

Bruksela, 29 maja 2019 r.
(OR. en, de)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Projekt DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (pierwsze czytanie) – Przyjęcie aktu ustawodawczego – Oświadczenia

Oświadczenie Niemiec

Niemcy popierają cel przedmiotowej dyrektywy, którym jest stosowanie zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy drogowe z myślą o osiągnięciu celów dotyczących klimatu i jakości powietrza w sektorze transportu.

W perspektywie średnio- i długoterminowej sygnały, jakie omawiana dyrektywa będzie wysyłać rynkowi, mogą stymulować podaż ekologicznie czystych pojazdów. Niemniej jednak w niektórych podsektorach objętych dyrektywą pojazdy te są wciąż znacznie droższe i nadal niedostępne w wystarczającej ilości. W obecnych okolicznościach nie można jeszcze przewidzieć, czy w przyszłości pojazdy takie będą dostępne w wystarczającej ilości i czy będą przystępne cenowo dla sektora publicznego.

Wdrożenie dyrektywy w niektórych podsektorach będzie się wiązało z wysokimi kosztami i obciążeniem administracyjnym dla państw członkowskich, w szczególności tych o strukturze federalnej. W związku z wymogami dotyczącymi zrealizowania w krótkim czasie celu posiadania wysokiej liczby ekologicznie czystych autobusów, na przyjazny środowisku transport publiczny przeznaczyć trzeba będzie więcej środków, co z kolei doprowadzi do podniesienia cen biletów dla pasażerów.

Z powyższych powodów Niemcy nie mogą poprzeć dyrektywy w jej obecnym brzmieniu.

Oświadczenie Republiki Słowackiej

Choć Republika Słowacja ogólnie popiera cele przedmiotowej dyrektywy, pragnie jednak zaznaczyć, że jej skutki finansowe nie zostały przedstawione na odpowiednim poziomie, a cele przewidziane dla sektora transportu publicznego mogą skutkować ograniczeniami w świadczeniu usług transportu publicznego.

Co więcej, budowa niezbędnej infrastruktury pociągnie za sobą dodatkowe koszty.

Słowacja jest ponadto zdania, że uzgodnione w tekście ostatecznym skrócenie okresu transpozycji spowoduje problemy w odpowiednim wdrożeniu dyrektywy, zarówno na szczeblu krajowym, jak i regionalnym.

Republika Słowacja uważa również, że wdrożenie dyrektywy doprowadzi do zwiększenia obciążenia administracyjnego.

Z powyższych względów Republika Słowacja nie może poprzeć przedmiotowej dyrektywy.

Oświadczenie Estonii

Estonia w pełni popiera cele dyrektywy, które torują ścieżkę ku mobilności niskoemisyjnej. Popieramy dążenie do zeroemisyjnego i niskoemisyjnego transportu publicznego i planujemy do tego celu zmierzać.

Estonia pragnie jednak ponownie zgłosić swoje obawy co do wynoszącego 50 % celu cząstkowego dotyczącego autobusów zeroemisyjnych (załącznik, tabela nr 5, przypis). Estonia uważa bowiem, że taki cel cząstkowy może stanowić przeszkodę w wyborze technologii najlepiej odpowiadającej lokalnym warunkom państw członkowskich. Zdolność do obowiązkowego nabywania autobusów zeroemisyjnych w poszczególnych państwach członkowskich nie została dogłębnie przeanalizowana. Opracowana przez Komisję ocena skutków nie przewidywała ani nie analizowała ustanowienia celu cząstkowego odnośnie do autobusów zeroemisyjnych. Rada również nie przeprowadziła oceny skutków w tej kwestii. Ustanowienie tego celu to wariant polityki o znaczących skutkach dla państw członkowskich, ale także dla przemysłu. W rezultacie ten rodzaj środka dotyczącego polityki nie powinien być przyjmowany w pośpiechu, bez przeprowadzenia dalszej analizy skutków.

W przypadku Estonii i z uwzględnieniem istniejącej infrastruktury i rozwoju technologicznego, w tym cen technologii, tylko elektryczne autobusy mogą zostać uznane za autobusy zeroemisyjne w rozumieniu dyrektywy. W ostatnich latach dwa spośród największych estońskich miast zawarły w wyniku przetargu długoterminowe umowy dotyczące transportu publicznego, a stolica naszego kraju zobowiązała się również wymienić w najbliższych latach jedną trzecią taboru autobusowego na nowe autobusy zasilane biometanem. Również organy publiczne aktywnie angażują się ostatnio we wspieranie budowy infrastruktury paliwowej opartej na biometanie na obszarze całego kraju. Naszym zdaniem biometan jest nie tylko alternatywnym paliwem bezemisyjnym, ale też sposobem na przyciągnięcie na obszary wiejskie dodatkowej działalności gospodarczej polegającej na wytwarzaniu biometanu z odpadów rolniczych. Wytwarzanie biometanu z odpadów ulegających biodegradacji przyczynia się do realizacji celów w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym.

W Estonii kilka większych gmin odpowiada za większość zamówień publicznych w dziedzinie transportu publicznego. Oznacza to, że do 2025 r. większość zamówień na autobusy dotyczyć będzie bardziej długodystansowych przejazdów krajowych, podczas gdy autobusy elektryczne – ze względu na ich ograniczony zasięg – są obecnie rozwiązaniem wyłącznie dla przejazdów miejskich. Dlatego też grozi nam, że nie osiągniemy celu cząstkowego dotyczącego autobusów zeroemisyjnych, przynajmniej w pierwszym okresie do 2025 r. Wykorzystywanie biometanu, który w bilansie emisji gazów cieplarnianych uznawany jest za paliwo o zerowej emisji CO₂, mogłoby przyczynić się do sprawniejszego przejścia na transport niskoemisyjny w krajach, w których autobusy elektryczne albo napędzane wodorem nie są jeszcze realnym rozwiązaniem dla regionalnego transportu publicznego.

