



Rada
Európskej únie

V Bruseli 29. mája 2019
(OR. en, de)

Medziinštitucionálny spis:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

POZNÁMKA K BODU I/A

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (prvé čítanie) – prijatie legislatívneho aktu – vyhlásenia

Vyhlásenie Nemecka

Nemecko podporuje cieľ tejto smernice, ktorým je využívanie verejného obstarávania ekologických vozidiel cestnej dopravy s cieľom prispieť k dosiahnutiu cieľov v oblasti kvality ovzdušia a klímy v odvetví dopravy.

V strednodobom až dlhodobom horizonte môžu signály zasielané na trh touto smernicou stimulovať ponuku ekologických vozidiel. V niektorých pododvetviach, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, sú však tieto vozidlá stále výrazne drahšie a ešte nie sú dostupné v dostatočných množstvách.

Za súčasných podmienok nie je ešte možné predvídať, či bude v budúcnosti k dispozícii dostatočný počet týchto vozidiel a či si ich verejný sektor bude môcť dovoliť.

Dôsledkom vykonávania smernice v niektorých pododvetviach budú značné náklady a administratívne zaťaženie pre členské štáty, najmä tie, ktoré majú federálnu štruktúru. V dôsledku vysokých kvót na ekologické autobusy, ktoré sa musia splniť v krátkodobom horizonte, bude potrebné vynaložiť viac finančných prostriedkov na ekologickú verejnú dopravu, čo povedie k vyšším cenám cestovných lístkov pre jednotlivých cestujúcich.

Z uvedených dôvodov Nemecko nemôže schváliť smernicu v súčasnej podobe.

Vyhlásenie Slovenskej republiky

Hoci Slovenská republika vo všeobecnosti podporuje ciele tejto smernice, chce zdôrazniť, že finančný vplyv tejto smernice nebol predložený na požadovanej úrovni a že ciele stanovené pre sektor verejnej dopravy môžu mať za následok obmedzenie poskytovania služieb verejnej dopravy.

Vybudovaním potrebnej infraštruktúry navyše vzniknú dodatočné náklady.

Okrem toho sa Slovensko domnieva, že skrátenie obdobia transpozície, ktoré bolo dohodnuté v konečnom znení, negatívne ovplyvní náležité vykonávanie smernice, a to tak na celoštátnej, ako aj regionálnej úrovni.

Slovenská republika sa ďalej domnieva, že vykonávanie tejto smernice povedie k zvýšeniu administratívneho zaťaženia.

Z týchto dôvodov Slovenská republika nemôže podporiť túto smernicu.

Vyhlásenie Estónska

Estónsko plne podporuje zámery a ciele smernice, ktoré vytvárajú podmienky pre nízkoemisnú mobilitu. Podporujeme verejnú dopravu s nízkymi a nulovými emisiami a naším zámerom je orientovať sa na ňu.

Estónsko však chce zopakovať svoju obavu, pokiaľ ide o 50 % čiastkový cieľ pre autobusy s nulovými emisiami (príloha, tabuľka 5, poznámka pod čiarou). Presnejšie povedané, Estónsko sa domnieva, že čiastkový cieľ by mohol brániť výberu technológie, ktorá najlepšie vyhovuje miestnym podmienkam v členských štátoch. Kapacita jednotlivých členských štátov na povinné obstarávanie autobusov s nulovými emisiami nie je dôkladne analyzovaná. V posúdení vplyvu, ktoré vypracovala Komisia, sa nepočítalo so stanovením čiastkového cieľa pre autobusy s nulovými emisiami ani sa neanalyzovalo. Ani Rada nevykonala žiadne posúdenie vplyvu v tejto súvislosti. Stanovenie tohto cieľa je politickou voľbou so značným vplyvom na členské štáty, ale aj na odvetvie. V dôsledku toho by sa tento typ politického opatrenia nemal prijať unáhle bez hlbšieho posúdenia vplyvu.

V prípade Estónska a vzhľadom na súčasnú infraštruktúru a technologický rozvoj vrátane ceny technológií možno v zmysle smernice iba elektrické autobusy považovať za autobusy s nulovými emisiami. V posledných rokoch dve z našich najväčších miest uzavreli zmluvy na dlhodobé verejné súťaže vo verejnej doprave a aj naše hlavné mesto sa zaviazalo obnoviť v nasledujúcich rokoch jednu tretinu svojho autobusového parku novými autobusmi na CNG (biometán). Štát sa tiež aktívne podieľal na podpore budovania infraštruktúry na dopĺňanie biometánu v celej krajine. Využívanie biometánu považujeme za možnosť poskytovať palivo s nulovými emisiami CO₂, ako aj za spôsob, ako priniesť ďalšiu hospodársku činnosť do vidieckych oblastí, kde by sa vyrábalo z poľnohospodárskych zvyškov. Výroba biometánu z biologicky rozložiteľného odpadu prispieva k dosiahnutiu cieľov obehového hospodárstva.

V Estónsku tvorí väčšinu verejného obstarávania v oblasti dopravy niekoľko väčších obcí. V dôsledku toho sa bude pred rokom 2025 väčšina zmlúv o obstarávaní autobusov týkať dopravy na dlhších úsekoch v rámci okresov, zatiaľ čo elektrické autobusy sa v súčasnosti môžu využívať len v mestskej verejnej doprave, keďže ich dojazd je limitovaný. Hrozí preto, že čiastkový cieľ používať autobusy s nulovými emisiami nedosiahneme minimálne počas prvého obdobia do roku 2025. Použitie biometánu, ktorý sa v súpise skleníkových plynov považuje za palivo s nulovými emisiami CO₂, by mohlo pomôcť zabezpečiť hladší prechod na nízkoemisnú dopravu v krajinách, v ktorých nie je využívanie elektrických alebo vodíkových autobusov v regionálnej doprave zatiaľ reálne.

