

Brusel 29. května 2019
(OR. en, de)

Interinstitucionální spis:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

POZNÁMKA K BODU „I/A“

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (první čtení) – přijetí legislativního aktu – prohlášení

Prohlášení Německa

Německo podporuje cíl této směrnice, jímž je přispět k dosažení cílů týkajících se kvality ovzduší a klimatu v odvětví dopravy prostřednictvím veřejných zakázek na čistá silniční vozidla.

Tržní podněty vycházející z uvedené směrnice mohou nabídku čistých vozidel ve střednědobém až dlouhodobém horizontu stimulovat. Tato vozidla jsou však v některých dílčích odvětvích, na něž se směrnice vztahuje, dosud výrazně dražší a nejsou k dispozici v dostatečném množství. Zda bude dostatečné množství vozidel k dispozici v budoucnu a jestli si je veřejný sektor bude moci dovolit, není za stávajících podmínek možné předvídat.

S prováděním směrnice v některých dílčích odvětvích budou pro členské státy spojeny vysoké náklady a značná administrativní zátěž, zejména pak pro členské státy s federální strukturou. Vzhledem k vysokým kvótám na čisté autobusy, které je nutno splnit v krátkodobém horizontu, bude pro účely veřejné hromadné dopravy šetrné k životnímu prostředí nezbytné vyhradit větší množství finančních prostředků, což s sebou nese vyšší ceny jízdného pro jednotlivé cestující.

Z uvedených důvodů není Německo s to předmětnou směrnicí ve stávajícím znění podpořit.

Prohlášení Slovenské republiky

Slovenská republika obecně podporuje cíle této směrnice, přejí si však poukázat na to, že nebyly prezentovány její finanční dopady na požadované úrovni a že cíle stanovené pro odvětví veřejné dopravy mohou mít za následek omezení poskytování služeb veřejné dopravy.

Kromě toho vybudováním nezbytné infrastruktury vzniknou dodatečné náklady.

Slovensko je dále přesvědčeno, že zkrácení lhůty pro provedení, které bylo dohodnuto v konečném znění, vyvolá z hlediska řádného uplatňování směrnice problémy na celostátní i regionální úrovni.

Provádění předmětné směrnice podle názoru Slovenské republiky povede rovněž ke zvýšení administrativní zátěže.

Z uvedených důvodů není Slovenská republika s to směrnicí podpořit.

Prohlášení Estonska

Estonsko v plné míře podporuje účel a cíle předmětné směrnice, které připravují cestu k nízkoemisní mobilitě. Podporujeme přechod na veřejnou dopravu s nízkými a nulovými emisemi, který je i naším záměrem.

Estonsko však opětovně upozorňuje, že shledává problematickým 50% dílčí cíl týkající se autobusů s nulovými emisemi (příloha, poznámka pod čarou k tabulce 5) Konkrétně se Estonsko domnívá, že by tento dílčí cíl mohl bránit ve výběru technologie, která nejlépe odpovídá místním podmínkám členských států. Nebyla provedena důkladná analýza kapacit různých členských států, pokud jde o povinné používání veřejných zakázek na autobusy s nulovými emisemi. Posouzení dopadů provedené Komisí stanovení dílčího cíle pro autobusy s nulovými emisemi nepředpokládalo a neanalyzovalo. Posouzení dopadů v této věci neprovedla ani Rada. Stanovení uvedeného cíle je politickým rozhodnutím, které bude mít zásadní dopad nejen na členské státy, ale i na průmysl. Takovéto politické opatření by proto nemělo být přijímáno ve spěchu a bez jakékoli další analýzy dopadu.

V případě Estonska lze se zřetelem na stávající infrastrukturu a technologický vývoj včetně cen technologií považovat za autobusy s nulovými emisemi ve smyslu předmětné směrnice pouze autobusy na elektrický pohon. V nedávných letech dvě z našich největších měst uzavřela smlouvy na dlouhodobé veřejné zakázky v oblasti veřejné dopravy a naše hlavní město je v letech nadcházejících rovněž odhodláno obnovit třetinu svého vozového parku s tím, že zavede nové autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn (CNG) za použití biomethanu. Ze strany státu se rovněž dostává aktivní podpory budování infrastruktury čerpacích stanic s biomethanem v celé zemi. Biomethan považujeme za jednu z možností, jak zajistit palivo s nulovými emisemi CO₂ a zároveň přivést nové hospodářské aktivity do venkovských oblastí, neboť biomethan lze vyrábět ze zemědělských odpadů. Výroba biomethanu z biologicky rozložitelného odpadu přispívá k dosažení cílů oběhového hospodářství.

Většina veřejných zakázek na veřejnou dopravu připadá v Estonsku na několik větších obcí. Před rokem 2025 tak nastane situace, kdy se většina smluv o veřejných zakázkách na autobusy bude týkat dálkové dopravy na úrovni krajů, avšak autobusy na elektrický pohon v současné době představují možnost volby pouze pro městskou hromadnou dopravu, neboť mají omezený dojezd. Existuje tudíž riziko, že přinejmenším v prvním období do roku 2025 dílčího cíle pro autobusy s nulovými emisemi nedosáhneme. Biomethan je v rámci inventury skleníkových plynů považován za palivo s nulovými emisemi CO₂ a jeho používání by mohlo napomoci zajištění hladšího přechodu na nízkoemisní dopravu v zemích, kde autobusy na elektrický či vodíkový pohon dosud nejsou pro regionální veřejnou dopravu realizovatelným řešením.

