

Bruselas, 29 de mayo de 2019
(OR. en, de)

**Expediente interinstitucional:
2017/0291(COD)**

**9425/19
ADD 1**

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

NOTA PUNTO «I/A»

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Proyecto de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (primera lectura) - Adopción del acto legislativo - Declaraciones

Declaración de Alemania

Alemania respalda el objetivo de la Directiva de referencia, consistente en recurrir a la contratación pública de vehículos de transporte por carretera limpios con el fin de alcanzar los objetivos climáticos y de calidad del aire en el transporte por carretera.

A medio y largo plazo, las señales que la Directiva envía al mercado pueden estimular la oferta de vehículos limpios. Sin embargo, en algunos subsectores abarcados por la Directiva, estos vehículos siguen siendo por el momento bastante más caros y aún no están disponibles en cantidad suficiente. En las circunstancias actuales todavía no es posible prever si en el futuro habrá una oferta suficiente de vehículos y si el sector público podrá costearlos.

En determinados subsectores, la aplicación de la Directiva supondrá unos costes y una carga administrativa considerables para los Estados miembros, sobre todo para aquellos que tienen una estructura federal. Debido a las elevadas cuotas de autobuses limpios que deben cumplirse a corto plazo, será necesario destinar más fondos al transporte público respetuoso con el medio ambiente, lo que desembocará en una subida de los precios de los billetes para los pasajeros.

Por las razones expuestas, Alemania no está en posición de aprobar la Directiva en su forma actual.

Declaración de la República Eslovaca

La República Eslovaca apoya en términos generales los objetivos de la Directiva de referencia, pero desea señalar que no se presentaron en el nivel adecuado sus repercusiones financieras y que los objetivos previstos para el sector del transporte público pueden causar ciertas restricciones en la oferta de servicios de transporte público.

Además, la construcción de la infraestructura necesaria acarreará costes adicionales.

La República Eslovaca considera también que, debido a la reducción del periodo de transposición acordado en el texto definitivo, surgirán problemas en la aplicación adecuada de la Directiva, tanto a nivel estatal como regional.

Asimismo, la República Eslovaca cree que la aplicación de la Directiva ocasionará un aumento de la carga administrativa.

Por las razones expuestas, la República Eslovaca no puede apoyar la Directiva.

Declaración de Estonia

Estonia respalda plenamente las metas y los objetivos de la Directiva de referencia, que allanan el terreno para una movilidad de bajas emisiones. Apoyamos un transporte público de emisión baja o cero, y es nuestra intención avanzar hacia ese objetivo.

Sin embargo, Estonia desea reiterar sus motivos de preocupación respecto al 50 % del subobjetivo relativo a los autobuses de emisión cero (anexo, nota al pie del cuadro 5). Más concretamente, Estonia considera que ese subobjetivo podría impedir la elección de la tecnología que mejor se adapta a las condiciones locales de los Estados miembros. No se ha analizado exhaustivamente la capacidad de contratar autobuses de emisión cero de forma obligatoria en los diferentes Estados miembros. La evaluación de impacto de la Comisión no prevé ni analiza la fijación de un subobjetivo para los autobuses de emisión cero. Tampoco se ha llevado a cabo una evaluación del impacto sobre este asunto en el Consejo. La fijación de este objetivo es una opción estratégica con repercusiones significativas en los Estados miembros y en el sector. Así pues, no deberían adoptarse medidas de este tipo precipitadamente y sin una nueva evaluación de impacto.

En el caso de Estonia y teniendo en cuenta la infraestructura y el desarrollo tecnológico actuales, incluido el precio de la tecnología, solo los autobuses eléctricos pueden considerarse autobuses de cero emisión en el sentido de la Directiva. En los últimos años, dos de nuestras ciudades más grandes celebraron contratos de licitaciones de transporte público a largo plazo y nuestra capital también se ha comprometido a renovar un tercio de su flota de autobuses en los próximos años con autobuses de gas natural comprimido propulsados por biometano. El Estado también ha contribuido activamente a la puesta en marcha de infraestructuras de repostaje de biometano en todo el país. Consideramos que el biometano es una opción de combustible de emisión cero de CO₂, así como una forma de ofrecer una actividad económica adicional a las zonas rurales al producir biometano a partir de residuos agrícolas. La producción de biometano a partir de residuos biodegradables contribuye a alcanzar las metas de la economía circular.

