

Bruxelles, 29. svibnja 2019.
(OR. en, de)

Međuinstitucijski predmet:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

NAPOMENA O TOČKI „I/A”

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Predmet:	Nacrt DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Direktive 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (prvo čitanje) – donošenje zakonodavnog akta – izjave

Izjava Njemačke

Njemačka podupire namjeru ove Direktive, tj. da se javnom nabavom čistih vozila u cestovnom prijevozu doprinese postizanju ciljeva u sektoru prijevoza u odnosu na kvalitetu zraka i klimu.

Signalima koji se ovom Direktivom šalju tržištima može se potaknuti ponuda čistih vozila u srednjoročnom i dugoročnom razdoblju. Međutim, u nekim podsektorima obuhvaćenima ovom Direktivom ta su vozila još uvijek znatno skuplja i još nisu dostupna u dostatnim količinama. U trenutačnim se okolnostima ne može predvidjeti hoće li u budućnosti ona biti dostupna u dostatnom broju i hoće li ih javni sektor moći financirati.

Provedba ove Direktive u nekim podsektorima uključivat će znatan trošak i administrativno opterećenje za države članice. To posebno vrijedi za države članice s federalnim uređenjem. Budući da je za ispunjenje visokih kvota čistih autobusa već u kratkom roku potrebno dodatno financiranje za okolišno prihvatljiv javni prijevoz, to će dovesti do viših cijena prijevoza za pojedinačne korisnike.

Zbog navedenih razloga Njemačka ne može poduprijeti ovu Direktivu u njezinu sadašnjem obliku.

Izjava Slovačke Republike

Iako Slovačka Republika u načelu podupire ciljeve ove Direktive, želi naglasiti da financijski učinci Direktive nisu predstavljeni na odgovarajućoj razini i da ciljevi predviđeni za sektor javnog prijevoza mogu dovesti do ograničenja u pružanju usluga javnog prijevoza.

Osim toga, izgradnjom potrebne infrastrukture prouzrokovat će se dodatni troškovi.

Slovačka osim toga smatra da će zbog skraćivanja razdoblja prenošenja koje je dogovoreno u završnom tekstu doći do problema u pravilnoj provedbi Direktive, kako na državnoj, tako i na regionalnoj razini.

Slovačka Republika osim toga smatra da će provedbom ove Direktive doći do povećanja administrativnog opterećenja.

Zbog navedenih razloga Slovačka Republika ne može poduprijeti Direktivu.

Izjava Estonije

Estonija u potpunosti podupire namjeru i ciljeve Direktive kojom se utire put mobilnosti s niskom razinom emisija. Podupiremo pomak prema javnom prijevozu s niskim i nultim emisijama i namjeravamo ići u tom smjeru.

Međutim, Estonija bi željela ponoviti svoju zabrinutost u vezi s podciljem od 50 % za autobuse s nultim emisijama (Prilog, Tablica 4., bilješka). Točnije, Estonija smatra da bi se tim podciljem moglo spriječiti odabir tehnologije koja najbolje odgovara lokalnim uvjetima država članica. Mogućnost nabave autobusa s nultim emisijama kao obveze u različitim državama članicama nije pomno analizirana. U procjeni učinka Komisije nije predviđeno niti analizirano postavljanje podcilja u odnosu na autobuse s nultim emisijama. Ni Vijeće nije provelo procjenu učinka o tom pitanju. Postavljanje takvog cilja odabir je politike sa znatnim učinkom, kako na države članice, tako i na industriju. Zbog toga ta vrsta mjere politike ne bi trebala biti donesena u žurbi bez daljnje analize učinka.

Što se tiče Estonije, s obzirom na trenutačnu infrastrukturu i tehnološki razvoj, uključujući troškove tehnologije, samo se električni autobusi mogu smatrati kao autobusi s nultim emisijama u smislu ove Direktive. Posljednjih godina dva naša najveća grada sklopila su ugovore za ponude dugoročnog javnog prijevoza, a naš glavni grad također se obvezao da će u predstojećim godinama obnoviti trećinu svojeg autobusnog voznog parka autobusima na komprimirani prirodni plin koji kao gorivo upotrebljavaju biometan. Država je također bila aktivno uključena u potporu uvođenju infrastrukture za punjenje biometanom diljem zemlje. Smatramo da biometan može poslužiti kao gorivo s nultim emisijama CO₂ i da se proizvodnjom biometana iz poljoprivrednih ostataka povećava gospodarska aktivnost u ruralnim područjima. Proizvodnjom biometana iz biorazgradivog otpada doprinosi se postizanju ciljeva kružnoga gospodarstva.

U Estoniji je za većinu javne nabave u području prijevoza odgovorno nekoliko većih općina. To znači da će se do 2025. većina ugovora o javnoj nabavi autobusa odnositi na prijevoz na većim udaljenostima među različitim pokrajinama, a električni autobusi trenutačno su mogući samo u gradskom javnom prijevozu jer je njihov doseg vožnje ograničen. Stoga postoji opasnost da najmanje tijekom prvog razdoblja do 2025. nećemo postići podcilj u odnosu na autobuse s nultim emisijama. Upotrebom biometana, koji se smatra gorivom s nultim emisijama CO₂ u inventaru stakleničkih plinova, moglo bi se pomoći osiguravanju lakšeg prijelaza na prijevoz s niskom razinom emisija u zemljama u kojima električni autobusi ili autobusi na vodikov pogon još nisu izvediva mogućnost za regionalni javni prijevoz.

