

Brusel 27. listopadu 2018
(OR. en)

14779/18

Interinstitucionální spis:
2017/0291(COD)

TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 14230/18
Č. dok. Komise:	ST 14183/17 + ADD 1
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel – zpráva o pokroku

I. ÚVOD

Komise dne 8. listopadu 2017 předložila výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě v rámci balíčku opatření v oblasti mobility s názvem „Evropa v pohybu“ jakožto jednu z iniciativ týkajících se nízkoemisní mobility.

Hlavním cílem tohoto návrhu je zvýšit zavádění čistých vozidel, tzn. vozidel s nízkými a nulovými emisemi, na trh v rámci zadávání veřejných zakázek, a přispět tak ke snížení celkových emisí z dopravy a ke konkurenceschopnosti a růstu v odvětví dopravy.

Z hodnocení směrnice 2009/33/ES vyplynulo, že směrnice zavádění čistých vozidel na trh v celé Unii nestimuluje v dostatečné míře, a bylo zjištěno, že dopad na snížení emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší je velice omezený.

Návrh usiluje o dosažení svého hlavního cíle prostřednictvím těchto kroků:

- rozšíření oblasti působnosti stávající směrnice, tak aby zahrnovala všechny relevantní metody zadávání veřejných zakázek;
- zavedení definice pojmu „čisté vozidlo“;
- stanovení minimálních cílů pro zadávání veřejných zakázek na čistá vozidla pro období mezi koncem lhůty pro provedení a koncem roku 2025 a v letech 2026 až 2030.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

Evropský parlament určil Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (ENVI) výborem odpovědným za tento návrh a zpravodajem pana Andrzeje GRZYBA (EPP, PL). Zpráva byla přijata na plenárním zasedání EP dne 25. října 2018. Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku (ITRE) a Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) přijaly k návrhu stanovisko.

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal stanovisko na plenárním zasedání dne 19. dubna 2018. Výbor regionů přijal stanovisko dne 5. července 2018.

III. ČINNOST V RÁMCI PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ RADY

Návrh byl předložen na zasedání Pracovní skupiny pro dopravu – intermodální otázky a sítě v listopadu roku 2017 a tatáž pracovní skupina se jím zabývala v období od března do května roku 2018. Výsledkem těchto jednání je zpráva o pokroku, která byla předložena Radě dne 7. června 2018¹.

V období od července do listopadu roku 2018 věnovalo předsednictví zevrubnému projednání předpisu tři zasedání.

¹ Dokument 8916/18.

Předsednictví předložilo na základě připomínek a podnětů delegací dvě kompromisní znění, která obsahovala návrhy řešení a upřesnění většiny článků, přičemž nejzásadnější z nich jsou tyto:

- Články 2 až 3: rozšíření výjimek a upřesnění oblasti působnosti, zejména pokud jde o služby, na které se směrnice vztahuje, uvedené v tabulce 1 a v bodě odůvodnění 11 a 11a;
- Článek 4: rozšíření definice „čistého vozidla“ a stanovení ambiciózních dílčích cílů pro autobusy s nulovými emisemi;
- Článek 5: upřesnění metod výpočtu pro různé typy smluv, na něž se směrnice vztahuje. Příslušné tabulky 4 a 5 obsahující cíle pro členské státy a metodu výpočtu týkající se vozidel s nulovými emisemi byly zjednodušeny a pokud jde o autobusy, vnitrostátní cíle byly sníženy;
- Článek 9: vypuštění ustanovení týkajícího se postupu projednávání ve výboru.
- Článek 10: zjednodušení a upřesnění povinností členských států podávat zprávy a zavedení nové povinnosti pro Komisi, aby členské státy podporovala prostřednictvím shromažďování a zveřejňování důležitých údajů.

IV. NEVYŘEŠENÉ OTÁZKY

a) Výjimky (článek 2)

Nejnovější kompromisní návrh předsednictví ohledně článku 2 podpořila většina delegací. Nicméně jedna delegace, podpořená další delegací, by chtěla vyjmout zvláštní dopravní služby, například pro starší osoby nebo osoby se zdravotním postižením, z oblasti působnosti směrnice. Řada dalších členských států zdůraznila, že výjimky by měly být omezeny na minimum.

b) Oblast působnosti (článek 3)

Několik delegací vyjádřilo přání znovu zahrnout do oblasti působnosti směrnice služby sběru odpadu, uvedené v tabulce 1 v příloze, které byly z oblasti působnosti směrnice vyňaty, neboť se netýkají služeb přepravy cestujících a vyžadují vozidla zvláštního určení.

Dálkové autobusy byly z oblasti působnosti směrnice vypuštěny na žádost některých delegací a z to důvodu, že využívání autobusů pro dálkovou osobní přepravu je z technického hlediska problematické, a to s ohledem na vozidla s nulovými emisemi, i pokud jde o nezbytnou dobíjecí infrastrukturu, zejména v přeshraničním kontextu. Jedna delegace, podpořená několika dalšími delegacemi, by ráda navrátila do oblasti působnosti směrnice nákup dálkových autobusů z důvodu jejich podobnosti s nákladními automobily.

c) Definice (článek 4)

Řada delegací podpořila nejnovější kompromisní návrh předsednictví a vyslovila se proti odkazu na směrnici RED 2 navrhovanému jednou delegací.

Pokud jde o definici „čistého vozidla“, několik delegací prosazovalo technologicky neutrální přístup se zaměřením na výsledek.

Některé delegace nepodporují zahrnutí fosilních plynů, jako je CNG a LNG, do seznamu alternativních paliv, zatímco jiné zdůrazňovaly nezbytnost jejich zahrnutí, neboť představují vhodný přechod k vozidlům s nízkými či nulovými emisemi.

d) Minimální cíle pro zadávání veřejných zakázek (článek 5 a tabulky 4 a 5 uvedené v příloze):

Delegace obecně podpořily kompromisní návrh předsednictví ohledně článku 5.

Minimální cíle pro zadávání veřejných zakázek uvedené v tabulkách 4 a 5 je však třeba ještě dále projednat.

Názory na úroveň ambicí vyjádřenou jako kvóta pro každý členský stát se značně různí.

e) Lhůta pro provedení

Několik delegací se vysloвило pro prodloužení lhůty pro provedení v rozmezí 30 až 36 měsíců, zatímco jiné podpořily kratší lhůtu v délce 24 měsíců a lhůtu pro provedení uváděly do spojitosti s celkovým pokrokem v této záležitosti.

V. ZÁVĚR

Při posuzování návrhu se konečnému kompromisnímu znění vypracovanému předsednictvím a uvedenému v příloze dokumentu 14230/18 dostalo celkové podpory. Nicméně definice „čistého vozidla“ a úroveň a provádění cílů v oblasti zadávání veřejných zakázek zůstávají otevřenými zásadními otázkami, které je třeba v zájmu dosažení dohody v této záležitosti dále projednat společně s několika dalšími otázkami, jak bylo vysvětleno výše, v rámci nadcházejícího předsednictví.

Rada se vyzývá, aby vzala na vědomí pokrok dosažený při projednávání navrhované směrnice.
