



Съвет на  
Европейския съюз

Брюксел, 29 май 2019 г.  
(OR. en, de)

---

---

Междуетноститутуционално досие:  
2017/0291(COD)

---

---

9425/19  
ADD 1

CODEC 1106  
TRANS 346  
MI 452  
ENV 492  
CLIMA 144

#### БЕЛЕЖКА ПО ТОЧКИ I/A

|          |                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| От:      | Генералния секретариат на Съвета                                                                                                                                                                                                                |
| До:      | Комитета на постоянните представители/Съвета                                                                                                                                                                                                    |
| Относно: | Проект за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Директива 2009/33/ЕО за насърчаването на чисти и енергийноефективни пътни превозни средства ( <b>първо четене</b> )<br>— Приемане на законодателния акт<br>— Изявления |

#### Изявление на Германия

Германия подкрепя целта на директивата за принос към постигането на целите във връзка с контрола на замърсяването на въздуха и изменението на климата чрез възлагането на обществени поръчки за чисти превозни средства.

В средносрочен до дългосрочен план директивата може да изпрати положителни сигнали на пазара, които да стимулират предлагането на чисти превозни средства. Някои видове превозни средства, обхванати от директивата, обаче или са все още значително по-скъпи, или не са налични в достатъчни количества. При настоящите условия все още не може да се предвиди дали в бъдеще ще има достатъчно бройки и дали публичният сектор ще може да си ги позволи.

Прилагането на директивата в някои области ще е свързано с много разходи и значителна бюрокрация за държавите членки, и по-специално за федералните държави членки. В резултат на изискването за изпълнение в краткосрочен план на високите квоти за чисти автобуси, ще се завишат и изискванията за финансиране за екологосъобразен обществен транспорт, което ще оскъпи билетите за отделните потребители.

Ето защо Германия не може да подкрепи директивата в сегашния ѝ вид.

### **Изявление на Словашката република**

Въпреки че Словашката република подкрепя като цяло целите на тази директива, тя би искала да изтъкне, че финансовите последици от нея не са били представени на нужното ниво и предвидените за сектора на обществения транспорт цели могат да наложат ограничения в предоставянето на услуги за обществен транспорт.

Освен това изграждането на необходимата инфраструктура ще породи допълнителни разходи.

Наред с това Словакия смята, че съкращаването на срока за транспониране, договорен в окончателния текст, ще създаде проблеми за подходящото прилагане на директивата, както на държавно, така и на регионално ниво.

Освен това Словашката република смята, че прилагането на тази директива ще доведе до увеличаване на административната тежест.

Ето защо Словашката република не може да подкрепи директивата.

### **Изявление на Естония**

Естония напълно подкрепя целите на директивата, които проправят пътя за мобилност с ниски емисии. Подкрепяме и възнамеряваме да преминем към обществен транспорт с ниски и нулеви емисии.

Естония обаче желае да изтъкне отново своята загриженост по отношение на подцелта от 50 % за автобуси с нулеви емисии (приложение, таблица 5, бележка под линия). По-точно Естония счита, че тази подцел може да възпрепятства избора на технология, съответстваща в най-голяма степен на местните условия в държавите членки. Липсва задълбочен анализ на капацитета за осигуряване на автобуси с нулеви емисии като задължение в различните държави членки. В изготвената от Комисията оценка на въздействието не е предвидена или анализирана подцел за автобуси с нулеви емисии. От страна на Съвета също не е извършена оценка на въздействието по този въпрос. Поставянето на такава цел е политически избор със значителни последици за държавите членки, но и за промишлеността. Поради това този вид мярка на политиката не следва да бъде приемана прибързано, без допълнителен анализ на въздействието.

В случая с Естония и с оглед на настоящата инфраструктура и технологично развитие, включително цена на технологиите, единствено електрическите автобуси могат да бъдат разглеждани като автобуси с нулеви емисии по смисъла на директивата. През последните години два от нашите най-големи градове са сключили договори за дългосрочни обществени поръчки за обществен транспорт, като нашата столица се е ангажирала и с подновяването на една трета от своя автобусен флот през идните години с нови автобуси, работещи със сгъстен природен газ, използващи биометан като гориво. Държавата подкрепя активно и създаването на инфраструктура за зареждане с биометан за цялата страна. Разглеждаме биометана като възможност за осигуряване на гориво с въглеродна неутралност, както и като начин за повишаване на икономическата активност в селските райони, чрез производството на биометан от земеделски отпадъци. Добиването на биометан от биоразтворими отпадъци допринася за постигането на целите на кръговата икономика.

