



Βρυξέλλες, 27 Νοεμβρίου 2018
(OR. en)

14779/18

**Διοργανικός φάκελος:
2017/0291(COD)**

**TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116**

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Συμβούλιο
αριθ. προηγ. εγγρ.:	ST 14230/18
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	ST 14183/17 + ADD 1
Θέμα:	Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων – Έκθεση προόδου

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 8 Νοεμβρίου 2017 η Επιτροπή υπέβαλε την προαναφερόμενη πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την κινητικότητα με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση», ως μία από τις πρωτοβουλίες της Επιτροπής για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών.

Κύριος στόχος της πρότασης είναι να αυξηθεί η διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά, δηλαδή των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων, γεγονός που θα συμβάλει στη μείωση των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές καθώς και στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών. Η αξιολόγηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ κατέδειξε ότι η οδηγία δεν ενεργοποίησε επαρκώς σε ολόκληρη την Ένωση τη διείσδυση των καθαρών οχημάτων στην αγορά, ο δε αντίκτυπος στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και αερίων ρύπων υπήρξε πολύ περιορισμένος.

Σκοπός της πρότασης είναι να επιτευχθεί ο κύριος στόχος της με:

- επέκταση του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας ώστε να καλύπτονται όλες οι σχετικές πρακτικές περί δημοσίων συμβάσεων,
- εισαγωγή ορισμού της έννοιας «καθαρό όχημα»,
- καθορισμό ελάχιστων στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις προμηθειών καθαρών οχημάτων για τις χρονικές περιόδους από τη λήξη της περιόδου μεταφοράς έως τα τέλη του 2025 και από το 2026 έως το 2030.

II. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΕ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όρισε την Επιτροπή Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Ασφάλειας των Τροφίμων (ENVI) ως αρμόδια επιτροπή για την εξέταση της πρότασης καθώς και τον κ. Andrzej GRZYB (EPP, ΠΛ) ως εισηγητή. Η έκθεση εγκρίθηκε από την ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 25 Οκτωβρίου 2018. Η Επιτροπή Βιομηχανίας, Έρευνας και Ενέργειας (ITRE) και η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) ενέκριναν γνωμοδότηση επί της πρότασης.

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή ενέκρινε τη γνώμη της κατά τη σύνοδο ολομέλειας που πραγματοποιήθηκε στις 19 Απριλίου 2018. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών ενέκρινε τη γνώμη της στις 5 Ιουλίου 2018.

III. ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΣΤΑ ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η πρόταση υποβλήθηκε στην Ομάδα «Μεταφορές - Θέματα διατροφικών μεταφορών και δίκτυα» τον Νοέμβριο του 2017 και εξετάστηκε από την εν λόγω Ομάδα από τον Μάρτιο έως τον Μάιο του 2018, με αποτέλεσμα την υποβολή έκθεσης προόδου στο Συμβούλιο στις 7 Ιουνίου 2018.¹

Η Προεδρία εξέτασε λεπτομερώς τον φάκελο σε τρεις συνεδριάσεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Ιουλίου και Νοεμβρίου 2018.

¹ έγγρ. 8916/18.

Με βάση τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις που διατύπωσαν οι αντιπροσωπίες, η Προεδρία υπέβαλε δύο συμβιβαστικά κείμενα στα οποία προτείνονται λύσεις και διευκρινίσεις για τα περισσότερα άρθρα, με κυριότερες τις ακόλουθες:

- Άρθρα 2 έως 3: διεύρυνση των εξαιρέσεων και αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής, ιδίως όσον αφορά τις υπηρεσίες που καλύπτονται από την οδηγία και απαριθμούνται στον πίνακα 1, στην αιτιολογική σκέψη 11 και στην αιτιολογική σκέψη 11α·
- Άρθρο 4: διεύρυνση του ορισμού της έννοιας «καθαρό όχημα» και εισαγωγή φιλόδοξων επιμέρους στόχων για λεωφορεία μηδενικών εκπομπών·
- Άρθρο 5: αποσαφήνιση των μεθόδων μέτρησης για τα διάφορα είδη συμβάσεων που καλύπτονται από την οδηγία. Οι αντίστοιχοι πίνακες 4 και 5 που περιέχουν τους στόχους για τα κράτη μέλη και τη μέθοδο υπολογισμού σχετικά με τα οχήματα μηδενικών εκπομπών απλουστεύθηκαν και όσον αφορά τα λεωφορεία, οι εθνικοί στόχοι μειώθηκαν·
- Άρθρο 9: διαγραφή της διάταξης σχετικά με τη διαδικασία επιτροπής.
- Άρθρο 10: απλούστευση και αποσαφήνιση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη και εισαγωγή νέας υποχρέωσης της Επιτροπής για την παροχή υποστήριξης στα κράτη μέλη με τη συγκέντρωση και τη δημοσίευση σχετικών στοιχείων.

