

Bruselj, 27. november 2018
(OR. en)

14779/18

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0291(COD)

TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	ST 14230/18
Št. dok. Kom.:	ST 14183/17 + ADD 1
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetske učinkovitih vozil – poročilo o napredku

I. UVOD

Komisija je 8. novembra 2017 v sklopu svežnja za mobilnost „Evropa v gibanju“ Evropskemu parlamentu in Svetu predložila navedeni predlog, ki je ena od njenih pobud za mobilnost z nizkimi emisijami.

Glavni cilj tega predloga je okrepiti tržno uvajanje čistih, tj. nizko- ali brezemisijevih vozil, pri javnem naročanju, s tem pa prispevati k zmanjšanju vseh emisij v prometu ter povečanju konkurenčnosti in rasti v sektorju prometa. Direktiva 2009/33/ES, kot je pokazala njena ocena, ni dovolj močno spodbudila tržnega uvajanja čistih vozil v Uniji, njen učinek na zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka pa je očitno zelo skromen.

Glavni cilj predloga naj bi dosegli tako, da bi:

- razširili področje uporabe veljavne direktive in tako zajeli vse zadevne prakse javnega naročanja;
- vključili opredelitev pojma „čisto vozilo“;
- določili minimalne cilje javnega naročanja za čista vozila za obdobje med iztekom roka za prenos direktive v nacionalno pravo in koncem leta 2025 ter obdobje med letoma 2026 in 2030.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

Evropski parlament je za pristojni odbor v zvezi s tem predlogom določil Odbor za okolje, javno zdravje in varnost hrane (ENV), za poročevalca pa Andrzeja GRZYBA (PPE, PL). EP je svoje poročilo sprejel na plenarnem zasedanju 25. oktobra 2018. Odbor za industrijo, raziskave in energetiko (ITRE) ter Odbor za promet in turizem (TRAN) sta o predlogu sprejela mnenje.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na plenarnem zasedanju 19. aprila 2018, Odbor regij pa 5. julija 2018.

III. DELO V OKVIRU PRIPRAVLJALNIH TELES SVETA

Delovna skupina za intermodalni promet in omrežja je predlog, ki ji je bil predstavljen novembra 2017, preučevala med marcem in majem 2018, na podlagi tega pa je nastalo poročilo o napredku, ki je bilo Svetu predstavljeno 7. junija 2018¹.

Predsedstvo je med julijem in novembrom 2018 organiziralo tri seje, na katerih je bila zadeva podrobno obravnavana.

¹ Dok. 8916/18.

Predsedstvo je na podlagi pripomb in predlogov, ki so jih podale delegacije, predložilo dve kompromisni besedili, v katerih predlaga rešitve in ponuja pojasnila v zvezi z večino členov, med katerimi izstopajo:

- člena 2 in 3: več izjem in jasnejše področje uporabe, zlasti kar zadeva v direktivi zajete storitve, ki so našteje v preglednici 1 ter v uvodnih izjavah 11 in 11(a);
- člen 4: širša opredelitev pojma „čisto vozilo“ in vključitev ambicioznih podciljev za brezemisijske avtobuse;
- člen 5: jasnejše metode za štetje, kar zadeva različne vrste pogodb, ki so zajete v direktivi. Zadevni preglednici 4 in 5, v katerih so cilji, ki naj bi jih dosegle države članice, in metoda za izračun v zvezi z brezemisijskimi vozili, sta sedaj bolj pregledni, nacionalni cilji, kar zadeva avtobuse, pa nižji;
- člen 9: črtana določba v zvezi s postopkom v odboru;
- člen 10: za države članice enostavnejše in jasnejše zahteve glede poročanja, za Komisijo pa nova obveznost, da državam članicam pomaga tako, da zbira in objavlja zadevne podatke.

IV. NEREŠENA VPRAŠANJA

(a) Izjeme (člen 2)

Najnovejši kompromis, ki ga v zvezi s členom 2 predlaga predsedstvo, je podprla večina delegacij. Vendar bi ena od njih ob podpori neke druge želela, da se iz področja uporabe direktive izvzamejo storitve prevoza za posebne namene, na primer za starejše osebe ali invalide. Več drugih držav članic je poudarilo, da bi morale biti izjem čim manj.

(b) Področje uporabe (člen 3)

Več delegacij je izrazilo željo, da bi se v področje uporabe direktive ponovno vključile storitve zbiranja odpadkov, ki so bile zajete v preglednici 1 v Prilogi; te storitve so bile črtane, ker ne zadevajo cestnega potniškega prevoza in je zanje treba uporabljati vozila za posebne namene.

Na zahtevo nekaterih delegacij so bili iz področja uporabe direktive črtani tudi potovalni avtobusi, ker naj bi njihova uporaba, zlasti čezmejna, za prevoz potnikov na dolge razdalje predstavljala tehničen problem z vidika brezemisijских vozil in potrebne polnilne infrastrukture. Ena od delegacij je ob podpori več drugih izrazila željo, da bi se javna naročila potovalnih avtobusov – zaradi podobnosti med tovrstnimi avtobusi in tovornjaki – ponovno vključila v področje uporabe direktive.

(c) Opredelitev pojmov (člen 4)

Številne delegacije so podprle najnovejši kompromisni predlog predsedstva, so pa nasprotovale predlogu ene od delegacij, da se vključi napotilo na t. i. direktivo RED 2 (spremenjena direktiva o energiji iz obnovljivih virov).

Nekatere delegacije so v zvezi z opredelitvijo „čistega vozila“ zagovarjale tehnološko nevtralen, v rezultate usmerjen pristop.

Nekaj je takih, ki nočejo, da bi se fosilni plini, kot sta stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin, uvrstili na seznam alternativnih goriv, spet druge so trdile, da bi bil s temi plini omogočen uspešen prehod na nizko- in brezemisijська vozila in bi zato morali biti na seznamu.

(d) Minimalni cilji javnega naročanja (člen 5 ter preglednici 4 in 5 v Prilogi):

Na splošno so delegacije podprle kompromis, ki ga v zvezi s členom 5 predlaga predsedstvo. Vendar je treba o minimalnih ciljih javnega naročanja, navedenih v preglednicah 4 in 5, dodatno razpravljati.

Zamisli glede ravni ambicij, ki je izražena s kvotami za posamezne države članice, so zelo raznolike.

(e) Rok za prenos direktive v nacionalno pravo

Nekatere delegacije so zagovarjale daljši rok, in sicer 30 do 36 mesecev, spet druge pa krajšega, tj. 24 mesecev, zatrjujoč, da je ta odvisen tega, kako bo zadeva napredovala.

V. ZAKLJUČEK

Dokončno kompromisno besedilo iz priloge k dokumentu 14230/18, ki ga je pripravilo predsedstvo, je bilo v sklopu obravnave predloga deležno splošne podpore. Vendar ostajata odprti dve ključni vprašanji, in sicer opredelitev pojma „čisto vozilo“ ter raven in doseganje ciljev javnega naročanja; kot je razloženo zgoraj, bo treba navedeni vprašanji – skupaj z nekaterimi drugimi – med naslednjim predsedovanjem dodatno preučiti, da bi lahko dosegli dogovor o tej zadevi.

Svet naj se seznani z napredkom, doseženim pri obravnavanju predlagane direktive.
