



Brüsszel, 2019. május 29.
(OR. en, de)

Intézményközi referenciaszám:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a tisztá és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról (első olvasat) – A jogalkotási aktus elfogadása – Nyilatkozatok

Németország nyilatkozata

Németország támogatja az irányelv azon célkitűzését, hogy tiszta közúti járművek közbeszerzése révén a közlekedés területén hozzájáruljon a levegőminőséggel és az éghajlattal kapcsolatos célok eléréséhez.

Az irányelv által a piacnak küldött jelzések közép- és hosszú távon ösztönözhetik a tiszta járművek kínálatát. Az ilyen járművek azonban az irányelv által szabályozott egyes alágazatokban jelenleg sokkal drágábbak, és nem állnak rendelkezésre kellő mennyiségben. A jelenlegi körülmények között nem látható előre, hogy a kínálat kielégítő lesz-e a jövőben, és a közszféra számára is megfizethető lesz-e.

Az irányelv végrehajtása az egyes alágazatokban jelentős költségekkel és jelentős adminisztratív teherrel jár majd a tagállamok számára. Ez különösen igaz a szövetségi szerkezetű tagállamok esetében. A tiszta buszok részarányára vonatkozó, már rövid távon teljesítendő magas célértékek esetében több forrásra van szükség a tiszta helyi tömegközlekedés érdekében, ami az egyéni utasok számára megdrágítja majd a jegyárakat.

Ezen okok miatt Németország a jelenlegi formájában nem tudja támogatni az irányelvet.

A Szlovák Köztársaság nyilatkozata

A Szlovák Köztársaság általánosságban támogatja az irányelv célkitűzéseit, ugyanakkor emlékeztetni kíván arra, hogy az irányelv pénzügyi hatásait nem ismertették megfelelő szinten, és a tömegközlekedési ágazat tekintetében előirányozott célok a tömegközlekedési szolgáltatások nyújtásának korlátozásához vezethetnek.

Ezenfelül a szükséges infrastruktúra megépítése további költségekkel jár majd.

Szlovákia úgy véli továbbá, hogy az átültetési határidő lerövidítése, amelyről a végleges szövegben megállapodás született, állami és regionális szinten egyaránt problémákat fog okozni az irányelv megfelelő végrehajtása terén.

A Szlovák Köztársaság emellett úgy véli, hogy az irányelv végrehajtása növelni fogja az adminisztratív terheket.

Ezen okok miatt a Szlovák Köztársaság nem tudja támogatni az irányelvet.

Észtország nyilatkozata

Észtország teljes mértékben támogatja az irányelv céljait és célkitűzéseit, amelyek megteremtik az alacsony kibocsátású mobilitás lehetőségeit. Támogatjuk az alacsony és nulla kibocsátású tömegközlekedés felé való elmozdulást, és ez célunk is.

Észtország azonban ismételten aggodalmát fejezi ki a kibocsátásmentes buszok 50%-os részarányára vonatkozó célérték miatt (melléklet, lábjegyzet a 4. táblázathoz). Pontosabban Észtország úgy véli, hogy a célérték megnehezítheti azon technológia kiválasztását, amely a legjobban illeszkedik a tagállamok helyi körülményeihez. Nem elemezték alaposan, hogy a különböző tagállamok milyen mértékben képesek kibocsátásmentes autóbuszokat kötelező jelleggel beszerezni. A Bizottság a hatásvizsgálatában nem jelezte, és nem is vizsgálta a kibocsátásmentes buszok részarányára vonatkozó célérték meghatározását. Ebben az ügyben nem készült tanácsi hatásvizsgálat sem. E cél érték előírása politikai döntés, amely jelentős hatást gyakorol a tagállamokra, de az iparra is. Ily módon egy ilyen jellegű szakpolitikai intézkedést nem célszerű sietséggel és további hatásvizsgálat elvégzése nélkül elfogadni.

Észtország esetében, valamint tekintettel a jelenlegi infrastruktúrára és technológiai fejlődésre, beleértve a technológia árát is, csak az elektromos buszok tekinthetők az irányelv értelmében vett kibocsátásmentes autóbuszoknak. Az elmúlt években két nagyvárosunk kötött szerződéseket hosszú távú tömegközlekedési közbeszerzési pályázatok keretében, fővárosunk pedig vállalta, hogy a következő években megújítja buszflottájának egyharmadát, és biometánnal üzemelő CNG-buszokkal váltja fel. Az állam emellett aktívan támogatta a biometán töltőállomások infrastruktúrájának kiépítését az ország egészében. Úgy látjuk, hogy a biometán olyan CO₂-kibocsátással nem járó üzemanyag, amelynek a mezőgazdasági hulladékból történő előállítása kiegészítő gazdasági tevékenység lehet a vidéki területeken. A biológiailag lebomló hulladékból előállított biometán hozzájárul a körforgásos gazdasággal kapcsolatos célok eléréséhez.

Észtországban néhány nagyobb település bonyolítja a tömegközlekedéssel kapcsolatos közbeszerzések többségét. Ennek következtében 2025-ig a buszos közbeszerzési szerződések többsége az országos szintű, távolsági közlekedésre fog vonatkozni, ugyanakkor az elektromos buszok jelenleg csak a városi tömegközlekedésben jelentenek alternatívát, mivel csak korlátozott távolságot tudnak megtenni. Ezért fennáll annak a kockázata, hogy legalább az első, 2025-ig tartó időszakban nem fogjuk tudni elérni a kibocsátásmentes buszok részarányára vonatkozó célértéket. Az üvegházhatású gázok nyilvántartása szerint CO₂-kibocsátással nem járó biometán használata elősegítheti az alacsony kibocsátású közlekedésre való zökkenőmentesebb átállást azokban az országokban, ahol az elektromos vagy hidrogénmeghajtású autóbuszok még nem jelentenek életképes alternatívát a regionális tömegközlekedés számára.

