



Briuselis, 2019 m. gegužės 29 d.
(OR. en, de)

9425/19
ADD 1

Tarpinstitucinė byla:
2017/0291(COD)

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

PRANEŠIMAS DĖL „I/A“ PUNKTO

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinųjų atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaršias ir efektyviai energiją vartojančias kelių transporto priemones, projektas (pirmasis svarstymas) – Teisėkūros procedūra priimamo akto priėmimas – Pareiškimai

Vokietijos pareiškimas

Vokietija remia šios direktyvos tikslą – viešųjų pirkimų naudojimą netaršioms kelių transporto priemonėms įsigyti siekiant padėti pasiekti su oro kokybe ir klimatu susijusius tikslus transporto sektoriuje.

Vidutinės trukmės ir ilguoju laikotarpiu šia direktyva rinkai siunčiami ženklai gali paskatinti netaršių transporto priemonių tiekimą. Vis dėlto kai kuriuose posektoriuose, kuriems taikoma ši direktyva, šios transporto priemonės tebėra gerokai brangesnės ir jos dar nėra prieinamos pakankamai kiekiams. Dabartinėmis sąlygomis dar negalima numatyti, ar ateityje jų bus pakankamas kiekis ir ar viešasis sektorius bus pajėgus jų įsigyti.

Šią direktyvą įgyvendinant kai kuriuose posektoriuose valstybės narės, ypač federalinės struktūros valstybės narės, patirs didelių išlaidų ir jose susidarys didelis biurokratizmas. Nustačius dideles netaršių autobusų kvotas, kurių privalės būti laikomasi trumpuoju laikotarpiu, reikės didesnio aplinkos neteršiančiam viešajam transportui skirto finansavimo, todėl padidės individualiems keleiviams taikomos bilietų kainos.

Dėl pirmiau išdėstytų priežasčių Vokietija negali patvirtinti dabartinės redakcijos direktyvos.

Slovakijos pareiškimas

Slovakija iš esmės pritaria šios direktyvos tikslams, tačiau norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad šios direktyvos finansinis poveikis nebuvo atspindėtas reikiamu lygmeniu, o viešojo transporto sektoriui numatyti tiksliniai rodikliai gali nulemti viešojo transporto paslaugų teikimo apribojimus.

Be to, reikiamos infrastruktūros statyba pareikalaus papildomų išlaidų.

Be to, Slovakija mano, kad trumpesnis perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpis, dėl kurio buvo susitarta galutiniame tekste, sukels tinkamo direktyvos įgyvendinimo problemų tiek valstybės, tiek regionų lygmeniu.

Slovakija taip pat mano, kad įgyvendinant šią direktyvą padidės administracinė našta.

Dėl šių priežasčių Slovakija negali pritarti šiai direktyvai.

Estijos pareiškimas

Estija visapusiškai remia šios direktyvos uždavinius ir tikslus, kuriais sudaromos sąlygos mažataršiam judumui. Remiame mažataršio ir nulinės taršos viešojo transporto idėją ir ketiname ją įgyvendinti.

Vis dėlto Estija norėtų dar kartą išreikšti savo susirūpinimą dėl 50 % potikslio dėl nulinės taršos autobusų (priedo 5 lentelės išnaša). Konkrečiai, Estija mano, kad dėl šio potikslio galėtų būti trukdoma pasirinkti technologijas, kurios geriausiai tinka valstybių narių vietos sąlygoms. Nėra nuodugnai išnagrinėti įvairių valstybių narių pajėgumai privaloma tvarka įsigyti nulinės taršos autobusų rengiant viešuosius pirkimus. Komisijos atliktame poveikio vertinime nėra numatyta galimybė nustatyti potikslį nulinės taršos autobusams ir tokia galimybė nėra išnagrinėta. Taryba taip pat neatliko jokio poveikio vertinimo šiuo klausimu. Šio tikslo nustatymas yra politinis pasirinkimas, darantis didelį poveikį ne tik valstybėms narėms, bet ir pramonei. Todėl tokia politikos priemonė neturėtų būti priimama paskubomis be jokios papildomos poveikio analizės.

Estijos atveju ir atsižvelgiant į dabartinę infrastruktūrą bei technologinę plėtrą, įskaitant technologijų kainą, tik elektriniai autobusai gali būti laikomi nulinės taršos autobusais, kaip apibrėžta šioje direktyvoje. Pastaraisiais metais du iš mūsų didžiausių miestų sudarė sutartis dėl ilgalaikio viešojo transporto konkursų, o mūsų sostinė taip pat įsipareigojo artimiausiais metais atnaujinti trečdalį savo autobusų parko įsigydamą naujų biometano kurą naudojančių suslėgtomis gamtinėmis dujomis varomų autobusų. Valstybė taip pat aktyviai dalyvavo remiant biometano degalinių infrastruktūros kūrimą visoje šalyje. Mūsų nuomone, biometanas yra viena iš galimybių tiekti nulinio išmetamo CO₂ kiekio kurą, taip pat būdas pritraukti papildomos ekonominės veiklos į kaimo vietas gaminant biometaną iš žemės ūkio atliekų. Gaminant biometaną iš biologiškai skaidžių atliekų padedama siekti žiedinės ekonomikos tikslų.

