

Brussel, 29 mei 2019
(OR. en, de)

Interinstitutioneel dossier:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

NOTA I/A-PUNT

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	het Comité van permanente vertegenwoordigers/de Raad
Betreft:	Ontwerp van RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (eerste lezing) - Vaststelling van de wetgevingshandeling - Verklaringen

Verklaring van Duitsland

Duitsland schaart zich achter het doel van deze richtlijn, namelijk het plaatsen van overheidsopdrachten voor schone wegvoertuigen teneinde bij te dragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen inzake luchtkwaliteit en klimaat in de vervoersector.

Op middellange en lange termijn kunnen de signalen die door deze richtlijn naar de markt worden gezonden, het aanbod van schone voertuigen stimuleren. In sommige onder de richtlijn vallende subsectoren zijn deze voertuigen evenwel nog steeds aanzienlijk duurder en nog niet in toereikende aantallen beschikbaar. Of deze voertuigen in de toekomst in voldoende aantallen beschikbaar zullen zijn en binnen het financiële bereik van de publieke sector zullen liggen, is momenteel nog niet duidelijk.

De toepassing van de richtlijn in sommige subsectoren zal aanzienlijke kosten en administratieve rompslomp met zich brengen, met name in staten met een federale structuur. Als gevolg van de hoge quota voor schone bussen die op korte termijn moeten worden gehaald, zullen meer financiële middelen voor milieuvriendelijk openbaar vervoer nodig zijn, hetgeen zal leiden tot een prijsverhoging van de biljetten voor individuele reizigers.

Om al deze redenen kan Duitsland de richtlijn in haar huidige vorm niet steunen.

Verklaring van de Slowaakse Republiek

De Slowaakse Republiek schaart zich weliswaar algemeen gesproken achter de doelstellingen van deze richtlijn, maar wijst er niettemin op dat de financiële gevolgen van deze richtlijn niet op het juiste niveau werden toegelicht en dat de streefcijfers die de sector openbaar vervoer worden opgelegd, kunnen resulteren in een beperkter aanbod van openbare vervoersdiensten.

Voorts zal de bouw van de nodige infrastructuur bijkomende kosten teweegbrengen.

Daarnaast meent Slowakije dat de kortere overgangsperiode die in de definitieve tekst is overeengekomen, problemen zal opleveren met de juiste toepassing van de richtlijn, zowel op landelijk als op regionaal niveau.

Bovendien zal de toepassing van deze richtlijn volgens de Slowaakse Republiek bijkomende administratieve lasten teweegbrengen.

Om die redenen kan de Slowaakse Republiek de richtlijn niet steunen.

Verklaring van Estland

Estland schaart zich volledig achter de doelstellingen van de richtlijn, die het pad effenen voor emissiearme mobiliteit. Wij steunen het verdere streven naar emissiearm en emissievrij openbaar vervoer en zijn voornemens daarmee door te gaan.

Estland herhaalt evenwel zijn bezwaar tegen het substreefcijfer van 50 % voor emissievrije bussen (bijlage, tabel 5, voetnoot). Estland is meer bepaald van mening dat dat substreefcijfer een belemmering zou kunnen vormen voor de keuze van de technologie die het meest aangepast is aan de lokale omstandigheden in de lidstaten. De capaciteit inzake het verwerven van emissievrije bussen via overheidsopdrachten, een verplichting in verschillende lidstaten, werd niet grondig geanalyseerd. In de effectbeoordeling van de Commissie was niet voorzien in, en werd evenmin een analyse verricht van, de vaststelling van een substreefcijfer voor emissievrije bussen. Evenmin is daarover door de Raad een effectbeoordeling verricht. Het vaststellen van dat streefcijfer is een beleidskeuze met verstreckende gevolgen voor de lidstaten en voor de industrie. Als gevolg hiervan mag een dergelijke beleidsmaatregel niet overhaast worden genomen zonder enige verdere effectbeoordeling.

In het geval van Estland en gezien de huidige infrastructuur en technologische ontwikkeling, waaronder de prijs van de technologie, kunnen alleen elektrische bussen worden beschouwd als emissievrije bussen in de zin van de richtlijn. In een recent verleden zijn twee van onze grootste steden overgegaan tot gunning van langetermijnoverheidsopdrachten voor openbaar vervoer, en heeft onze hoofdstad zich ertoe verplicht in de komende jaren één derde van zijn bussenpark te vervangen door nieuwe CNG-bussen die biomethaan als brandstof gebruiken. De staat is ook actief betrokken bij het ondersteunen van de bouw van infrastructuur voor het tanken van biomethaan op het gehele grondgebied. Wij beschouwen biomethaan als een mogelijkheid voor het verstrekken van CO₂-emissievrije brandstof, alsook als een manier om de plattelandsgebieden bijkomende economische activiteit te bezorgen in de vorm van de productie van biomethaan uit landbouwafval. Het produceren van biomethaan uit biologisch afbreekbare afvalstoffen draagt bij tot het behalen van de doelstellingen van de circulaire economie.

In Estland nemen een aantal grotere gemeenten de meeste overheidsopdrachten voor openbaar vervoer voor hun rekening. Daardoor ontstaat een situatie waarin de meeste overheidsopdrachten voor bussen vóór 2025 zullen worden uitgeschreven voor regionaal vervoer over langere afstand, terwijl elektrische bussen thans alleen tot de mogelijkheden behoren voor stedelijk openbaar vervoer wegens hun beperkte actieradius. Bijgevolg dreigen wij het substreefcijfer voor emissievrije bussen ten miste in de eerste periode tot 2025 niet te halen. Het gebruik van biomethaan, dat binnen het gamma broeikasgassen als een CO₂-emissievrije brandstof wordt beschouwd, zou kunnen bijdragen tot een zachtere omschakeling op emissiearm vervoer in landen waar elektrische of waterstofbussen nog geen levensvatbare optie zijn voor regionaal openbaar vervoer.