Következésképpen, és ismételten hangsúlyozva az irányelv céljai és célkitűzései iránti elkötelezettségét és támogatását, Észtország sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az említett célérték csak elektromos vagy hidrogénmeghajtású buszokkal valósítható meg. Ezek ismeretében Észtország tartózkodni fog a jelenlegi jogalkotási javaslat vonatkozásában.

Ausztria nyilatkozata

Ausztria elvben támogatja ezen irányelv célkitűzéseit, és rámutat arra, hogy az EU éghajlati céljait egyértelmű intézkedésekkel kell elérni. Ausztria mindazonáltal aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy ennek az irányelvnek a pénzügyi hatásai még nem beláthatók, és a helyi tömegközlekedés tekintetében előírt célértékek azzal a nem kívánt következménnyel járhatnak, hogy csökken a helyi tömegközlekedési szolgáltatások mértéke. Emellett a szükséges infrastruktúra kiépítése is többletköltségeket eredményez. Ausztria ezért arra kéri az Európai Bizottságot, hogy különösen a tömegközlekedés területén segítse elő a nemzeti támogatási programokat ezen irányelv célkitűzéseinek elérése érdekében, és emellett biztosítson uniós szintű támogatási és finanszírozási programokat is a tiszta üzemű járművekre való átállás támogatása érdekében. Ezen túlmenően ennek az irányelvnek a végrehajtása az adminisztratív terhek jelentős növekedéséhez fog vezetni. Az említett okok miatt Ausztria nem tudja támogatni az irányelvet, ezért tartózkodik.

Lengyelország nyilatkozata

Lengyelország határozottan támogatja a javasolt módosított irányelv általános célját, vagyis a tiszta, azaz az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek közbeszerzési piacokon való elterjedésének javítását, ami hozzájárul a teljes közlekedési kibocsátás csökkentéséhez, valamint a közlekedési ágazat versenyképességéhez és növekedéséhez.

Lengyelország a folyamat kezdetétől fogva támogatóan állt az Európai Bizottság javaslatához, és elkötelezetten törekedett a legmegfelelőbb kompromisszum elérésére, amelynek egyrészt a kitűzött cél eléréséhez kellően ambiciózusnak, másrészt a végrehajtás szintjén megvalósíthatónak kellene lennie.

Úgy véljük, hogy az Európai Bizottság által eredetileg javasolt ambíciószint tényeken alapul, és már most is nagyívű. Véleményünk szerint alapos elemzések nélkül nem helyénvaló a könnyűgépjárművekre vonatkozó célértékek szintjének emelése, különösen, mivel a Bizottság által a könnyűgépjárművek tekintetében javasolt kevésbé ambiciózus célértékek a tiszta könnyűgépjárművek rendelkezésre állásának és e piac érettségének értékelésén alapultak. Lengyelország továbbá azon a véleményen van, hogy a végrehajtási időszaknak 30 hónapnak kellene lennie.

A hosszabb időszak nem érintené hátrányosan a módosított irányelv céljait. Ellenkezőleg, hozzáadott értéket jelentene a végrehajtási intézkedések színvonala szempontjából. A módosított irányelv nem tartalmaz olyan kész megoldásokat, amelyek végrehajtása garantálná a tervezett célok elérését. Az irányelv nemzeti jogba való átültetése alapos elemzést, valamint új megoldások kidolgozását, tesztelését és bevezetését teszi szükségessé a kitűzött célok elérése érdekében.

Az egyes országokon belüli régiók és helyi közösségek eltérő sajátosságokkal, struktúrákkal és közigazgatási helyzettel rendelkeznek, és eltérő az is, hogy milyen típusú szervezetek vásárolnak járműveket, illetve nyújtanak szolgáltatásokat e járművekkel. Az új megoldások nagy valószínűséggel messzemenő jogi változtatásokat tesznek szükségessé, amelyeknek keresztül kell menniük a parlamenti folyamaton.

Ezért Lengyelország jelenlegi formájában nem tudja támogatni az irányelvet.

A Cseh Köztársaság nyilatkozata

A Cseh Köztársaság teljes mértékben elismeri a közlekedési ágazat szén-dioxid-mentesítése előmozdításának szükségességét, ugyanakkor az új irányelv nem csupán általánosságban a célkitűzések szintjét illetően tölt el minket súlyos aggodalommal, hanem konkrétan a tömegközlekedés minőségére gyakorolt lehetséges kedvezőtlen hatását illetően is.

Elvárjuk a Bizottságtól, hogy folyamatosan ellenőrizze, hogy ez az új irányelv hogyan érinti az ajánlatkérő szerveket. Az irányelv hatással lehet különösen az olyan hatóságokra, amelyek az 1370/2007/EK rendelet értelmében vett közszolgáltatási szerződéseket ítélnék oda személyszállítási szolgáltatások nyújtása terén. A Bizottságnak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy megfelelő korrekciós intézkedéseket hozhasson abban az esetben, ha ezen irányelv végrehajtása miatt egyes országok vagy régiók csökkentik a közszolgáltatási kötelezettségek keretében nyújtott tömegközlekedési szolgáltatásokat.

Felkérjük továbbá a Bizottságot, hogy vizsgáljon meg minden lehetséges intézkedést arra vonatkozóan, hogy miként lehet támogatni a jövőben ennek az irányelvnek a végrehajtását a tömegközlekedés területén, beleértve az állami támogatási szabályokkal kapcsolatos intézkedéseket is.