A preto aj napriek tomu, že Estónsko zdôrazňuje svoj záväzok a podporu, pokiaľ ide o ciele a zámery tejto smernice, Estónsko vyjadruje poľutovanie nad tým, že čiastkový cieľ možno dosiahnuť len elektrickými alebo vodíkovými autobusmi. V tejto súvislosti sa Estónsko zdrží hlasovania o súčasnom legislatívnom návrhu.

Vyhlásenie Rakúska

Rakúsko vo všeobecnosti podporuje ciele tejto smernice a zdôrazňuje potrebu dosiahnuť ciele EÚ v oblasti klímy prostredníctvom jasných opatrení. Rakúsko sa však obáva, že finančný dosah smernice ešte nie je jasný a že ciele stanovené pre sektor verejnej dopravy môžu mať nechcený dôsledok v podobe obmedzeného poskytovania služieb verejnej dopravy. Vybudovaním potrebnej infraštruktúry navyše vzniknú dodatočné náklady. Rakúsko preto vyzýva Európsku komisiu, aby v záujme dosiahnutia cieľov tejto smernice podporovala vnútroštátne podporné programy, najmä pokiaľ ide o verejnú dopravu, a aby okrem toho poskytovala podporné a finančné programy na úrovni EÚ s cieľom podporiť prechod na ekologické vozidlá. Vykonávanie tejto smernice ďalej povedie k oveľa väčšiemu administratívnomu zaťaženiu. Z týchto dôvodov Rakúsko nemôže smernicu schváliť, a zdrží sa preto hlasovania.

Vyhlásenie Poľska

Poľsko dôrazne podporuje všeobecný cieľ navrhovanej zmenenej smernice, a to zvýšiť mieru využívania ekologických vozidiel, t. j. vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, na trhu prostredníctvom verejného obstarávania, a tým prispieť k zníženiu celkových emisií z dopravy a ku konkurencieschopnosti a k rastu v odvetví dopravy.

Poľsko od začiatku procesu vyjadrovalo podporu návrhu Európskej komisie a bolo odhodlané dosiahnuť najvhodnejší kompromis, ktorý by bol dostatočne ambiciózny na to, aby sa dosiahol stanovený cieľ, no ktorý by bol zároveň realizovateľný.

Úroveň ambícií, ktorú Európska komisia pôvodne navrhla, považujeme za podloženú a veľmi ambicióznou. Zvýšenie úrovne cieľov pre ľahké vozidlá, ktorému nepredchádzala náležitá analýza, je podľa nášho názoru nevhodné, najmä vzhľadom na to, že nižšia úroveň ambícií pre ľahké vozidlá navrhnutá Komisiou vychádzala z výsledkov posúdenia dostupnosti ekologických ľahkých vozidiel a vyspelosti tohto trhu. Poľsko okrem toho zastáva názor, že obdobie vykonávania by malo byť 30 mesiacov.

Dlhšie obdobie by neovplyvnilo negatívne ciele zmenenej smernice. Naopak, prinieslo by pridanú hodnotu pre kvalitu vykonávacích opatrení. Zmenená smernica neobsahuje hotové riešenia, ktorých realizácia by bola zárukou dosiahnutia plánovaných cieľov. Transpozícia smernice do vnútroštátneho práva si bude vyžadovať dôkladnú analýzu, ako aj vývoj, testy a zavádzanie nových riešení s cieľom dosiahnuť stanovené ciele.

V rámci každej krajiny existujú rôzne osobitosti jednotlivých regiónov a miestnych spoločenstiev, štruktúry a administratívna závislosť, typy subjektov, ktoré nakupujú vozidlá alebo ich používajú pri poskytovaní služieb. Nové riešenia si s najväčšou pravdepodobnosťou budú vyžadovať ďalekosiahle zmeny právnych predpisov, ktoré budú prechádzať legislatívnym postupom.

Poľsko preto nemôže podporiť uvedenú smernicu v jej súčasnej podobe.

Vyhlasenie Českej republiky

Česká republika plne uznáva potrebu pokročiť v dekarbonizácii odvetvia dopravy, táto nová smernica však vyvoláva naše hlboké znepokojenie nielen vo všeobecnosti, pokiaľ ide o úroveň ambícií, ale najmä pokiaľ ide o jej prípadný negatívny vplyv na kvalitu verejnej dopravy.

Očakávame, že Komisia bude priebežne monitorovať, ako táto nová smernica ovplyvní verejných obstarávateľov. Smernica môže mať vplyv najmä na orgány zodpovedné za zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme v zmysle nariadenia (ES) č. 1370/2007, ktorých predmetom je poskytovanie služieb osobnej dopravy. Komisia by mala mať možnosť prijať primerané nápravné opatrenia, ak vykonávanie tejto smernice povedie v niektorých krajinách alebo regiónoch k zníženiu rozsahu verejnej dopravy v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

Zároveň vyzývame Komisiu, aby preskúmala všetky možné opatrenia na podporu vykonávania tejto smernice v oblasti verejnej dopravy v budúcnosti vrátane opatrení týkajúcich sa pravidiel štátnej pomoci.
