

Bruxelles, 29 mai 2019
(OR. en, de)

**Dosar interinstituțional:
2017/0291(COD)**

**9425/19
ADD 1**

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

NOTĂ PUNCT „I/A”

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți / Consiliul
Subiect:	Proiect de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de modificare a Directivei 2009/33/CE privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic (prima lectură) - Adoptarea actului legislativ - Declarații

Declarația Germaniei

Germania sprijină obiectivul prezentei directive de a utiliza achizițiile publice de vehicule de transport rutier nepoluante pentru a contribui la atingerea obiectivelor în materie de calitate a aerului și de combatere a schimbărilor climatice în sectorul transporturilor.

Pe termen mediu spre lung, semnalele transmise pieței de această directivă pot stimula oferta de vehicule nepoluante. Cu toate acestea, în anumite subsectoare vizate de directivă, aceste vehicule sunt în continuare mult mai scumpe și nu sunt încă disponibile în cantități suficiente. Dacă în viitor va fi disponibil un număr suficient și dacă sectorul public va putea să își permită achiziționarea acestor vehicule sunt lucruri care nu pot fi încă prevăzute în condițiile actuale.

Punerea în aplicare a directivei în anumite subsectoare va implica costuri și o birocrație considerabile pentru statele membre, în special pentru cele cu o structură federală. Ca urmare a cotelor ridicate de autobuze curate care trebuie respectate pe termen scurt, vor fi necesare mai multe fonduri pentru transportul public ecologic, ceea ce va duce la creșterea prețurilor biletelor pentru pasagerii individuali.

Din motivele menționate mai sus, Germania nu este în măsură să susțină directiva în forma sa actuală.

Declarația Republicii Slovace

Deși susține, în general, obiectivele prezentei directive, Republica Slovacă dorește să sublinieze că impactul financiar al prezentei directive nu a fost prezentat la nivelul necesar, iar obiectivele prevăzute pentru sectorul transportului public pot cauza restricții în ceea ce privește prestarea serviciilor de transport public.

Mai mult, construirea infrastructurii necesare va genera costuri suplimentare.

În plus, Slovacia consideră că reducerea perioadei de transpunere asupra căreia s-a convenit în textul final va crea probleme în ceea ce privește punerea în aplicare corespunzătoare a directivei, atât la nivel de stat, cât și la nivel regional.

Nu în ultimul rând, Republica Slovacă consideră că punerea în aplicare a prezentei directive va conduce la o creștere a sarcinii administrative.

Din aceste motive, Republica Slovacă nu poate susține directiva.

Declarația Estoniei

Estonia sprijină pe deplin scopurile și obiectivele directivei, care deschid calea către o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Sprijinim transportul public cu emisii scăzute și cu emisii zero și intenționăm să facem pași în această direcție.

Cu toate acestea, Estonia dorește să își reitereze îngrijorarea cu privire la ținta secundară de 50 % pentru autobuzele cu emisii zero (anexa, nota de subsol de la tabelul 4). Mai exact, Estonia consideră că ținta secundară ar putea împiedica alegerea tehnologiei care corespunde cel mai bine condițiilor locale din statele membre. Capacitatea de a achiziționa autobuze cu emisii zero în regim obligatoriu în diferite state membre nu este analizată temeinic. Evaluarea de impact efectuată de Comisie nu a prevăzut și nici nu a analizat o țintă secundară pentru autobuzele cu emisii zero. De asemenea, nu a existat o evaluare a impactului efectuată de Consiliu pe această temă. Stabilirea acestui obiectiv este o opțiune de politică cu impact substanțial asupra statelor membre, dar și asupra industriei. Drept urmare, o astfel de măsură de politică nu ar trebui adoptată în grabă, fără o evaluare a impactului suplimentară.

În cazul Estoniei și având în vedere actuala infrastructură și dezvoltarea tehnologică, inclusiv prețul tehnologiei, numai autobuzele electrice pot fi considerate autobuze cu emisii zero în sensul directivei. În ultimii ani, două dintre cele mai mari orașe ale noastre au încheiat contracte pentru achiziții publice pe termen lung, iar capitala noastră s-a angajat, de asemenea, să își reînnoiască o treime din parcul de autobuze în următorii ani cu noi autobuze GNC care utilizează biometanul drept combustibil. De asemenea, statul a fost și este implicat în mod activ în sprijinirea instalării unei infrastructuri pentru realimentarea cu biometan în întreaga țară. Considerăm că biometanul constituie o opțiune pentru furnizarea de combustibil cu emisii zero de CO₂, precum și o modalitate de a aduce o activitate economică suplimentară în zonele rurale prin producerea de biometan din reziduurile agricole. Producerea de biometan din deșeuri biodegradabile contribuie la atingerea obiectivelor economiei circulare.