Stoga, ponovno naglašavajući svoju predanost i potporu namjeri i ciljevima ove Direktive, Estonija izražava žaljenje da se podcilj može ispuniti samo električnim autobusima ili autobusima na vodikov pogon. U tom se kontekstu Estonija suzdržava od glasovanja o trenutnom zakonodavnom prijedlogu.

Izjava Austrije

Österreich unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen dieser Richtlinie und verweist auf die Notwendigkeit, die EU Klimaziele mit klaren Maßnahmen zu erreichen. Österreich zeigt sich dennoch besorgt, weil die finanziellen Auswirkungen dieser Richtlinie noch nicht absehbar sind und die vorgeschriebenen Zielquoten im Öffentlichen Personennahverkehr eine ungewünschte Einschränkung des ÖPNV-Angebotes nach sich ziehen könnten. Überdies führt die Errichtung der erforderlichen Infrastruktur zu zusätzlichen Kosten. Daher fordert Österreich die Europäische Kommission dazu auf, nationale Unterstützungsprogramme zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie besonders im Öffentlichen Verkehr zu befürworten und zusätzlich auf EU-Ebene Unterstützungs- und Förderprogramme bereit zu stellen, um die Umstellung auf saubere Fahrzeuge zu unterstützen. Ferner wird der Vollzug dieser Richtlinie zu einer massiven Erhöhung des bürokratischen Aufwandes führen. Aus diesen Gründen kann Österreich der Richtlinie nicht zustimmen und enthält sich daher der Stimme.

Izjava Poljske

Poljska snažno podupire opću namjeru predložene izmijenjene direktive, kojom se želi povećati uvođenje čistih vozila na tržište, tj. vozila s niskim i nultim emisijama u okviru javne nabave i tako doprinijeti smanjenju ukupnih emisija u prijevozu, tržišnom natjecanju i rastu u sektoru prijevoza.

Poljska je od početka davala potporu prijedlogu Europske komisije i bila je predana postizanju najboljeg kompromisa koji bi s jedne strane bio dovoljno ambiciozan da se postigne zacrtani cilj, a s druge strane provediv.

Smatramo da je razina ambicije iz početnog prijedloga Europske komisije utemeljena na dokazima i već vrlo ambiciozna. Podizanje razine ciljeva za laka teretna vozila bez čvrstog analitičkog temelja smatramo neprimjerenim, posebno zato jer je niža razina ambicije u odnosu na ciljeve za laka teretna vozila kako ih je predložila Komisija proizašla iz procjene dostupnosti čistih lakih teretnih vozila i zrelosti tog tržišta. Poljska osim toga smatra da bi razdoblje provedbe trebalo biti 30 mjeseci.

Dulje razdoblje ne bi negativno utjecalo na namjere izmijenjene direktive. Time bi se naprotiv pružila dodatna vrijednost kvaliteti provedbenih mjera. U izmijenjenoj direktivi ne nalaze se gotova rješenja čijom bi se provedbom jamčilo postizanje zacrtanih ciljeva. Za prenošenje direktive u nacionalno pravo bit će potrebna detaljna analiza kao i osmišljavanje, testiranje i uvođenje novih rješenja s ciljem postizanja zacrtanih ciljeva.

U svakoj zemlji postoje specifičnosti pojedinih regija i lokalnih zajednica, struktura i upravnih ovisnosti, vrsta subjekata koji kupuju vozila ili njihovom upotrebom pružaju usluge. Za nova rješenja najvjerojatnije će biti potrebne dalekosežne zakonodavne izmjene zakona koje će se donijeti u parlamentu.

Stoga Poljska ne može poduprijeti Direktivu u njezinu sadašnjem obliku.

Izjava Češke

Iako Češka u potpunosti priznaje da je potrebno unaprijediti dekarbonizaciju sektora prijevoza, izražavamo veliku zabrinutost zbog ove nove Direktive, ne samo općenito što se tiče razine ambicije, nego konkretnije što se tiče mogućeg negativnog učinka na kvalitetu javnog prijevoza.

Očekujemo od Komisije da trajno prati na koji će način ova nova Direktiva utjecati na javne naručitelje. Ova Direktiva posebno može utjecati na tijela nadležna za dodjelu ugovora o javnim uslugama u smislu Uredbe (EZ) br. 1370/2007 koji za predmet imaju pružanje usluga prijevoza putnika. Komisija treba biti u mogućnosti predložiti odgovarajuće korektivne mjere u slučaju da zbog provedbe ove Direktive u nekim zemljama ili regijama dođe do smanjenja opsega javnog prijevoza u okviru obveza javnih usluga.

Također pozivamo Komisiju da ispita kojim se sve mjerama u budućnosti može poduprijeti provedbu ove Direktive u području javnog prijevoza, uključujući mjere koje se odnose na pravila o državnim potporama.