Estijoje keliose didesnėse savivaldybėse vykdoma dauguma viešojo transporto viešųjų pirkimų. Todėl esame tokioje padėtyje, kad iki 2025 m. į daugumą autobusų įsigijimo rengiant viešuosius pirkimus sutarčių bus įtrauktas ilgesnių atstumų apskritis jungiantis transportas, o elektrinius autobusus šiuo metu būtų galima naudoti tik miesto viešajam transportui, nes jais nuvažiuojamas atstumas yra ribotas. Todėl bent pirmuoju etapu iki 2025 m. galime nepasiekti potikslio dėl nulinės taršos autobusų. Biometano, kuris šiltnamio efektą sukeliančių dujų apskaitoje laikomas nulinio išmetamo CO₂ kiekio kuru, naudojimas galėtų padėti užtikrinti sklandesnę perėjimą prie mažataršio transporto šalyse, kuriose elektra arba vandeniliu varomi autobusai dar nėra perspektyvi galimybė regioninio viešojo transporto srityje.

Todėl, dar kartą pabrėždama įsipareigojimą ir paramą direktyvos uždaviniams ir tikslams, Estija apgailestauja, kad potikslis gali būti pasiektas tik elektra ar vandeniliu varomų autobusų atžvilgiu. Tokiomis aplinkybėmis Estija susilaikys dėl dabartinio pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

Austrijos pareiškimas

Austrija iš esmės remia šios direktyvos tikslus ir akcentuoja tai, kad ES klimato tikslų reikia siekti imantis aiškių priemonių. Vis dėlto Austrijai kelia susirūpinimą tai, kad finansinis direktyvos poveikis dar nėra aiškus, o viešojo transporto sektoriui nustatyti tikslai gali turėti nenumatytų pasekmių – apriboti viešojo transporto paslaugų teikimą. Be to, reikiamos infrastruktūros statyba pareikalaus papildomų išlaidų. Todėl Austrija ragina Europos Komisiją skatinti nacionalines paramos programas šios direktyvos tikslams, ypač susijusiems su viešuoju transportu, pasiekti ir papildomai numatyti paramą ir finansavimo programas ES lygmeniu siekiant remti perėjimą prie netaršių transporto priemonių. Be to, dėl šios direktyvos įgyvendinimo susidarys gerokai didesnė administracinė našta. Dėl šių priežasčių Austrija negali pritarti direktyvai, todėl nuo balsavimo susilaiko.

Lenkijos pareiškimas

Lenkija tvirtai remia siūlomos iš dalies pakeistos direktyvos bendrą tikslą – padidinti netaršių, t. y. mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių paplitimą rinkoje rengiant viešuosius pirkimus ir taip prisidėti prie bendro transporto išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir konkurencingumo bei augimo transporto sektoriuje.

Nuo pačios šio proceso pradžios Lenkija pritarė Europos Komisijos pasiūlymui ir buvo pasiryžusi siekti tinkamiausio kompromiso, kuris, viena vertus, būtų pakankamai plataus užmojo, kad būtų pasiektas užsibrėžtas tikslas, kita vertus, jis būtų įgyvendintinas.

Manome, kad Europos Komisijos iš pradžių pasiūlytas užmojo lygis yra pagrįstas įrodymais ir jau yra labai platus. Mūsų nuomone, lengviesiems krovininiams automobiliams nustatytų tikslų griežtinimas neturint patikimo analitinio pagrindo yra nederamas, visų pirma dėl to, kad lengviesiems krovininiams automobiliams skirtus siauresnio užmojo tikslus Komisija nustatė atsižvelgdama į galimybių įsigyti netaršių lengvųjų krovininių automobilių vertinimą ir šios rinkos brandą. Be to, Lenkija laikosi nuomonės, kad įgyvendinimo laikotarpis turėtų būti 30 mėnesių.

Ilgesnis laikotarpis nepadarys neigiamo poveikio iš dalies pakeistos direktyvos tikslams. Priešingai, įgyvendinimo priemonių kokybei tai suteiks pridėtinės vertės. Iš dalies pakeistoje direktyvoje nėra pateikta konkrečių sprendimų, kurių įgyvendinimas garantuotų tai, kad bus pasiekti numatyti tikslai. Direktyvos perkėlimas į nacionalinę teisę pareikalaus išsamios naujų sprendimų analizės, plėtojimo, bandymų ir diegimo siekiant nustatyti tikslų.

Kiekvienoje šalyje atskiri regionai ir vietos bendruomenės, struktūra ir administracinis priklausomumas, subjektų, įsigyjančių transporto priemonės ar teikiančių naudojimosi jomis paslaugas, rūšys pasižymi įvairiais ypatumais. Dėl naujų sprendimų greičiausiai reikės atlikti plataus masto teisės aktų pakeitimus taikant parlamentines procedūras.

Todėl Lenkija negali pritarti dabartinės redakcijos direktyvai.

Čekijos pareiškimas

Čekija visapusiškai pripažįsta, kad turi būti judama transporto sektoriaus priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo linkme, tačiau ši nauja direktyva kelia jai didelį susirūpinimą ne tik apskritai dėl užmojo lygio, bet konkrečiu dėl galimo neigiamo poveikio viešojo transporto kokybei.

Tikimės, kad Komisija nuolat stebės, kokį poveikį ši nauja direktyva daro perkančiosioms organizacijoms. Ši direktyva visų pirma gali padaryti poveikį organizacijoms, atsakingoms už Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatytų viešojo paslaugų pirkimo sutarčių, kurių dalykas yra keleivinio transporto paslaugų teikimas, skyrimą. Komisija turi galėti imtis atitinkamų taisomųjų veiksmų, jei įgyvendinant šią direktyvą kai kuriose šalyse ar regionuose viešojo transporto aprėptis vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus sumažėtų.

Taip pat prašome Komisijos išnagrinėti visas priemones, kurių būtų galima imtis siekiant ateityje remti šios direktyvos įgyvendinimą viešojo transporto srityje, įskaitant priemones, susijusias su valstybės pagalbos taisyklėmis.