W związku z tym, i jeszcze raz podkreślając swoje zaangażowanie na rzecz celów dyrektywy i poparcie dla nich, Estonia wyraża ubolewanie, że cel częściowy może zostać osiągnięty wyłącznie w oparciu o autobusy elektryczne albo napędzane wodorem. W tym kontekście Estonia wstrzyma się od głosu w kwestii przedmiotowego wniosku ustawodawczego.

Oświadczenie Austrii

Austria ogólnie popiera cele przedmiotowej dyrektywy i podkreśla potrzebę osiągnięcia celów klimatycznych UE za pomocą konkretnych środków. Niemniej jednak Austria obawia się, że finansowych konsekwencji dyrektywy nie można jeszcze przewidzieć, a cele wyznaczone dla transportu publicznego mogą mieć niezamierzone skutki w postaci ograniczeń w świadczeniu usług transportu publicznego. Co więcej, budowa niezbędnej infrastruktury pociągnie za sobą dodatkowe koszty. Dlatego też Austria apeluje do Komisji Europejskiej, by propagowała krajowe programy wsparcia z myślą o realizacji celów dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do transportu publicznego, oraz o jednoczesne zapewnienie na szczeblu UE programów wsparcia i finansowania ułatwiających przejście na ekologicznie czyste pojazdy. Ponadto wdrożenie dyrektywy doprowadzi do znacznego zwiększenia obciążenia administracyjnego. Z powyższych powodów Austria nie może poprzeć dyrektywy i wstrzyma się w tej sprawie od głosu.

Oświadczenie Polski

Polska zdecydowanie popiera ogólny cel proponowanej zmienionej dyrektywy, którym jest upowszechnienie na rynku pojazdów ekologicznie czystych, tj. niskoemisyjnych i zeroemisyjnych w odniesieniu do zamówień publicznych, a tym samym przyczynienie się do ograniczenia ogólnych emisji z transportu oraz do konkurencyjności i wzrostu sektora transportu.

Polska od początku konstruktywnie odnosiła się do wniosku Komisji Europejskiej i aktywnie działa na rzecz najbardziej odpowiedniego kompromisu, który byłby z jednej strony wystarczający ambitny, by umożliwić realizację wytyczonego celu, a z drugiej strony – wykonalny.

Poziom ambicji przewidziany w pierwotnym wniosku Komisji Europejskiej uważamy za oparty na dowodach i już bardzo ambitny. Podniesienie poziomu celów dotyczących pojazdów lekkich bez poparcia tego rzetelną analizą nie jest naszym zdaniem odpowiednie, w szczególności ponieważ poziom ambicji zaproponowanych przez Komisję celów dotyczących pojazdów lekkich wynikał z oceny dostępności ekologicznie czystych pojazdów tego typu i dojrzałości tego rynku. Co więcej, zdaniem Polski okres wdrażania powinien wynosić 30 miesięcy.

Dłuższy okres nie wpłynąłby negatywnie na cele zmienionej dyrektywy. Wręcz przeciwnie wniósłby wartość dodaną, jeśli chodzi o jakość środków wykonawczych. Zmieniona dyrektywa nie zawiera gotowych rozwiązań, których zastosowanie gwarantowałoby osiągnięcie zamierzonych celów. Transpozycja dyrektywy do prawa krajowego będzie wymagała dogłębnej analizy, a także opracowania, przetestowania i wdrożenia nowych rozwiązań pozwalających na realizację wyznaczonych celów.

W obrębie każdego kraju poszczególne regiony różnią się od siebie, różne są też społeczności i struktury lokalne, zależności administracyjne i rodzaje podmiotów nabywających pojazdy lub świadczących usługi z ich wykorzystaniem. Nowe rozwiązania będą najprawdopodobniej wymagały daleko idących zmian prawnych, które będą przedmiotem procesu parlamentarnego.

Dlatego też Polska nie może poprzeć dyrektywy w jej obecnym brzmieniu.

Oświadczenie Republiki Czeskiej

Choć Republika Czeska w pełni uznaje potrzebę poczynienia postępów w dekarbonizacji sektora transportu, nowa dyrektywa budzi nasze głębokie wątpliwości, nie tylko w ujęciu ogólnym odnośnie do poziomu ambicji, ale też konkretniej w odniesieniu do jej potencjalnego negatywnego wpływu na jakość transportu publicznego.

Oczekujemy, że Komisja będzie ściśle monitorowała wpływ nowej dyrektywy na podmioty zamawiające. Dyrektywa ta może wpłynąć w szczególności na organy odpowiedzialne za udzielanie zamówień publicznych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które dotyczą świadczenia usług transportu publicznego. Komisja powinna być w stanie zaproponować odpowiednie środki naprawcze, jeżeli wdrożenie przedmiotowej dyrektywy doprowadzi w niektórych krajach lub regionach do ograniczenia zasięgu usług transportu publicznego świadczonych w ramach obowiązku użyteczności publicznej.

Zwracamy się również do Komisji, by zbadała wszystkie możliwe środki, które wsparłyby przyszłe wdrażanie przedmiotowej dyrektywy w dziedzinie transportu publicznego, w tym środki związane z zasadami pomocy państwa.
