



Βρυξέλλες, 29 Μαΐου 2019
(OR. en, de)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΣΗΜΕΙΟΥ «I/A»

Αποστολέας:	Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου
Αποδέκτης:	Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων / Συμβούλιο
Θέμα:	Σχέδιο ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (πρώτη ανάγνωση) - Έγκριση της νομοθετικής πράξης - Δηλώσεις

Δήλωση της Γερμανίας

Η Γερμανία υποστηρίζει τον στόχο της παρούσας οδηγίας να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων υπέρ της ποιότητας του αέρα και του κλίματος μέσω δημοσίων συμβάσεων προμήθειας καθαρών οδικών οχημάτων.

Τα μηνύματα που εκπέμπει η οδηγία στην αγορά μπορούν να τονώσουν την προσφορά καθαρών οχημάτων μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ωστόσο, σε ορισμένους τομείς που καλύπτει η οδηγία, τα οχήματα αυτά είναι, επί του παρόντος, σημαντικά ακριβότερα, ενώ δεν είναι και επαρκώς διαθέσιμα. Στο υφιστάμενο πλαίσιο, δεν είναι δυνατόν να προβλεφθεί αν η προσφορά αυτή θα είναι στο μέλλον επαρκής και, ταυτόχρονα, οικονομικά προσιτή για τις δημόσιες αρχές.

Η μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο θα συνεπάγεται, σε ορισμένους τομείς, μεγάλες δαπάνες και σημαντική γραφειοκρατία για τα κράτη μέλη. Αυτό ισχύει ιδίως για τα κράτη μέλη με ομοσπονδιακή οργάνωση. Οι υψηλές ποσοστώσεις καθαρών λεωφορείων που πρέπει να καλυφθούν, και δη βραχυπρόθεσμα, απαιτούν μεγαλύτερη χρηματοδότηση των οικολογικών δημόσιων συγκοινωνιών και επιβαρύνουν την τιμή του εισιτηρίου για τον μεμονωμένο χρήστη.

Για τους λόγους αυτούς, η Γερμανία δεν μπορεί να συμφωνήσει με την οδηγία υπό την παρούσα μορφή της.

Δήλωση της Σλοβακικής Δημοκρατίας

Αν και η Σλοβακική Δημοκρατία στηρίζει εν γένει τους στόχους της παρούσας οδηγίας, επιθυμεί να επισημάνει ότι οι οικονομικές επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας δεν παρουσιάστηκαν στον απαιτούμενο βαθμό και οι προβλεπόμενοι στόχοι για τον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών ενδέχεται να επιφέρουν περιορισμούς στην παροχή υπηρεσιών δημοσίων συγκοινωνιών.

Επίσης, η κατασκευή των αναγκαίων υποδομών θα επιφέρει πρόσθετο κόστος.

Επιπλέον, η Σλοβακία φρονεί ότι η συντόμευση της περιόδου μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο η οποία συμφωνήθηκε στο τελικό κείμενο, θα προκαλέσει προβλήματα στην ορθή εφαρμογή της οδηγίας, τόσο σε κρατικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο.

Ούτως ή άλλως, η Σλοβακική Δημοκρατία φρονεί ότι η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα οδηγήσει σε αύξηση του διοικητικού φόρτου.

Για τους παραπάνω λόγους, η Σλοβακική Δημοκρατία δεν μπορεί να στηρίξει την οδηγία.

Δήλωση της Εσθονίας

Η Εσθονία υποστηρίζει πλήρως τους στόχους και τις επιδιώξεις της οδηγίας, που διευκολύνουν τη μετάβαση προς μια κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Υποστηρίζουμε και προτιθέμεθα να επιδιώξουμε δημόσιες συγκοινωνίες χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

Ωστόσο, η Εσθονία επιθυμεί να επαναλάβει τον προβληματισμό της όσον αφορά τον επιμέρους στόχο 50% για λεωφορεία μηδενικών εκπομπών (παράρτημα, υποσημείωση στον πίνακα 4). Συγκεκριμένα, η Εσθονία θεωρεί ότι ο επιμέρους στόχος ενδέχεται να παρεμποδίσει την επιλογή της τεχνολογίας που ταιριάζει καλύτερα στις τοπικές συνθήκες κάθε κράτους μέλους. Δεν εξετάζεται αναλυτικά η ικανότητα προμήθειας λεωφορείων μηδενικών εκπομπών ως υποχρέωση σε διαφορετικά κράτη μέλη. Η εκτίμηση αντικτύπου που συνέταξε η Επιτροπή δεν προέβλεπε ούτε ανέλυε τον καθορισμό επιμέρους στόχου για λεωφορεία μηδενικών εκπομπών. Ούτε από το Συμβούλιο διενεργήθηκε εκτίμηση αντικτύπου για το εν λόγω ζήτημα. Ο καθορισμός του στόχου αυτού είναι επιλογή πολιτικής με ουσιαστικό αντίκτυπο στα κράτη μέλη καθώς και στη βιομηχανία. Κατά συνέπεια, ένα τέτοιο μέτρο πολιτικής δεν θα πρέπει να εγκρίνεται βιαστικά χωρίς καμία περαιτέρω εκτίμηση αντικτύπου.

