

Брюксел, 27 ноември 2018 г.
(OR. en)

14779/18

Междуетноститутитионллно дотие:
2017/0291(COD)

TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116

ДОКЛАД

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Съвета
№ предх. док.:	ST 14230/18
№ док. Ком.:	ST 14183/17 + ADD 1
Относно:	Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства – Доклад за напредъка

I. ВЪВЕДЕНИЕ

На 8 ноември 2017 г. Комисията представи посоченото по-горе предложение на Европейския парламент и на Съвета, като част от пакета за мобилността „Европа в движение“, като една от инициативите на Комисията, свързани с мобилността с ниски емисии.

Основната цел на предложението е да се разшири навлизането на пазара на чисти превозни средства, т.е. превозни средства с ниски и нулеви емисии, при възлагането на обществени поръчки, и по този начин да се допринесе за намаляване на общите емисии от транспорта и за повишаване на конкурентоспособността и растежа в отрасъла. Оценката на Директива 2009/33/ЕО показва, че директивата не е успяла да предизвика достатъчно навлизане на пазара на чисти превозни средства в Съюза и че въздействието върху намаляването на емисиите на парникови газове и на замърсители на въздуха е много ограничено.

Предложението се стреми към постигане на основната си цел чрез:

- разширяване на приложното поле на действащата директива, така че да се обхванат всички приложими практики при възлагането на обществени поръчки;
- въвеждане на определение за „чисто превозно средство“;
- установяване на минимални цели при възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства за периодите между края на периода на транспониране и края на 2025 г. и между 2026 и 2030 г.

II. РАБОТА В ДРУГИТЕ ИНСТИТУЦИИ

Европейският парламент определи комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните (ENVI) за водеща комисия по това предложение, а за докладчик — г-н Анджей ГЖИБ (EPP, PL). Докладът беше приет на пленарното заседание на ЕП на 25 октомври 2018 г. Комисията по промишленост, изследвания и енергетика (ITRE) и комисията по транспорт и туризъм (TRAN) приеха становище по предложението.

Европейският икономически и социален комитет прие становището си на пленарна сесия на 19 април 2018 г. Комитетът на регионите прие становището си на 5 юли 2018 г.

III. РАБОТА В ПОДГОТВИТЕЛНИТЕ ОРГАНИ НА СЪВЕТА

Предложението беше представено на работна група „Транспорт - интермодални въпроси и мрежи“ през ноември 2017 г. и беше разглеждано от същата работна група в периода март–май 2018 г., в резултат на което на 7 юни 2018 г. на Съвета беше представен доклад за напредъка.¹

Председателството посвети три заседания на подробното разглеждане на досието в периода юли—ноември 2018 г.

¹ док. 8916/18.

Въз основа на направените от делегациите бележки и предложения председателството представи два компромисни текста, в които се предлагат решения и пояснения по по-голямата част от членовете, като най-важните сред тях са:

- членове 2 и 3: разшириха основанията за освобождаване и разясниха обхвата, по-специално по отношение на услугите, обхванати от Директивата, изброени в таблица 1 и в съображения 11 и 11а);
- Член 4: разшири обхвата на определението за „чисто превозно средство“ и въведе амбициозни под-цели за автобуси с нулеви емисии;
- Член 5: поясни методите за изчисление на различните видове договори, обхванати от директивата. Съответните таблици 4 и 5, съдържащи цели за държавите членки и метод за изчисление относно превозните средства с нулеви емисии бяха опростени, а националните цели бяха понижени по отношение на автобусите;
- Член 9: заличи разпоредбата относно процедурата на комитет;
- Член 10: опрости и поясни задълженията за докладване на държавите членки и въведе ново задължение за Комисията да подкрепя държавите членки чрез съпоставяне и публикуване на съответните данни.

IV. НЕРЕШЕНИ ВЪПРОСИ

а) Освобождаване (член 2)

По-голямата част от делегациите подкрепиха последното компромисно предложение на председателството по член 2. Същевременно една делегация, подкрепена от друга делегация, би желала да се предвиди освобождаване на специалните транспортни услуги, например за лица в напреднала възраст или за хора с увреждания, от обхвата на директивата. Редица други държави членки подчертаха, че освобождаванията следва бъдат сведени до минимум.

б) Обхват (член 3)

Няколко делегации поискаха да се въведат повторно в обхвата на директивата услугите по събиране на битови отпадъци, обхванати от таблица 1 в приложението, които бяха заличени от обхвата на директивата, тъй като не са свързани с услугите за пътнически превоз и изискват превозни средства със специално предназначение.

Автобусите бяха заличени от обхвата на настоящата директива по искане на някои делегации, тъй като използването на автобуси за превоз на пътници на дълги разстояния представлява технически проблем за превозните средства с нулеви емисии, както и за необходимата инфраструктура за презареждане, особено при трансгранично използване. Една делегация, подкрепена от няколко други, би желала да се въведат повторно в обхвата на директивата обществените поръчки на автобуси, заради подобие то им с камионите.

в) Определения (член 4)

Голям брой делегации подкрепиха последното компромисно предложение на председателството и се противопоставиха на въвеждането на препратка към Директивата за енергията от възобновяеми източници (RED II), предложено от една делегация.

Някои делегации се изказаха в полза на технологично неутрален и фокусиран върху резултатите подход спрямо определението за „чисто превозно средство“.

Част от делегациите не подкрепят включването в списъка на алтернативните горива на изкопаеми газове като компресиран природен газ (КППГ) и втечнен природен газ (ВПГ), докато други делегации подчертаха необходимостта от включването им, тъй като те дават възможност за плавен преход към превозни средства с ниски или нулеви емисии.

г) Минимални цели за обществени поръчки (член 5 и таблици 4 и 5 от приложението):

Делегациите подкрепиха като цяло компромисното предложение на председателството по член 5. Същевременно минималните цели за обществените поръчки, заложи в таблици 4 и 5, се нуждаят от допълнително обсъждане.

Налице е значително разнообразие в становищата по отношение на нивото на амбиция, изразено в квоти за държава членка.

д) **Срок за транспониране**

Някои делегации подкрепят удължаването на срока за транспониране с между 30 и 36 месеца, докато други подкрепят по-кратък период от 24 месеца и свързват срока за транспониране с цялостния напредък по досието.

V. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

При разглеждането на предложението се очерта подкрепа като цяло за окончателния компромисен текст на председателството, както е изложен в приложението към документ 14230/18. Същевременно определението за „чисто превозно средство“ и нивото и изпълнението на целите за обществените поръчки остават ключови нерешени въпроси, чието обсъждане трябва да продължи, наред с обсъждането на някои други въпроси, както е посочено по-горе, в рамките на следващото председателство с цел постигане на споразумение по това досие.

Съветът се приканва да вземе под внимание постигнатия напредък в разглеждането на предложението за директива.