В Естония мнозинството от обществените поръчки за обществен транспорт са концентрирани в няколко по-големи общини. Това ни поставя в ситуация, при която преди 2025 г. повечето от договорите за обществена поръчка за автобуси ще бъдат за регионален превоз на по-дълго разстояние, но електрическите автобуси са понастоящем опция само за градския обществен транспорт, тъй като техният пробег е ограничен. Ето защо рискуваме да не постигнем подцелта за автобуси с нулеви емисии, най-малкото през първия период до 2025 г. Използването на биометан, който се счита за гориво с въглеродна неутралност в инвентаризацията на парниковите газове, може да спомогне за по-плавен преход към транспорт с ниски емисии в държавите, в които електрическите или водородните автобуси все още не са реална възможност за регионалния обществен превоз.

Ето защо, и като изтъкваме още веднъж ангажимента и подкрепата си за целите на директивата, Естония изразява съжаление, че подцелта може да бъде изпълнена само с електрически или водородни автобуси. Във връзка с това Естония ще се въздържа по отношение на настоящото законодателно предложение.

### **Изявление на Австрия**

Като цяло Австрия подкрепя целите на директивата и изтъква необходимостта от постигане на целите на ЕС по отношение на климата чрез ясни мерки. Въпреки това Австрия изказва загриженост във връзка с липсващата все още яснота относно финансовите последици от директивата и относно евентуалните ограничения за предоставянето на услуги за обществен транспорт вследствие на целите, предвидени за сектора на обществения транспорт. Освен това изграждането на необходимата инфраструктура ще породи допълнителни разходи. Поради това Австрия призовава Европейската комисия да препоръча национални програми за подкрепа за постигането на целите на директивата, особено по отношение на обществения транспорт, и допълнително да осигури програми за подкрепа и финансиране на равнището на ЕС с оглед подпомагане на прехода към чисти превозни средства. Освен това прилагането на тази директива допълнително и значително ще увеличи административната тежест. Ето защо Австрия не може да приеме директивата и се въздържа от гласуване.

### **Изявление на Полша**

Полша подкрепя твърдо общата цел на предложената изменена директива 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.

От началото на процеса Полша е демонстрирала подкрепящ подход към предложението на Европейската комисия и е поела ангажимент за постигането на най-подходящия компромис, който от една страна ще бъде достатъчно амбициозен за постигане на изложената цел, а от друга — реално осъществим.

Считаме първоначално предложеното от Европейската комисия ниво на амбиция за основано на доказателства и за вече много амбициозно. Смятаме, че не е уместно равнището на целите за лекотоварните превозни средства да бъде повишено, без да е налице силна аналитична база, по-специално предвид факта, че по-ниското ниво на амбиция по отношение на целите за лекотоварни превозни средства, предложено от Комисията, е обусловено от оценката за наличност на чисти лекотоварни превозни средства и зрелостта на този пазар. Освен това Полша счита, че срокът на изпълнение следва да бъде 30 месеца.

По-дългият срок няма да се отрази негативно на целите на изменената директива. Напротив, той ще внесе добавена стойност за качеството на мерките за изпълнение. Изменената директива не съдържа готови решения, чието изпълнение би гарантирало постигането на предвидените цели. Транспонирането на директивата в националното право ще изисква задълбочен анализ, както и разработване, тестване и внедряване на нови решения за постигане на поставените цели.

Във всяка държава има различни особености на отделните региони и местни общности, структури и административна зависимост, видове субекти, закупуващи превозни средства или предоставящи услуги с тяхното използване. Новите решения най-вероятно ще изискват мащабни законодателни промени, които ще бъдат подложени на парламентарния процес.

Ето защо Полша не може да подкрепи директивата в настоящия ѝ вид.

### **Изявление на Чешката република**

Въпреки че Чешката република отчита напълно нуждата от преминаване към декарбонизация на транспортния сектор, тази нова директива поражда в нас особена загриженост не само по отношение на нивото на амбиция, но по-конкретно и във връзка с евентуалните отрицателни последици за качеството на обществения транспорт.

Очакваме Комисията да осъществява непрекъснат мониторинг за това как новата директива засяга възлагащите органи. Директивата може има последици по-специално върху органите, отговарящи за възлагането на обществени поръчки за услуги по смисъла на Регламент (ЕО) № 1370/2007, чийто предмет на дейност е предоставянето на услуги за пътнически превоз. Комисията следва да може да предложи адекватни корективни мерки, в случай че прилагането на директивата води в някои държави или региони до свиване на обхвата на обществения транспорт в рамките на задълженията за извършване на обществена услуга.

Приканваме също така Комисията да проучи всички възможни мерки за оказване на подкрепа в бъдеще на прилагането на директивата в областта на обществения транспорт, включително мерки по отношение на правилата за държавна помощ.

---