Στην περίπτωση της Εσθονίας και λαμβάνοντας υπόψη τις σημερινές υποδομές και τεχνολογική ανάπτυξη, μεταξύ άλλων τις τιμές της τεχνολογίας, μόνο τα ηλεκτρικά λεωφορεία μπορούν να θεωρηθούν λεωφορεία μηδενικών εκπομπών κατά την έννοια της οδηγίας. Τα τελευταία χρόνια, δύο από τις μεγαλύτερες πόλεις μας έχουν συνάψει συμβάσεις για μακροχρόνιες προσφορές στον τομέα των δημοσίων συγκοινωνιών· επίσης, η πρωτεύουσά μας έχει δεσμευθεί να ανανεώσει το ένα τρίτο του στόλου των λεωφορείων της κατά τα επόμενα έτη, με νέα λεωφορεία πεπιεσμένου φυσικού αερίου που χρησιμοποιούν βιομεθάνιο ως καύσιμο. Το κράτος έχει επίσης ενεργά υποστηρίξει τη διαμόρφωση υποδομών ανεφοδιασμού σε βιομεθάνιο σε ολόκληρη τη χώρα. Θεωρούμε ότι το βιομεθάνιο είναι μια επιλογή που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως καύσιμο με μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και ένας τρόπος αύξησης της οικονομικής δραστηριότητας στις αγροτικές περιοχές, όπου μπορεί να παράγεται βιομεθάνιο από γεωργικά υπολείμματα. Η παραγωγή βιομεθανίου από βιοδιασπώμενα απόβλητα συμβάλλει ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της κυκλικής οικονομίας.

Στην Εσθονία, λίγοι μεγαλύτεροι δήμοι συνιστούν την πλειοψηφία στις συμβάσεις δημοσίων συγκοινωνιών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα ότι, πριν το 2025, η πλειονότητα των συμβάσεων προμήθειας λεωφορείων θα αφορά μετακινήσεις εσωτερικού μεγαλύτερων αποστάσεων, αλλά τα ηλεκτρικά λεωφορεία συνιστούν, επί του παρόντος, επιλογή μόνο για τις αστικές δημόσιες συγκοινωνίες καθώς έχουν περιορισμένη αυτονομία. Ως εκ τούτου, κινδυνεύουμε να μην επιτύχουμε τον επιμέρους στόχο για τα λεωφορεία μηδενικών εκπομπών τουλάχιστον κατά την πρώτη περίοδο προ του 2025. Η χρήση βιομεθανίου, που θεωρείται στον κατάλογο απογραφής των αερίων θερμοκηπίου ότι είναι καύσιμο μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, θα μπορούσε να συμβάλει ώστε να διασφαλισθεί ομαλότερη μετάβαση σε μεταφορές χαμηλών εκπομπών σε χώρες όπου τα ηλεκτρικά ή υδρογονοκίνητα λεωφορεία δεν είναι ακόμη βιώσιμη επιλογή για τις δημόσιες συγκοινωνίες στην περιφέρεια.

Κατά συνέπεια, και επισημαίνοντας ξανά ότι συντάσσεται υπέρ και στηρίζει τους στόχους και τις επιδιώξεις της οδηγίας, η Εσθονία θεωρεί λυπηρό ότι ο επιμέρους στόχος μπορεί να επιτευχθεί μόνο με ηλεκτρικά ή υδρογονοκίνητα λεωφορεία. Στο πλαίσιο αυτό, η Εσθονία θα απέχει όσον αφορά την τρέχουσα νομοθετική πρόταση.

Δήλωση της Αυστρίας

Η Αυστρία υποστηρίζει κατ' αρχήν τους στόχους της παρούσας οδηγίας και επισημαίνει την ανάγκη επίτευξης των κλιματικών στόχων της ΕΕ με σαφή μέτρα. Ωστόσο, η Αυστρία εκφράζει προβληματισμό επειδή οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν ακόμη να προβλεφθούν, οι δε προδιαγεγραμμένες ποσοτώσεις για τις δημόσιες συγκοινωνίες θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ανεπιθύμητο περιορισμό της προσφοράς των δημόσιων αυτών συγκοινωνιών. Επιπλέον, η κατασκευή των αναγκαίων υποδομών θα συνεπιφέρει επιπρόσθετες δαπάνες. Ως εκ τούτου, η Αυστρία καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εγκρίνει εθνικά προγράμματα στήριξης για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας, ιδίως στις δημόσιες μεταφορές, και, προσέτι, να εκπονήσει προγράμματα στήριξης και προώθησης σε επίπεδο ΕΕ προκειμένου να στηρίξει τη μετάβαση προς καθαρά οχήματα. Επιπλέον, η εφαρμογή της οδηγίας αυτής θα οδηγήσει σε μαζική αύξηση της γραφειοκρατίας. Για τους λόγους αυτούς, η Αυστρία δεν μπορεί να συμφωνήσει με την οδηγία και, ως εκ τούτου, απέχει της ψηφοφορίας.