IV. ΕΚΚΡΕΜΗ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

α) Εξαιρέσεις (άρθρο 2)

Η τελευταία συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας σχετικά με το άρθρο 2 υποστηρίχθηκε από τις περισσότερες αντιπροσωπίες. Ωστόσο, μία αντιπροσωπία, υποστηριζόμενη από μια άλλη αντιπροσωπία, εξέφρασε την επιθυμία να εξαιρεθούν οι ειδικές υπηρεσίες μεταφορών, π.χ. για τους ηλικιωμένους ή τα άτομα με αναπηρίες, από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Διάφορα άλλα κράτη μέλη τόνισαν ότι οι εξαιρέσεις θα πρέπει να περιορίζονται στο ελάχιστο.

β) Πεδίο εφαρμογής (άρθρο 3)

Ορισμένες αντιπροσωπίες εξέφρασαν την επιθυμία να επανεισαχθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας οι υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων που περιλαμβάνονται στον πίνακα 1 του παραρτήματος, οι οποίες διαγράφηκαν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας διότι δεν αφορούν τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και καθιστούν αναγκαία τη χρήση οχημάτων ειδικού σκοπού.

Τα πούλμαν με οδηγό διαγράφηκαν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας κατόπιν αιτήματος ορισμένων αντιπροσωπίων, και αυτό γιατί η χρήση πούλμαν με οδηγό για επιβατικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων συνεπάγεται τεχνικά προβλήματα όσον αφορά τα οχήματα μηδενικών εκπομπών, καθώς και ως προς τις αναγκαίες υποδομές επαναφόρτισης, ιδίως για σκοπούς διασυνοριακής χρήσης. Μία αντιπροσωπία, υποστηριζόμενη από αρκετές άλλες αντιπροσωπίες, εξέφρασε την επιθυμία να επανεισαχθεί στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας η προμήθεια πούλμαν με οδηγό λόγω της ομοιότητάς τους με τα φορτηγά.

γ) Ορισμοί (άρθρο 4)

Πολλές αντιπροσωπίες υποστήριξαν την τελευταία συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας και εξέφρασαν αντιρρήσεις για την παραπομπή στην οδηγία RED 2 την οποία πρότεινε μια αντιπροσωπία.

Ορισμένες αντιπροσωπίες τάχθηκαν υπέρ μιας τεχνολογικά ουδέτερης προσέγγισης με έμφαση στα αποτελέσματα όσον αφορά τον ορισμό της έννοιας «καθαρό όχημα».

Ορισμένες αντιπροσωπίες δεν επιθυμούν να συμπεριληφθούν τα ορυκτά αέρια, όπως το συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) και το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG), στον κατάλογο των εναλλακτικών καυσίμων, ενώ άλλες τόνισαν ότι είναι αναγκαίο να συμπεριληφθούν και αυτά, καθώς καθιστούν δυνατή την ομαλή μετάβαση σε οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

δ) Ελάχιστοι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις (άρθρο 5 και πίνακες 4 και 5 του παραρτήματος):

Η συμβιβαστική πρόταση της Προεδρίας σχετικά με το άρθρο 5 υποστηρίχθηκε σε γενικές γραμμές από τις αντιπροσωπίες. Ωστόσο, οι ελάχιστοι στόχοι για τις δημόσιες συμβάσεις που περιλαμβάνονται στους πίνακες 4 και 5 εξακολουθούν να χρήζουν περαιτέρω συζήτησης.

Υπάρχει μεγάλη ποικιλία όσον αφορά το επίπεδο φιλοδοξίας, όπως εκφράζεται από την ποσόστωση ανά κράτος μέλος.

ε) Περίοδος μεταφοράς

Ορισμένες αντιπροσωπίες τάχθηκαν υπέρ της επέκτασης της προθεσμίας μεταφοράς σε 30 έως 36 μήνες, ενώ άλλες υποστήριξαν μια συντομότερη περίοδο διάρκειας 24 μηνών και συνέδεσαν την προθεσμία μεταφοράς με τη συνολική πρόοδο που σημειώθηκε στον φάκελο.

V. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά την εξέταση της πρότασης, εκφράστηκε γενική υποστήριξη για το τελικό συμβιβαστικό κείμενο της Προεδρίας που περιλαμβάνεται στο παράρτημα του εγγράφου 14230/18.

Ωστόσο, ο ορισμός της έννοιας «καθαρό όχημα» και το επίπεδο και η εφαρμογή των στόχων για τις δημόσιες συμβάσεις εξακολουθούν να είναι τα βασικά εκκρεμή ζητήματα που θα πρέπει να συζητηθούν περαιτέρω μαζί με ορισμένα άλλα ζητήματα, όπως εξηγείται παραπάνω, στο πλαίσιο της επόμενης Προεδρίας προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία σχετικά με τον φάκελο αυτό.

Καλείται το Συμβούλιο να σημειώσει την πρόοδο που επιτεύχθηκε ως προς την εξέταση της πρότασης οδηγίας.