas on üldiselt sätestatud komisjoni 20. detsembri 2011. aasta ettepanekus muuta kehtivaid riigihankedirektiive,[9] eelkõige artiklis 66 pakkumuste hindamise kriteeriumide kohta ja artiklis 67 olelusringi kulude arvutamise kohta. Kavandatud muudetud õigusraamistikus esitatud muudatuste tulemuseks peaks olema keskkonnaalaste kriteeriumide järjekindlam arvessevõtmine ELis tehtavates riigihankeotsustes.

Kuigi pole tõendeid, et direktiiv 2009/33/EÜ oleks otseselt mõjutanud erasektori hoiakut keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite suhtes, leiti siiski näiteid selle kohta, et erasektor ostab energiatõhusamaid sõidukeid. Siiski on oluline märkida, et energiatõhusate sõidukite ostmine erasektoris kujutab endas vaid üht osa sõidukipargi haldamisest. Selliste sõidukite ostmine võib sõidukipargi haldamise kulusid vähendada, eriti kui energiatõhusa sõiduki kogu kasutusiga hõlmavad kulud on tavapäraste sõidukitega võrreldes väiksemad. Sõidukipargi energiatõhus haldamine tähendab siiski ka võimalikult suurte koormuste rakendamist, tühisõitude vähendamist ja keskkonnasäästlikku sõidustiili. Sellest tulenevalt peavad paljud suure sõidukipargiga ettevõtjad (näiteks sellised kulleriteenust pakkuvad ettevõtjad nagu DHL, TNT ja UPS) oma sõidukipargi haldamisel silmas energiatarbimise ja seega ka heitkoguste vähendamist. Lisaks sellele, et nad reageerivad nii laiematele keskkonnaprobleemidele, mille üle tunnevad muret ka nende kliendid, on sõidukipargi selline haldamine nende ettevõtjate jaoks majanduslikult mõttekas. Erinevaid hea tava näiteid sõidukipargi keskkonnasõbraliku haldamise kohta on võimalik leida üle kogu maailma.

Soomes on erasektor direktiivis 2009/33/EÜ esitatud lähenemisviisi omaks võtnud. Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi rakendamisega seoses antavaid riigihankealaseid

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

[9] KOM(2011) 896.

nõuandeid on jagatud ka suurtele eraõiguslikele ostjatele (nt ametiautode ostjad); see on oluline, sest ametiautod moodustavad peaaegu viiendiku Soomes müüdavatest uutest autodest.

6. JÄRELDUSED

Kuna enamik liikmesriike hilines keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi ülevõtmisega, on direktiivi rakendamisel saadud seni vähe kogemusi ja see raskendas direktiivi mõju hindamist käesoleva seirearuande raames. Hindamist raskendab veelgi liikmesriikide aruandekohustuse puudumine.

Et võtta direktiivis pakutud valikute kohaldamisel arvesse energiatarbimise, CO_2-heite ja saasteainete heitkoguseid sõidukite riigihangete korraldamisel, näib olevat vaja täiendavaid suuniseid. Samuti on vaja toetada veel uudset rahalises väärtuses väljendamise lähenemisviisi. Liikmesriigid peaksid need suunised koostama, pöörates erilist tähelepanu oma asjakohastele riiklikele õigusaktidele. Kaaluda tuleks ka asjakohaste riiklike õigusaktide rakendamise eest vastutavate töötajate sihtotstarbelist koolitamist.

Keskkonnasõbralike sõidukite portaali peetakse kasulikuks vahendiks, mis aitab riigiasutustel korraldada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite hankeid ning levitada direktiivi kohaldamisel saadud kogemusi. Komisjon täiustab portaali, et vastata avaliku ja erasektori hankijate ootustele. Lisaks täiendatakse keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite ühishangete ergutamisega seotud võimalusi portaalis, sealhulgas hõlbustades tihedate kontaktide loomist asjaomaste riiklike ja piirkondlike asutuste vahel nii ELi 27 liikmesriigis kui ka väljaspool ELi.

Eelduste kohaselt aitab see kiiremini suurendada keskkonnasõbralike ja energiatõhusate sõidukite turujõudu, mis võimaldab tööstusel saada kasu mastaabisäästust ja pakkuda konkurentsivõimelisemaid tooteid. Direktiivi 2009/33/EÜ mõju võib suurendada ka suurema tähelepanu pööramine eraklientidele, järgides esialgset eesmärki suunata see kõigepealt otseselt avalikule sektorile ning seejärel hõlmata ka professionaalsed ja erahanked.

Paljud sidusrühmad, näiteks ELi ametiliidud, võiksid sarnaselt Rahvusvahelisele Ühistranspordi Assotsiatsioonile töötada välja suunised oma liikmete jaoks, et suurendada teadlikkust kõnealusest direktiivist.

Komisjon käivitas 2012. aasta detsembris Euroopa Elektritranspordi Vaatluskeskuse (European Electro-mobility Observatory, EEO),[10] mis tagab elektritranspordi (akutoitel ja kütuseelemendiga elektrisõidukid) põhiliste statistiliste andmete järjepideva kogumise ja levitamise piirkondlike ja kohalike asutuste poolt. Vaatluskeskusest peaks saama Euroopa piirkondade peamine elektritranspordi teabekeskus. Samuti peaks keskus andma teavet selle kohta, kuidas kohaliku tasandi riigihanked mõjutavad elektrisõidukite või kütuseelemendiga elektrisõidukite turu arengut Euroopas.

Keskkonnasõbralike sõidukite direktiivi järgmise ülevaatamise käigus 2014. aastal kavatseb komisjon põhjalikult hinnata direktiivi lisandväärtust. Sellega seoses võib komisjon kaaluda direktiivi kohaldamise lihtsustamist seda ühtlustades. Selleks võiks liikmesriikide tasandil kasutatavaid valikuid kitsendada, keskendudes näiteks arvutuste puhul kõige lihtsamale meetodile. Nii välditaks erinevatest tehnoloogilistest valikutest tulenevat siseturu killustumist.

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

Siseturul nõudluse koondamise kaudu võib see omakorda luua paremad eeldused mastaabisäästu saavutamiseks uuendusliku sõidukitehnoloogia vallas. Samuti võiks liikmesriikidele kehtestada selge aruandekohustuse.