



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.11.2017
SWD(2017) 367 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta

**o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil
za cestni prevoz**

{COM(2017) 653 final} - {SWD(2017) 366 final}

Povzetek
Ocena učinka revizije Direktive 2009/33/ES
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Direktiva o čistih vozilih samo delno dosega svoj glavni cilj, to je spodbuditi javno naročanje čistih vozil (nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil ter vozil na druga alternativna goriva). Posledično je njen učinek na uvajanje vozil na trg, zmanjšanje emisij CO ₂ in onesnaževal zraka iz javno naročenih vozil ter rast in konkurenčnost sektorja omejen. Težava izvira iz omejenega področja uporabe Direktive, nejasnih določb o nakupih vozil in omejeni uporabi na splošno zapletene metodologije za monetizacijo.
Kaj bi bilo treba doseči?
Glavni cilj politike je prispevati k trajnosti in konkurenčnosti cestnega prevoza s povečanim javnim naročanjem čistih vozil (nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil ter vozil na druga alternativna goriva). Javno naročanje bo dejansko podprlo uvajanje čistih vozil na trg ter zmanjšanje emisij CO ₂ in onesnaževal zraka ob hkratnem ohranjanju rasti in konkurenčnosti prometnega sektorja. Namen te pobude je razširiti področje uporabe Direktive in poenostaviti njeno izvajanje, hkrati pa ustvariti dolgoročno gotovost glede povpraševanja na trgu.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
V govoru o stanju v Uniji v letu 2017 je izpostavljen prednostni ukrep, da EU v razogljčenju prevzame vodilno vlogo na svetu. Trge v EU še vedno pesti nizko povpraševanje. Ta pobuda ustvarja spodbudo na strani povpraševanja za povečano tržno uvedbo čistih lahkih in težkih vozil. S pristopom v svežnju dopolnjuje standarde za emisije CO ₂ za obdobje po letu 2020 za avtomobile in kombinirana vozila ter uvaja dodatne spodbude za nizkoemisijska in brezemisijska težka vozila, pri katerih emisije CO ₂ trenutno niso obravnavane.
Ta pobuda zagotavlja dolgoročno usmerjenost politike in podpira strateško uskladitev javnega naročanja. Gotovost glede dolgoročnega povpraševanja bo spodbudila tržne naložbe in zmanjšanje stroškov vozil, kar bo omogočilo boljše ukrepanje politike lokalnih in regionalnih organov. Ukrepi so sorazmerni in ne posegajo v osnovno odgovornost organiziranja (javnega) prometa, hkrati pa javnim organom v državah članicah dopuščajo prožnost in diskrecijo pri izvajanju. Revizija širi tržno dinamiko z naprednejših trgov držav članic na tiste z nastajajočimi trgi in pomaga ustvarjati vseevropski tržni pristop, ki ga države članice same ne morejo doseči. Koristi na srednji in dolgi rok za evropske državljane so občutne.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
Možnosti politike (MP) se razlikujejo glede na raven ambicij in poseganja.
MP1 presoja razveljavitev direktive o čistih vozilih. Glavne cilje politike za to pobudo se namerava doseči z domačimi ukrepi politike in prostovoljnimi ukrepi na evropski ravni.
MP2 vključuje skupno opredelitev čistih vozil in revidirano metodologijo za monetizacijo energijskega in okoljskega vpliva vozil. Države članice morajo izbrati, in sicer se lahko odločijo, da v svojo zakonodajo prenesejo opredelitev. V tem primeru morajo oblikovati nacionalni okvir politike z ravnimi ambicij do leta 2030. Lahko pa se odločijo, da prenesejo metodologijo za monetizacijo, ki jo morajo uporabljati vsi javni organi.
MP3 z dvema različicama (majhne in velike ambicije) širi področje uporabe direktive o čistih vozilih na vozila, pridobljena z najemom, zakupom ali najemnim zakupom, in na posebne pogodbe o izvajanju storitev prevoza. Uvaja opredelitev čistih vozil na podlagi pristopa z mejnimi vrednostmi emisij (izpušne emisije CO ₂ in onesnaževal zraka) za lahka vozila in na ravni držav članic določa povezane minimalne cilje za javno naročanje. Vzpostavlja tudi skupni okvir za poročanje in spremljanje.
MP4 z dvema različicama (nizke in visoke ambicije) širi področje uporabe Direktive tako kot MP3, vendar uvaja opredelitev čistih vozil na podlagi pristopa z alternativnimi gorivi (električna z baterijo, električna z gorivnimi celicami, zemeljski plin, priključni hibridi) za vsa lahka in težka vozila, na ravni držav članic pa določa povezane minimalne cilje za javno naročanje. MP3 in MP4 izključujeta metodologijo za monetizacijo.
MP5 je najbolj daljnosežna možnost. Sedanja direktivo nadomešča z uredbo, ki predpisuje metodologijo za monetizacijo energijskega in okoljskega vpliva vozil. Ta možnost bi bila najuspešnejša pri doseganju ciljev, vendar vključuje najvišje stroške in uvaja visoko stopnjo poseganja.

