

Bruselj, 29. maj 2019
(OR. en, de)

Medinstitucionalna zadeva:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

DOPIS O TOČKI POD „I/A“

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Zadeva:	Osnutek DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (prva obravnava) – sprejetje zakonodajnega akta – izjave

Izjava Nemčije

Nemčija se strinja z namenom te direktive, tj. z javnimi naročili čistih vozil za cestni prevoz prispevati k temu, da bi dosegli cilje glede ohranjanja čistosti zraka in podnebja, zastavljene na področju prometa.

Tržni signali, ki izhajajo iz direktive, lahko srednje- do dolgoročno spodbudijo ponudbo čistih vozil, vendar so ta na določenih področjih, ki jih zajema direktiva, še vedno bistveno dražja ali niso na voljo v zadostni meri. V sedanjih razmerah ni mogoče predvideti, ali bo ta ponudba v prihodnje zadostna in hkrati cenovno dostopna za javni sektor.

Izvajanje določenih delov direktive bo državam članicam povzročilo visoke stroške in precejšnje upravno breme. To velja zlasti za države članice z zvezno ureditvijo. Zaradi visokih kvot za čiste avtobuse, ki jih je treba doseči že v kratkem roku, se bodo povečale potrebe po financiranju okolju prijaznega lokalnega javnega prevoza, kar bo podražilo cene vozovnic za potnike.

Zato Nemčija ne more podpreti direktive v sedanji obliki.

Izjava Slovaške republike

Slovaška republika na splošno podpira cilje te direktive, vendar želi poudariti, da njene finančne posledice niso bile ustrezno predstavljene, cilji, predvideni za sektor javnega prevoza, pa lahko privedejo do omejitev pri zagotavljanju storitev javnega prevoza.

Poleg tega bo izgradnja potrebne infrastrukture povzročila dodatne stroške.

Slovaška tudi meni, da bo skrajšanje roka za prenos, ki je bilo dogovorjeno v končnem besedilu, povzročilo težave pri ustreznem izvajanju direktive tako na državni kot na regionalni ravni.

Slovaška republika prav tako meni, da se bo zaradi izvajanja te direktive povečalo upravno breme.

Zato Slovaška republika ne more podpreti te direktive.

Izjava Estonije

Estonija v celoti podpira namen in cilje te direktive, ki utirajo pot do nizkoemisijske mobilnosti. Podpiramo nizko- in brezemisijski javni prevoz in si nameravamo prizadevati zanj.

Vendar želi Estonija ponovno izraziti svoje pomisleke glede podcilja, da bi moralo biti 50 % avtobusov brezemisijских (Priloga, opomba k preglednici 5). Estonija namreč meni, da bi ta podcilj lahko oviral države članice pri izbiri tehnologije, ki najbolj ustreza njihovim lokalnim pogojem. Zmogljivost različnih držav članic, da obvezno pridobijo brezemisijске avtobuse, ni temeljito analizirana. Komisija v oceni učinka ni predvidela in analizirala določitve podcilja za brezemisijске avtobuse, tozadevne ocene učinka pa ni opravil niti Svet. Določitev tega cilja je politična odločitev, ki znatno vpliva na države članice, pa tudi na industrijo. Zato takega političnega ukrepa ne bi smeli sprejeti v naglici brez kakršne koli dodatne analize učinka.

V primeru Estonije in ob upoštevanju sedanje infrastrukture in tehnološkega razvoja, vključno s ceno tehnologije, se lahko kot brezemisijски avtobusi v smislu te direktive razumejo le električni avtobusi. V zadnjih letih sta dve od naših največjih mest sklenili pogodbe za dolgoročno izvajanje storitev javnega prevoza, naša prestolnica pa se je zavezala, da bo v prihodnjih letih tretjino svojega avtobusnega voznega parka zamenjala z novimi avtobusi na stisnjen zemeljski plin, ki kot gorivo uporabljajo biometan. Tudi država je dejavno podpirala vzpostavitev oskrbovalne infrastrukture za biometan po vsej Estoniji. Menimo, da je biometan možnost za zagotovitev goriva brez emisij CO₂, hkrati pa način za okrepitev gospodarske dejavnosti na podeželskih območjih, ki lahko proizvajajo biometan iz kmetijskih ostankov. Proizvajanje biometana iz biološko razgradljivih odpadkov prispeva k uresničevanju ciljev krožnega gospodarstva.

V Estoniji je večina javnih naročil na področju prevoza omejenih na nekaj večjih občin. To pomeni, da bo do leta 2025 večina javnih naročil na področju avtobusnega prevoza razpisanih za prevoz na večje razdalje med posameznimi okraji, električni avtobusi pa so zaradi omejenega dosega trenutno primerni le za mestni javni prevoz. Zato obstaja tveganje, da vsaj v prvem obdobju do leta 2025 ne bomo dosegli podcilja glede brezemisijских avtobusov. Z uporabo biometana, ki v evidenci toplogrednih plinov velja za gorivo brez emisij CO₂, bi lahko prispevali k lažjemu prehodu na nizkoemisijски prevoz v državah, kjer električni ali vodikovi avtobusi še niso izvedljiva rešitev za regionalni javni prevoz.