Z uvedených důvodů Estonsko vyjadřuje politování nad skutečností, že daného dílčího cíle lze dosáhnout pouze při využití autobusů na elektrický či vodíkový pohon, třebaže opětovně zdůrazňuje význam, jež přikládá účelu a cílům předmětné směrnice, a vyslovuje jim podporu. Za daných okolností se Estonsko ve věci stávajícího legislativního návrhu zdrží hlasování.

Prohlášení Rakouska

Rakousko obecně podporuje cíle této směrnice a zdůrazňuje, že cílů EU v oblasti klimatu je zapotřebí dosáhnout prostřednictvím jasných opatření. Rakousko však vyjadřuje znepokojení nad skutečností, že finanční dopad směrnice není dosud jasný a že cíle stanovené pro odvětví veřejné dopravy mohou mít za nezamýšlený následek omezení poskytování služeb veřejné dopravy. Kromě toho budou s vybudováním nezbytné infrastruktury spojeny dodatečné náklady. Rakousko tedy vyzývá Evropskou komisi, aby podpořila vnitrostátní programy podpory za účelem dosažení cílů této směrnice, zejména pokud jde o veřejnou dopravu, a aby navíc poskytla podpůrné a finanční programy na úrovni EU, které podpoří přechod na čistá vozidla. Provádění této směrnice rovněž povede k podstatně větší administrativní zátěži. Vzhledem k výše uvedeným důvodům Rakousko není s to předmětnou směrnicí podpořit, a proto se zdržuje hlasování.

Prohlášení Polska

Polsko zásadně podporuje obecný cíl navrhované pozměněné směrnice, jímž je posílit zavádění čistých vozidel, tzn. vozidel s nízkými a nulovými emisemi, na trh v rámci zadávání veřejných zakázek, a přispět tak ke snížení celkových emisí z dopravy a ke konkurenceschopnosti a růstu v odvětví dopravy.

Již od počátku tohoto procesu Polsko vyjadřovalo návrhu Evropské komise podporu a zasazovalo se o dosažení nejvhodnějšího kompromisu, jenž by byl na jedné straně natolik ambiciózní, aby bylo možné dosáhnout uvedeného cíle, a na straně druhé proveditelný.

Domníváme se, že úroveň ambicí, kterou původně navrhovala Evropská komise, je založena na faktech a je již velmi vysoká. Zvýšení úrovně cílů pro lehká vozidla bez důkladné analýzy obecných souvislostí nepovažujeme za vhodné, a to zejména vzhledem k tomu, že Komise navrhla nižší úroveň ambicí u cílů pro lehká vozidla s ohledem na posouzení dostupnosti čistých lehkých vozidel a na vyspělost předmětného trhu. Polsko však zastává názor, že délka prováděcího období by měla být 30 měsíců.

Delší období by nemělo na cíle pozměněné směrnice negativní dopad. Naopak by přineslo přidanou hodnotu z hlediska kvality prováděcích opatření. Pozměněná směrnice neobsahuje hotová řešení, jejichž prostřednictvím by se zaručilo dosažení navrhovaných cílů. Provedení této směrnice ve vnitrostátním právu bude vyžadovat důkladnou analýzu, jakož i vývoj, testování a zavedení nových řešení za účelem dosažení stanovených cílů.

V rámci každé země existují různé zvláštnosti u jednotlivých regionů a místních komunit, struktur a správní závislosti, typů subjektů nakupujících vozidla či poskytujících služby pomocí těchto vozidel. Nová řešení budou s největší pravděpodobností vyžadovat dalekosáhlé právní změny, jež budou podrobeny parlamentnímu procesu.

Polsku tudíž není s to směrnicí ve stávající podobě podpořit.

Prohlášení České republiky

Česká republika sice plně uznává, že je nutné pokročit v dekarbonizaci odvětví dopravy, avšak vyjadřuje hluboké znepokojení nad předmětnou novou směrnicí jednak obecně, pokud jde o úroveň ambicí, a jednak konkrétněji, co se týče možného negativního dopadu na kvalitu veřejné dopravy.

Očekáváme, že Komise bude nepřetržitě monitorovat dopad této nové směrnice na veřejné zadavatele. Dotčená směrnice může mít dopad zejména na orgány odpovědné za uzavírání smluv o veřejných službách ve smyslu nařízení (ES) č. 1370/2007, jejichž předmětem je poskytování služeb v přepravě cestujících. Jestliže provádění této směrnice povede v některých zemích či regionech k omezení rozsahu veřejné dopravy na základě povinností veřejné služby, musí být Komise schopna navrhnout vhodná nápravná opatření.

Rovněž vyzýváme Komisi, aby prozkoumala veškerá možná opatření, jimiž by bylo možno v budoucnu podpořit provádění této směrnice v oblasti veřejné dopravy, včetně opatření týkajících se pravidel státní podpory.