Δήλωση της Πολωνίας

Η Πολωνία υποστηρίζει θερμά τον γενικό στόχο της προτεινόμενης τροποποιημένης οδηγίας να αυξηθεί η διείσδυση στην αγορά καθαρών οχημάτων, δηλ. οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, στο πλαίσιο των δημοσίων συμβάσεων, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση των συνολικών εκπομπών από τις μεταφορές καθώς και στην ανταγωνιστικότητα και την ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών.

Από την έναρξη της διαδικασίας, η Πολωνία κατέθεσε την υποστήριξή της προς την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επέδειξε προσήλωση προκειμένου να επιτευχθεί ο πλέον κατάλληλος συμβιβασμός, ο οποίος θα ήταν, αφενός, αρκετά φιλόδοξος ώστε να επιτυγχάνεται ο περιγραφείς στόχος και, αφετέρου, εφικτό να εφαρμοσθεί.

Θεωρούμε ότι το επίπεδο φιλοδοξίας που προτάθηκε αρχικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι τεκμηριωμένο και ήδη πολύ υψηλό. Η αύξηση του επιπέδου των στόχων για τα ελαφρά οχήματα χωρίς ισχυρό υπόβαθρο ανάλυσης δεν είναι σκόπιμη κατά τη γνώμη μας, ειδικότερα καθώς το χαμηλότερο επίπεδο φιλοδοξίας για τους στόχους αναφορικά με τα ελαφρά οχήματα που προτάθηκε από την Επιτροπή προέκυψε από την αξιολόγηση της διαθεσιμότητας καθαρών ελαφρών οχημάτων και της ωριμότητας της εν λόγω αγοράς. Επιπλέον, η Πολωνία είναι της άποψης ότι η περίοδος εφαρμογής θα πρέπει να διαρκεί 30 μήνες.

Η μεγαλύτερη διάρκεια δεν θα επιδράσει αρνητικά στους στόχους της τροποποιημένης οδηγίας. Αντιθέτως, μπορεί να παρέχει προστιθέμενη αξία στην ποιότητα των μέτρων εφαρμογής. Η τροποποιημένη οδηγία δεν προβλέπει έτοιμες λύσεις, η εφαρμογή των οποίων θα μπορούσε να εγγυηθεί την επίτευξη των προβλεπόμενων στόχων. Η μεταφορά της οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο θα απαιτήσει στιβαρή ανάλυση καθώς και ανάπτυξη, δοκιμές και εφαρμογή νέων λύσεων προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί.

Στο εσωτερικό κάθε χώρας, υπάρχουν διαφορετικές ιδιαιτερότητες σε επιμέρους περιοχών και τοπικών κοινοτήτων, δομών και διοικητικών εξαρτήσεων, καθώς και ειδών οντοτήτων που αγοράζουν οχήματα ή παρέχουν υπηρεσίες με τη χρήση τους. Οι νέες λύσεις θα απαιτήσουν, κατά πάσαν πιθανότητα, νομικές μεταβολές μεγάλης εμβέλειας, οι οποίες θα υποβληθούν στην κοινοβουλευτική διαδικασία.

Ως εκ τούτου, η Πολωνία δεν μπορεί να υποστηρίξει την οδηγία στην τρέχουσα μορφή της.

Δήλωση της Τσεχικής Δημοκρατίας

Αν και η Τσεχική Δημοκρατία αναγνωρίζει πλήρως ότι είναι αναγκαίο να προωθήσουμε την απεξάρτηση του τομέα των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, αυτή η νέα οδηγία εγείρει τον έντονο προβληματισμό μας, όχι μόνο γενικότερα όσον αφορά το επίπεδο φιλοδοξίας της, αλλά και πιο συγκεκριμένα όσον αφορά τον πιθανό αρνητικό αντίκτυπό της στην ποιότητα των δημοσίων συγκοινωνιών.

Αναμένουμε ότι η Επιτροπή θα παρακολουθεί διαρκώς την επίδραση που αυτή η νέα οδηγία θα έχει στις συμβαλλόμενες αρχές. Η οδηγία δύναται να έχει αντίκτυπο ιδιαίτερα σε αρχές αρμόδιες για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, που έχουν ως αντικείμενο την παροχή επιβατικών μεταφορών. Η Επιτροπή είναι σε θέση να προτείνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα εάν η εφαρμογή της παρούσας οδηγίας οδηγήσει, σε ορισμένες χώρες ή περιφέρειες, στον περιορισμό του εύρους των δημοσίων συγκοινωνιών δυνάμει υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Καλούμε επίσης την Επιτροπή να διερευνήσει κάθε δυνατό μέτρο αναφορικά με τους τρόπους μελλοντικής στήριξης προς την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στον τομέα των δημοσίων συγκοινωνιών, μεταξύ άλλων μέτρα σχετικά με κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.