Derhalve, en nogmaals beklemtonend hoezeer Estland streeft naar en zich schaart achter de doelstellingen van de richtlijn, betreurt Estland het dat het substreefcijfer alleen met elektrische of waterstofbussen kan worden gehaald. Om die redenen zal Estland zich van stemming onthouden over het huidige wetgevingsvoorstel.

Verklaring van Oostenrijk

Oostenrijk steunt over het algemeen de doelstellingen van deze richtlijn en beklemtoont hoe groot de behoefte is aan duidelijke maatregelen voor het behalen van de klimaatdoelstellingen van de EU. Oostenrijk is er niettemin bezorgd over dat de financiële gevolgen van de richtlijn nog niet duidelijk zijn en dat de streefcijfers voor de sector openbaar vervoer een beperkter aanbod van openbaar vervoer als neveneffect kunnen hebben. Voorts zal de bouw van de nodige infrastructuur bijkomende kosten teweegbrengen. Daarom roept Oostenrijk de Europese Commissie op tot het aanmoedigen van nationale steunprogramma's met het oog op het behalen van de doelstellingen van de richtlijn, met name met betrekking tot openbaar vervoer, en tot het voorzien in bijkomende ondersteunings- en financieringsprogramma's op EU-niveau voor het ondersteunen van de omschakeling op schone voertuigen. Voorts zal de toepassing van deze richtlijn de administratieve lasten in aanzienlijke mate verzwaren. Om die redenen kan Oostenrijk niet met de richtlijn instemmen en zal het zich derhalve van stemming onthouden.

Verklaring van Polen

Polen schaart zich volledig achter de algemene doelstelling van de gewijzigde richtlijn, die erin bestaat meer schone, dit wil zeggen meer emissiearme en emissievrije voertuigen, via overheidsopdrachten in de handel te brengen en aldus bij te dragen aan de vermindering van het algehele emissieniveau, alsook aan het concurrentievermogen en de groei van de vervoerssector.

Van meet af aan heeft Polen zich constructief opgesteld ten aanzien van het voorstel van de Europese Commissie en was het vastbesloten tot het bereiken van het meest evenwichtige compromis, namelijk een richtlijn die enerzijds ambitieus genoeg is om het vooropgestelde doel te bereiken, en anderzijds haalbaar genoeg is om toegepast te kunnen worden.

Volgens ons is het aanvankelijk door de Europese Commissie vooropgestelde ambitieniveau op feiten gebaseerd en reeds zeer hoog. De streefcijfers voor lichte personen- en bedrijfsvoertuigen nog verhogen zonder sterke analytische achtergrond is volgens ons niet passend, in het bijzonder omdat het ambitieniveau voor deze streefcijfers het resultaat was van een evaluatie over de beschikbaarheid van schone lichte personen- en bedrijfsvoertuigen en de maturiteit van deze markt. Voorts vindt Polen dat de omzettingsperiode 30 maanden moet bedragen.

Een langere periode zou de doelstellingen van de gewijzigde richtlijn niet in negatieve zin beïnvloeden. Integendeel, zij zou de kwaliteit van de omzettingsmaatregelen ten goede komen. De gewijzigde richtlijn bevat geen pasklare oplossingen, welker toepassing zou garanderen dat de in het vooruitzicht gestelde doelstellingen worden bereikt. De omzetting van de richtlijn in nationaal recht zal moeten worden voorafgegaan door een grondige analyse, en zal gepaard moeten gaan met de ontwikkeling, het testen en het toepassen van nieuwe oplossingen met het oog op het behalen van de vastgestelde doelstellingen.

Binnen elk land zijn er de verschillende specifieke kenmerken van de afzonderlijke regio's en lokale gemeenschappen, structuren en administratieve indeling, en soorten entiteiten die voertuigen aankopen of aan het gebruik ervan gerelateerde diensten aanbieden. Nieuwe oplossingen zullen zeer waarschijnlijk verstreckende wetswijzigingen vergen, waarvoor een procedure in het parlement zal moeten worden gevolgd.

Daarom kan Polen de richtlijn in haar huidige vorm niet steunen.

Verklaring van Tsjechië

De Tsjechische Republiek erkent weliswaar ten volle de noodzaak vorderingen te maken in de richting van de decarbonisatie van de vervoerssector, maar niettemin zijn wij ten eerste bezorgd over deze nieuwe richtlijn, niet alleen wat betreft het ambitieniveau, maar meer bepaald wat betreft de mogelijke negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Wij verwachten van de Commissie dat zij continu toeziet op de wijze waarop deze nieuwe richtlijn van invloed is op de aanbestedende overheidsdiensten. De richtlijn kan met name van invloed zijn op de overheidsdiensten die verantwoordelijk zijn voor de gunning van overheidsopdrachten voor het verrichten van diensten in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007, waarvan het voorwerp bestaat in de levering van personenvervoerdiensten. De Commissie zal bij machte zijn passende corrigerende maatregelen te nemen indien de uitvoering van deze richtlijn in sommige landen of regio's leidt tot een kleiner aandeel van het openbaar vervoer uit hoofde van openbare-dienstverplichtingen.

Wij verzoeken de Commissie ook zich te beraden op alle mogelijke maatregelen voor het in de toekomst ondersteunen van de toepassing van deze richtlijn op het gebied van het openbaar vervoer, daaronder begrepen maatregelen in verband met de staatssteunregels.
