



Briselē, 2019. gada 29. maijā
(OR. en, de)

**Starpiestāžu lieta:
2017/0291(COD)**

**9425/19
ADD 1**

**CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144**

"I/A" PUNKTA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Projekts – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par "tīro" un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (pirmais lasījums) – leģislatīvā akta pieņemšana – paziņojumi

Vācijas paziņojums

Vācija atbalsta šīs direktīvas mērķi izmantot tīru autotransportlīdzekļu iepirkumu, lai palīdzētu panākt gaisa kvalitātes un klimata mērķus transporta nozarē.

Vidējā termiņā un ilgtermiņā signāli, kas ar šo direktīvu tiek raidīti tirgum, var veicināt tīru transportlīdzekļu piegādi. Tomēr dažās apakšnozarēs, uz kurām attiecas direktīva, šie transportlīdzekļi joprojām ir ievērojami dārgāki un vēl nav pieejami pietiekošā daudzumā. Pašreizējos apstākļos vēl nevar paredzēt, vai nākotnē būs pieejams pietiekams skaits šo transportlīdzekļu un vai publiskais sektors tos varēs atļauties.

Direktīvas īstenošana dažās apakšnozarēs dalībvalstīm radīs nozīmīgas izmaksas un birokrātiju, it īpaši valstīm ar federālu struktūru. Sakarā ar augstajām kvotām tīriem autobusiem, kuras jāievēro īstermiņā, būs nepieciešams lielāks finansējums videi draudzīgam sabiedriskajam transportam, kā rezultātā palielināsies individuālo pasažieru biļešu cenas.

Minēto iemeslu dēļ Vācija direktīvu tās pašreizējā veidā apstiprināt nevar.

Slovākijas Republikas paziņojums

Lai gan Slovākijas Republika kopumā atbalsta šīs direktīvas mērķus, tā vēlas norādīt, ka šīs direktīvas finansiālā ietekme nav izklāstīta vajadzīgajā līmenī, un sabiedriskā transporta nozarei paredzētie mērķi var radīt sabiedriskā transporta pakalpojumu ierobežojumus.

Turklāt vajadzīgās infrastruktūras izveide radīs papildu izmaksas.

Slovākija arī uzskata, ka, samazinot transponēšanas periodu, par kuru bija panākta vienošanās galīgajā redakcijā, tiks radītas problēmas direktīvas atbilstīgai īstenošanai gan valsts, gan arī reģionālā līmenī.

Bez tam Slovākijas Republika uzskata, ka šīs direktīvas īstenošanas rezultātā tiks palielināts administratīvais slogs.

Šo iemeslu dēļ Slovākijas Republika direktīvu atbalstīt nevar.

Igaunijas paziņojums

Igaunija pilnībā atbalsta direktīvas mērķus un uzdevumus, kas rada labvēlīgus nosacījumus mazemisiju mobilitātei. Mēs atbalstām mazemisiju un bezemisiju sabiedrisko transportu un esam paredzējuši virzīties uz tā ieviešanu.

Tomēr Igaunija vēlreiz pauž bažas par 50 % apakšmērķi bezemisiju autobusiem (Pielikuma 5. tabula, zemsvītras piezīme). Konkrētāk, Igaunija uzskata, ka apakšmērķis varētu traucēt tādas tehnoloģijas izvēlē, kas būtu vispiemērotākā dalībvalstu vietējiem apstākļiem. Pietiekoši rūpīgi nav analizēta dažādu dalībvalstu spēja kā obligātu īstenot noteikto bezemisiju autobusu iepirkumu. Komisijas ietekmes novērtējumā nebija paredzēts noteikt bezemisiju autobusu apakšmērķi un šāda iespēja nebija analizēta. Šajā jautājumā netika arī veikts Padomes ietekmes novērtējums. Šāda mērķa noteikšana ir politiska izvēle, kas būtiski ietekmē ne tikai dalībvalstis, bet arī rūpniecību. Līdz ar to šāda veida politikas pasākumu nevajadzētu pieņemt steigā bez dziļākas ietekmes analīzes.

