



Bruxelas, 29 de maio de 2019
(OR. en, de)

Dossiê interinstitucional:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

NOTA PONTO "I/A"

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Projeto de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2009/33/CE relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (primeira leitura) – Adoção do ato legislativo – Declarações

Declaração da Alemanha

A Alemanha apoia o objetivo desta diretiva no sentido de contribuir para alcançar os objetivos em matéria de qualidade do ar e de clima no setor dos transportes por meio da aquisição pública de veículos rodoviários não poluentes.

Os sinais dirigidos ao mercado por esta diretiva podem, a médio ou longo prazo, estimular a oferta de veículos não poluentes. No entanto, em certos subsectores abrangidos pela diretiva, estes veículos ainda são substancialmente mais caros e não estão disponíveis em quantidade suficiente. Nas atuais condições, não é ainda possível prever se a oferta virá futuramente a ser suficiente e se o setor público poderá continuar a financiar a aquisição de tais veículos.

A aplicação desta diretiva implicará em determinados subsectores custos elevados e uma considerável carga administrativo para os Estados-Membros, em especial os que têm uma estrutura federal. As elevadas quotas de autocarros não poluentes que terão de ser cumpridas já a curto prazo exigirão um maior financiamento dos transportes públicos ecológicos, o que implica a subida das tarifas cobradas ao utente.

Pelos motivos acima expostos, a Alemanha não pode concordar com esta diretiva na sua atual forma.

Declaração da República Eslovaca

Embora a República Eslovaca apoie em geral os objetivos da presente diretiva, faz questão de salientar que os impactos financeiros da mesma não foram apresentados ao nível exigido e que os objetivos previstos para o setor dos transportes públicos podem originar restrições à prestação de serviços de transporte público.

Acresce que a construção da necessária infraestrutura acarretará custos adicionais.

Além disso, a Eslováquia pensa que o encurtamento do prazo de transposição que foi acordado no texto final causará problemas na adequada aplicação da diretiva, tanto a nível nacional como regional.

A República Eslovaca considera ainda que a aplicação da presente diretiva dará azo a um aumento da carga administrativa.

Pelas razões expostas, a República Eslovaca não pode apoiar a diretiva.

Declaração da Estónia

A Estónia apoia plenamente os objetivos da diretiva, que abrem caminho à mobilidade com baixas emissões. A Estónia apoia e tenciona avançar no sentido dos transportes públicos de baixas emissões ou emissões zero.

No entanto, a Estónia deseja reiterar a sua preocupação no que diz respeito ao objetivo secundário de 50% para os autocarros de emissões zero (Anexo, quadro 5, nota de rodapé). Mais precisamente, a Estónia considera que o objetivo secundário poderá ser um obstáculo na escolha da tecnologia mais adequada às condições locais dos Estados-Membros. A capacidade de aquisição pública de autocarros com emissões zero enquanto obrigação em diferentes Estados-Membros não foi analisada com a devida profundidade. A avaliação de impacto da Comissão não previa nem analisava a fixação de um objetivo secundário para os autocarros de emissões zero. Também não foi efetuada qualquer avaliação de impacto a nível do Conselho nesta matéria. A fixação deste objetivo é uma escolha política com impacto substancial nos Estados-Membros e também na indústria. Por conseguinte, não é conveniente adotar apressadamente este tipo de medida política, sem que seja realizada uma nova avaliação de impacto.

No caso da Estónia e tendo em conta a infraestrutura e o desenvolvimento tecnológico atuais, incluindo o preço da tecnologia, apenas os autocarros elétricos podem ser considerados como tendo emissões zero na aceção da diretiva. Nos últimos anos, duas das nossas maiores cidades celebraram contratos públicos de longo prazo no setor dos transportes públicos e a capital assumiu igualmente um compromisso de renovação de um terço da respetiva frota de autocarros nos próximos anos com novos autocarros GNC, que utilizam biometano como combustível. O Estado também contribuiu ativamente para apoiar a criação de infraestruturas de abastecimento de biometano em todo o país. Consideramos o biometano uma opção adequada de combustível com nível zero de emissões de CO₂, bem como uma forma de incrementar a atividade económica nas zonas rurais produzindo biometano a partir de resíduos agrícolas. Produzir biometano a partir de resíduos biodegradáveis contribui para alcançar os objetivos da economia circular.

Na Estónia, a maioria das aquisições públicas no setor dos transportes concentra-se em alguns municípios de maiores dimensões. Daqui resulta que, daqui até 2025, a maioria dos contratos públicos de fornecimento de autocarros se destinará ao transporte de longo curso a nível nacional, enquanto os autocarros elétricos constituem atualmente uma alternativa apenas para o transporte público urbano, dada a sua autonomia limitada. Arriscamo-nos portanto a não atingir o objetivo secundário de dispor de autocarros com emissões zero pelo menos durante o primeiro período até 2025. A utilização do biometano, que é considerado um combustível com emissões zero de CO₂ no inventário dos gases com efeito de estufa, poderá ajudar a garantir uma transição harmoniosa para um transporte com baixo nível de emissões nos países em que os autocarros elétricos ou a hidrogénio não representem ainda uma alternativa viável para os transportes públicos regionais.