În Estonia, câteva municipalități mai mari sunt responsabile pentru majoritatea achizițiilor publice din domeniul transporturilor. Aceasta înseamnă că, înainte de 2025, majoritatea contractelor de achiziții publice de autobuze vor fi destinate transportului la nivel județean pe distanțe mai lungi, în timp ce autobuzele electrice reprezintă în prezent o opțiune doar pentru transportul public urban, deoarece autonomia lor este limitată. Prin urmare, riscăm să nu atingem ținta secundară privind autobuzele cu emisii zero, cel puțin în prima perioadă până în 2025. Utilizarea biometanului, care este considerat drept combustibil cu emisii zero de CO₂ în inventarul gazelor cu efect de seră, ar putea contribui la asigurarea unei tranziții mai ușoare către transporturile cu emisii scăzute în țările în care autobuzele electrice sau cele cu hidrogen nu reprezintă încă o opțiune viabilă pentru transportul public regional.

În consecință, și subliniind încă o dată angajamentul și sprijinul pentru scopurile și obiectivele directivei, Estonia regretă faptul că ținta secundară poate fi îndeplinită numai cu autobuze electrice sau cu hidrogen. În acest context, Estonia se va abține în cadrul votului privind actuala propunere legislativă.

Declarația Austriei

Austria susține, în general, obiectivele prezentei directive și subliniază necesitatea realizării prin măsuri clare a obiectivelor UE privind clima. Cu toate acestea, Austria este preocupată de faptul că impactul financiar al directivei nu este încă clar, iar obiectivele stabilite pentru sectorul transportului public pot avea drept consecință nedorită limitarea furnizării de servicii de transport public. Mai mult, construirea infrastructurii necesare va genera costuri suplimentare. Prin urmare, Austria solicită Comisiei Europene să promoveze programe naționale de sprijin pentru a atinge obiectivele prezentei directive, în special în ceea ce privește transportul public, și să ofere, în plus, sprijin și programe de finanțare la nivelul UE pentru a sprijini tranziția către vehicule nepoluante. În plus, punerea în aplicare a prezentei directive va conduce la o creștere substanțială a sarcinii administrative. Din aceste motive, Austria nu poate susține directiva și, prin urmare, se abține de la vot.

Declarația Poloniei

Polonia sprijină ferm obiectivul general al propunerii de directivă modificată, de a spori adoptarea pe piață a vehiculelor nepoluante, adică a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, în cadrul achizițiilor publice, contribuind astfel la reducerea emisiilor globale generate de transporturi și la competitivitate și creștere în sectorul transporturilor.

Încă de la începutul procesului, Polonia și-a prezentat abordarea favorabilă față de propunerea Comisiei Europene și s-a angajat în efortul de a ajunge la cel mai adecvat compromis, care, pe de o parte, să fie suficient de ambițios pentru a atinge obiectivul stabilit, iar, pe de altă parte, să fie fezabil ca punere în aplicare.

Considerăm că nivelul de ambiție propus inițial de Comisia Europeană era bazat pe dovezi și deja foarte ambițios. Creșterea nivelului obiectivelor pentru vehiculele ușoare fără o bază analitică substanțială nu este adecvată, în opinia noastră, în special deoarece nivelul mai scăzut de ambiție propus de Comisie în materie de obiective pentru vehiculele utilitare ușoare era rezultatul unei evaluări a disponibilității vehiculelor ușoare nepoluante și a maturității acestei piețe. În plus, Polonia consideră că perioada de punere în aplicare ar trebui să fie de 30 de luni.

O perioadă mai lungă nu ar afecta în mod negativ obiectivele directivei modificate. Dimpotrivă, aceasta ar aduce o valoare adăugată pentru calitatea măsurilor de punere în aplicare. Directiva modificată nu conține soluții de-a gata, a căror punere în aplicare ar garanta realizarea obiectivelor preconizate. Transpunerea directivei în dreptul intern va necesita o analiză aprofundată, precum și dezvoltarea, testarea și aplicarea unor noi soluții în vederea atingerii obiectivelor stabilite.

În cadrul fiecărei țări, există o varietate de caracteristici specifice ale fiecărei regiuni și comunități locale, de structuri și dependențe administrative, de tipuri de entități care achiziționează vehicule sau care furnizează servicii cu utilizarea acestora. Cel mai probabil, noile soluții vor necesita modificări legislative de anvergură, care vor trece prin procesul parlamentar.

Prin urmare, Polonia nu poate sprijini directiva în forma sa actuală.

Declarația Republicii Ceha

Deși Republica Cehă recunoaște pe deplin necesitatea de a realiza progrese în ceea ce privește decarbonizarea sectorului transporturilor, această nouă directivă este o sursă de îngrijorări profunde pentru noi, nu numai în general, în ceea ce privește nivelul de ambiție, ci și mai specific, în ceea ce privește posibilul impact negativ al acesteia asupra calității transportului public.

Ne așteptăm ca Comisia să monitorizeze în mod continuu modul în care această nouă directivă afectează autoritățile contractante. Directiva poate avea un impact în special asupra autorităților responsabile de atribuirea contractelor de servicii publice în sensul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, care au ca obiect prestarea de servicii de transport de călători. Comisia trebuie să poată adopta măsuri corective adecvate în cazul în care punerea în aplicare a prezentei directive conduce, în unele țări sau regiuni, la reducerea razei de funcționare a transportului public în temeiul obligațiilor de serviciu public.

De asemenea, invităm Comisia să analizeze toate eventualele măsuri referitoare la posibile modalități de sprijinire în viitor a punerii în aplicare a prezentei directive în domeniul transportului public, inclusiv măsuri legate de normele privind ajutoarele de stat.