Attiecībā uz Igauniju un ņemot vērā pašreizējo infrastruktūru un tehnoloģiju attīstību, tostarp tehnoloģiju cenu, šīs direktīvas nozīmē par bezemisiju autobusiem var tikt uzskatīti tikai elektriskie autobusi. Pēdējos gados divas no mūsu lielākajām pilsētām ir noslēgušas ilgtermiņa publiskā iepirkuma līgumus sabiedriskajam transportam un mūsu galvaspilsēta arī ir apņēmusies nākamajos gados vienu trešdaļu no sava autobusu parka atjaunot ar jauniem *CNG* autobusiem, kas degvielai izmanto biometānu. Valsts arī aktīvi atbalsta biometāna uzlādes infrastruktūras izveidi visā valsts teritorijā. Mēs uzskatām, ka biometāns ir iespēja, kā nodrošināt bez-CO₂-emisiju degvielu, kā arī veids, kā lauku rajonos radīt papildu saimniecisko darbību, ja biometāns tiktu ražots no lauksaimniecības atlikumiem. Biometāna ražošana no bioloģiski noārdāmiem atkritumiem palīdz panākt aprites ekonomikas mērķus.

Igaunijā lielāko daļu no sabiedriskā transporta iepirkuma veido dažas lielākās pašvaldības. Tādējādi mēs esam nonākuši situācijā, kad līdz 2025. gadam lielākā daļa autobusu iepirkuma līgumu būs par lielāka attāluma rajona mēroga transportlīdzekļiem, bet elektriskie autobusi pašreiz ir iespējami tikai pilsētas sabiedriskajā transportā, jo to braukšanas diapazons ir ierobežots. Tāpēc ir iespējams, ka vismaz pirmajā laikposmā līdz 2025. gadam mēs nevarēsim sasniegt bezemisiju autobusu apakšmērķi. Izmantojot biometānu, kas siltumnīcefekta gāzu pārskatā minēts kā bez-CO₂-emisiju degviela, varētu palīdzēt nodrošināt vienmērīgāku pāreju uz mazemisiju transportlīdzekļiem valstīs, kur sabiedriskajam transportam reģionos elektriskie vai ūdeņraža autobusi vēl nav reāla iespēja.

Secīgi un vēlreiz uzsverot apņemšanos īstenot direktīvas mērķus un uzdevumus un paužot atbalstu tiem, Igaunija pauž nožēlu, ka apakšmērķi ir iespējams sasniegt tikai ar elektriskajiem vai ūdeņraža autobusiem. Šajā saistībā Igaunija atturēsies no pašreizējā tiesību akta priekšlikuma.

Austrijas paziņojums

Austrija kopumā atbalsta direktīvas mērķus un uzsver, ka ES klimata mērķi ir jāpanāk ar tīriem pasākumiem. Tomēr Austrija pauž bažas par to, ka direktīvas finansiālā ietekme vēl nav skaidra un ka sabiedriskā transporta nozarei noteiktajiem mērķiem var būt nevēlamas sekas, proti, tie var ierobežot sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanu. Turklāt vajadzīgās infrastruktūras izveide radīs papildu izmaksas. Tāpēc Austrija aicina Eiropas Komisiju veicināt valsts atbalsta programmas, lai panāktu šīs direktīvas mērķus, jo īpaši attiecībā uz sabiedrisko transportu, un papildus ES līmenī sniegt atbalstu un finansēt programmas, lai atbalstītu pāreju uz tīriem transportlīdzekļiem. Turklāt, īstenojot šo direktīvu, tiks radīts daudz lielāks administratīvais slogs. Šo iemeslu dēļ Austrija direktīvu apstiprināt nevar un tāpēc no balsojuma atturas.