MP6 širi področje uporabe direktive o čistih vozilih na vozila, pridobljena z najemom, zakupom ali najemnim zakupom, in na posebne pogodbe o izvajanju storitev prevoza. Uvaja opredelitev čistih vozil, ki kombinira pristopa z mejnimi vrednostmi emisij (izpušne emisije CO ₂ in onesnaževal zraka) za lahka vozila in alternativnimi gorivi za težka vozila ter na ravni držav članic določa povezane minimalne cilje za javno naročanje. Dopolnjuje prihodnje prilagoditev zahtev iz Direktive za težka vozila, ko bodo zanje na ravni EU sprejete povezane zahteve za emisije CO ₂ . Vzpostavlja tudi skupni okvir za poročanje in spremljanje.
Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?
Zainteresirane strani ne podpirajo MP1. Za MP2 priznavajo dodano vrednost opredelitve čistih vozil, vendar so bili izraženi splošni pomisleki glede zagotavljanja skladnosti in ambicij v nacionalnih okvirih politike. Večina javnih in zasebnih zainteresiranih strani (mesta, operaterji, proizvajalci) je podprla uvedbo opredelitve čistih vozil, vendar so različno dale prednost pristopu na podlagi emisij ali na podlagi goriv. Proizvajalci avtomobilov so pozvali k uvedbi ambicioznih minimalnih ciljev za javno naročanje za vozila na alternativna goriva. Predstavniki javnih organov so večinoma podprli pristop na podlagi emisij, minimalne cilje pa le, če ti niso določeni na ravni mest. Prevozniki so imeli podoben pogled. Izpostavljene so bile pomanjkljivosti za težka vozila. Izoblikovalo se je jasno večinsko mnenje, da bi revizija morala odstraniti metodologijo za monetizacijo. Večina zainteresiranih strani je zavrnila MP5.
C. Učinki prednostne možnosti
Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
MP6 naj bi kot prednostna možnost zmanjšala emisije CO ₂ , NO _x in trdnih delcev (PM10) ter okoljske stroške, povezane z emisijami CO ₂ in onesnaževali zraka (2,2 milijardi EUR, življenjsko obdobje vozil, naročenih med leti 2020 in 2035). Ocenjuje se, da bi v obdobju 2020–2035 nastalo 6 700 dodatnih delovnih mest, prihodki industrije pa bi se povečali za 4,2 milijardi EUR.
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Neto prihranki stroškov za MP6 so za obdobje 2020–2035 ocenjeni na približno 4,2 milijardi EUR glede na osnovni scenarij, kar kaže na širše družbenogospodarske (povečani prihodki podjetij, ustvarjanje delovnih mest) in okoljske koristi (koristi v zvezi z zmanjšanimi emisijami CO ₂ in onesnaževal zraka).
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Glede na splošni nizki delež javno naročenih vozil v tržnih transakcijah za vozila, so vplivi na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost v primeru lahkih vozil zmerni. Podjetja za najem in zakup bodo morala prilagoditi svoje vozne parke, pri čemer jim bodo pomagali vse manjši stroški na trgih vozil. Stroški naj bi se prenesli na stranke in pozitivno vplivali na obratovalne stroške. V sektorju težkih vozil bodo pridobila mala in srednja podjetja, ki proizvajajo nizkoemisijska in brezemisijska vozila, medtem ko se bodo mala in srednja podjetja, ki dobavljajo konvencionalna vozila, morala prilagoditi. Jasno in predvidljivo dolgoročno tržno povpraševanje po avtobusih bo podprlo konkurenčnost sektorja. Povečane naložbe v polnilno infrastrukturo in električna omrežja bi pozitivno vplivale na rast.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Za obdobje 2020–2035 so predvidena dodatna javna naročila v vrednosti 2,2 milijarde EUR. Za celotno ocenjevano obdobje so predvideni manjši prihranki upravnih stroškov v višini 2,4 milijona EUR (do leta 2035).
Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?
V oceni učinka ni bilo ugotovljenih drugih pomembnih učinkov. Pokazala je, da se lahko učinki na davke razlikujejo na ravni držav članic zaradi različne obdavčitve goriv in energije.
Sorazmernost?
Postopki javnega naročanja so strateško usklajeni. Pobuda državam članicam in javnim organom daje prožnost pri prilagajanju minimalnih zahtev domačim okoliščinam. Predlagani ukrepi ne posegajo v pristojnost držav članic, da organizirajo zagotavljanje prevoza. Nanašajo se na delež javnih naročil in ne na njihovo celoto; prepuščajo tehnološko izbiro. Minimalne zahteve se med državami članicami razlikujejo.
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?
Komisija bo novo zakonodajo ocenila leta 2027.