Zato Estonija, ki znova poudarja zavezanost in podporo namenu in ciljem te direktive, obžaluje, da se lahko zadevni podcilj izpolni le z električnimi ali vodikovimi avtobusi. Glede na navedeno se bo Estonija vzdržala glasovanja o trenutnem zakonodajnem predlogu.

Izjava Avstrije

Avstrija načeloma podpira namen te direktive in opozarja, da je treba z jasnimi ukrepi doseči podnebne cilje EU. Kljub temu je zaskrbljena, saj finančnih posledic te direktive še ni mogoče napovedati, predpisane ciljne kvote za lokalni javni prevoz pa bi lahko privedle do neželenih omejitev ponudbe na tem področju. Poleg tega povzroča vzpostavljanje potrebne infrastrukture dodatne stroške. Zato Avstrija poziva Evropsko komisijo, naj spodbuja nacionalne programe podpore za uresničitev ciljev te direktive, zlasti glede javnega prevoza, ter zagotovi tudi programe podpore in financiranja na ravni EU, da bi olajšala prehod na čista vozila. Poleg tega bo izvajanje te direktive znatno povečalo upravno breme. Zato Avstrija ne more podpreti te direktive in se vzdržuje glasovanja.

Izjava Poljske

Poljska odločno podpira splošni cilj predlagane direktive o spremembi, tj. v okviru javnih naročil povečati uvajanje čistih (torej nizko- in brezemisijских) vozil na trg ter s tem prispevati k zmanjšanju skupnih emisij iz prometa ter h konkurenčnosti in rasti v prometnem sektorju.

Poljska je od vsega začetka procesa podpirala predlog Evropske komisije in si je prizadevala za najprimernejši kompromis, ki bi bil dovolj ambiciozen, da bi dosegli zastavljeni cilj, hkrati pa izvedljiv.

Raven ambicij, ki jo je na podlagi dokazov prvotno predlagala Evropska komisija, je po našem mnenju že v osnovi zelo ambiciozna. Menimo, da ravni ciljev za lahka vozila ni ustrezno dvigniti brez trdne analitične osnove, zlasti ker je Komisija, ko je predlagala nižjo raven ciljev za takšna vozila, upoštevala oceno razpoložljivosti čistih lahkih vozil in zrelost tega trga. Menimo tudi, da bi moralo biti za izvedbo na voljo 30 mesecev.

Daljše izvedbeno obdobje ne bi negativno vplivalo na cilje direktive o spremembi, temveč bi, ravno nasprotno, omogočilo večjo kakovost izvedbenih ukrepov. Direktiva o spremembi ne vsebuje takojšnjih rešitev, z izvedbo katerih bi zagotovili uresničitev predvidenih ciljev. Za prenos direktive v nacionalno zakonodajo bodo potrebni temeljita analiza ter oblikovanje, preskušanje in uvajanje novih rešitev, da bi dosegli zastavljene cilje.

V vsaki državi obstajajo različne posebnosti posameznih regij in lokalnih skupnosti, strukture in upravna odvisnost ter različne vrste subjektov, ki kupujejo vozila ali zagotavljajo storitve z njihovo uporabo. Nove rešitve bodo najverjetneje zahtevale daljnosežne spremembe zakonodaje, ki se bodo izvedle po parlamentarnem postopku.

Zato Poljska ne more podpreti direktive v sedanji obliki.

Izjava Češke

Češka sicer v celoti priznava potrebo po napredku na področju razogljichenja prometnega sektorja, vendar ima resne pomisleke glede te nove direktive tako na splošno, kar zadeva raven ambicij, kot glede njenega morebitnega negativnega učinka na kakovost javnega prevoza.

Pričakujemo, da bo Komisija stalno spremljala, kako ta nova direktiva vpliva na javne naročnike. Direktiva bi lahko vplivala zlasti na organe, pristojne za sklepanje pogodb o izvajanju javne službe v smislu Uredbe (ES) št. 1370/2007, katerih predmet je zagotavljanje storitev potniškega prevoza. Komisija bo imela možnost pripraviti ustrezne popravne ukrepe, če bi izvajanje te direktive v nekaterih državah ali regijah privedlo do zmanjšanja obsega javnega prevoza v okviru obveznosti javne službe.

Komisijo tudi pozivamo, naj preuči vse možne ukrepe za podporo prihodnjemu izvajanju te direktive na področju javnega prevoza, vključno z ukrepi, povezanimi s pravili o državni pomoči.