Polijas paziņojums

Polija stingri atbalsta ierosinātās grozītās direktīvas vispārējo mērķi palielināt tīru, proti, mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu publiskajā iepirkumā un tādējādi dot ieguldījumu vispārējā transporta emisiju samazinājumā un transporta nozares konkurētspējā un izaugsmē.

Polija jau no šā procesa sākuma bija izklāstījusi savu atbalstošo pieeju Eiropas Komisijas priekšlikumam un bija apņēmusies pilna panākt vispiemērotāko kompromisu, kas, no vienas puses, būtu pietiekoši vērienīgs, lai panāktu izvirzīto mērķi, un, no otras puses, praktiski īstenojams.

Mēs uzskatām, ka Eiropas Komisijas sākotnēji piedāvātie mērķi bija uz pierādījumiem balstīti un jau ļoti vērienīgi. Vieglo transportlīdzekļu mērķu līmeni bez spēcīgas analītiskās bāzes, mūsuprāt, palielināt nav atbilstīgi, jo īpaši tāpēc, ka Komisijas ierosinātie mazāk vērienīgie vieglo transportlīdzekļu mērķi bija izvirzīti, balstoties uz tīru vieglo transportlīdzekļu pieejamības izvērtējumu un uz šā tirgus gatavību. Turklāt Polija uzskata, ka īstenošanas laikposmam vajadzētu būt 30 mēneši.

Ilgāks laikposms grozītās direktīvas mērķus neietekmētu negatīvi. Gluži pretēji, tas īstenošanas pasākumu kvalitātei pievienotu papildu vērtību. Grozītajā direktīvā nav ietverti gatavi risinājumi, kurus īstenojot varētu nodrošināt iecerēto mērķu panākšanu. Lai direktīvu transponētu valsts tiesību aktos, būs vajadzīga rūpīga analīze, kā arī jaunu risinājumu izstrāde, testēšana un ieviešana, lai panāktu noteiktos mērķus.

Katrā valstī pastāv dažādas īpatnības attiecībā uz atsevišķiem reģioniem un vietējām kopienām, struktūrām un administratīvo atkarību, iestādēm, kas pērk transportlīdzekļus vai sniedz pakalpojumus ar tiem. Jaunajiem risinājumiem, visticamāk, būs vajadzīgas tālejošas izmaiņas tiesību aktos, kam būs jāiziet cauri parlamentārajam procesam.

Tāpēc Polija nevar atbalstīt direktīvu tās pašreizējā veidā.

Čehijas Republikas paziņojums

Lai gan Čehijas Republika pilnībā atzīst, ka ir jāvirzās uz transporta nozares dekarbonizāciju, šī jaunā direktīva mūsos izraisa dziļas bažas ne tikai kopumā attiecībā uz tās plašo vērienu, bet konkrētāk attiecībā uz tās iespējamo negatīvo ietekmi uz sabiedriskā transporta kvalitāti.

Mēs ceram, ka Komisija pastāvīgi uzraudzīs to, kā šī jaunā direktīva ietekmē līgumslēdzējas iestādes. Direktīva var jo īpaši ietekmēt iestādes, kas atbild par tādu pakalpojumu valsts līgumu (Regulas (EK) Nr. 1370/2007 nozīmē) piešķiršanu, kuru priekšmets ir pasažieru transporta pakalpojumu nodrošināšana. Komisijai varēs noteikt atbilstīgus koriģējošus pasākumus, ja šīs direktīvas īstenošanas rezultātā dažās valstīs vai reģionos samazināsies tāda sabiedriskā transporta darbības joma, uz kuru attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības.

Mēs arī aicinām Komisiju izskatīt visus iespējamus pasākumus, kā nākotnē sabiedriskā transporta jomā atbalstīt šīs direktīvas īstenošanu, tai skaitā ar valsts palīdzības noteikumiem saistītus pasākumus.