Por conseguinte, e frisando mais uma vez o seu empenhamento nos objetivos da diretiva e o seu apoio aos mesmos, a Estónia lamenta que o objetivo secundário só possa ser cumprido com os autocarros elétricos e a hidrogénio. Neste contexto, a Estónia abster-se-á na votação da atual proposta legislativa.

Declaração da Áustria

A Áustria apoia, em princípio, o objetivo desta diretiva e chama a atenção para a necessidade de alcançar os objetivos da UE em matéria de clima por meio de medidas claras. Todavia, a Áustria manifesta a sua preocupação pelo facto de as implicações financeiras desta diretiva não serem ainda previsíveis e de as quotas estabelecidas para os transportes públicos poderem ter por consequência indesejada limitar a oferta de serviços de transporte público. Além disso, a criação da necessária infraestrutura implica custos adicionais. Por esse motivo, a Áustria pede à Comissão Europeia que promova programas nacionais de apoio à consecução dos objetivos desta diretiva, em especial no setor dos transportes públicos, e que disponibilize programas suplementares de apoio e fomento a nível da UE, para apoiar a transição para veículos não poluentes. Acresce que a aplicação desta diretiva terá por consequência um grande aumento da carga administrativa. Pelos motivos acima expostos, a Áustria não pode concordar com esta diretiva e abstém-se.

Declaração da Polónia

A Polónia apoia firmemente o objetivo geral da proposta de diretiva alterada que consiste em aumentar a divulgação de veículos não poluentes, ou seja, de veículos com emissões zero, no mercado, no âmbito da contratação pública, contribuindo assim para a redução das emissões globais provenientes dos transportes e para a competitividade e o crescimento no setor dos transportes.

Desde o início do processo, a Polónia assumiu uma posição de apoio à proposta da Comissão Europeia e empenhou-se em alcançar o compromisso mais adequado que seja quer suficientemente ambicioso para atingir o objetivo pretendido quer viável do ponto de vista da aplicação prática.

Consideramos que o nível de ambição inicialmente proposto pela Comissão Europeia se baseia em dados concretos e é já muito elevado. Em nossa opinião, aumentar o nível dos objetivos para os veículos ligeiros sem uma base analítica forte não é adequado, em especial porque o nível mais baixo de ambição para esses veículos proposto pela Comissão resultava da avaliação da disponibilidade de veículos ligeiros não poluentes e da maturidade deste mercado. Além disso, a Polónia é de opinião que o período de implementação deveria ser de 30 meses.

Os objetivos da diretiva alterada não seriam afetados por um período mais longo. Ao invés, um período mais longo conferiria valor acrescentado às medidas de execução do ponto de vista da qualidade. A diretiva alterada não contém soluções acabadas, cuja implementação seja suscetível de garantir a consecução dos objetivos propostos. A transposição da diretiva para o direito nacional exigirá uma análise exaustiva, bem como o desenvolvimento, testagem e aplicação de novas soluções a fim de atingir os objetivos fixados.

Em cada país existem diferentes especificidades, consoante as regiões e as comunidades locais, as estruturas e dependências administrativas e o tipo de entidades que adquirem os veículos ou os usam nos serviços que prestam. Novas soluções exigirão muito provavelmente profundas alterações da legislação que passarão pelo processo parlamentar.

Assim sendo, a Polónia não pode apoiar a diretiva na sua versão atual.

Declaração da República Checa

Embora a República Checa reconheça plenamente a necessidade de impulsionar a descarbonização do setor dos transportes, esta nova diretiva suscita a nossa profunda preocupação não só em geral, no que diz respeito ao nível de ambição, mas mais especificamente, no que diz respeito ao seu eventual impacto negativo na qualidade dos transportes públicos.

Espera que a Comissão proceda a uma constante monitorização do modo como esta nova diretiva afeta as autoridades adjudicantes. A diretiva pode ter impacto em especial para as autoridades responsáveis pela concessão de contratos de serviços públicos na aceção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 que tenham como objeto a prestação de serviços de transporte de passageiros. A Comissão poderá introduzir medidas corretivas adequadas se a implementação da presente diretiva resultar em alguns países ou regiões na redução do alcance dos transportes públicos no quadro das obrigações de serviço público.

Convidamos igualmente a Comissão a explorar todas as medidas possíveis para apoiar no futuro a aplicação da presente diretiva na área dos transportes públicos, incluindo as medidas relacionadas com as regras aplicáveis aos auxílios estatais.