En Estonia, la mayor parte de la contratación de transporte público se concentra en un número reducido de poblaciones más grandes. Ello nos lleva a una situación en la que, antes de 2025, la mayoría de los contratos públicos de autobuses versarán sobre transporte interregional a larga distancia, pero actualmente la opción de los autobuses eléctricos se restringe al transporte público urbano debido a su limitada autonomía de conducción. Por ello, nos arriesgamos a no alcanzar el subobjetivo de autobuses de emisión cero, al menos en el primer periodo, que termina en 2025. El uso del biometano, que está considerado un combustible de cero emisiones de CO₂ en el inventario de gases de efecto invernadero, podría facilitar la transición a un transporte de bajas emisiones en países en los que los autobuses eléctricos o de hidrógeno todavía no son una opción viable para el transporte público regional.

En consecuencia, y reiterando su adhesión y apoyo a las metas y los objetivos de la Directiva, Estonia lamenta que solo sea posible alcanzar el subobjetivo con autobuses eléctricos o de hidrógeno. Así pues, Estonia se abstendrá en la votación de la propuesta legislativa actual.

Declaración de Austria

Austria apoya en términos generales los objetivos de la Directiva de referencia y hace hincapié en la necesidad de alcanzar las metas climáticas de la UE a través de medidas claras. Sin embargo, a Austria le preocupa que las repercusiones financieras de la Directiva aún no sean previsibles y que los objetivos fijados para el sector del transporte público surtan el efecto no deseado de limitar la oferta de servicios de transporte público. Por otra parte, la construcción de la infraestructura necesaria acarreará costes adicionales. Por ello, Austria pide a la Comisión Europea que fomente programas de apoyo nacionales encaminados a alcanzar los objetivos de la Directiva, en particular en el ámbito del transporte público, y que ponga en marcha programas de apoyo y de financiación a nivel de la UE para contribuir a la transición hacia los vehículos limpios. Además, la aplicación de la Directiva supondrá un gran aumento de la carga administrativa. Por los motivos expuestos, Austria no puede aprobar la Directiva y se abstiene en la votación.

Declaración de Polonia

Polonia apoya firmemente el objetivo general de la propuesta de Directiva modificada, consistente en aumentar la incorporación de vehículos limpios, es decir, de cero o baja emisión, a la contratación pública y, por ende, contribuir a la reducción de las emisiones generales del transporte y a la competitividad y el crecimiento del sector del transporte.

Desde el comienzo del proceso, Polonia ha manifestado su apoyo a la propuesta de la Comisión Europea y se ha comprometido a alcanzar la solución transaccional más adecuada, que tenga la suficiente ambición para alcanzar el objetivo previsto pero que a la vez sea factible aplicar.

Consideramos que el nivel de ambición propuesto inicialmente por la Comisión Europea estaba basado en datos contrastados y era ya muy elevado. En nuestra opinión, aumentar el nivel de los objetivos para los vehículos ligeros sin contar con una base analítica rigurosa no es adecuado, sobre todo porque el nivel inferior de ambición propuesto por la Comisión para los vehículos ligeros era fruto de una valoración sobre la disponibilidad de vehículos ligeros limpios y la madurez del mercado en este sector. Además, Polonia opina que el periodo de transposición debería ser de treinta meses.

Fijar un periodo más largo no afectaría negativamente a los objetivos de la Directiva modificada. Antes al contrario, aportaría un valor añadido por lo que respecta a la calidad de las medidas de transposición. La Directiva modificada no contiene soluciones fijas cuya aplicación vaya a garantizar la consecución de los objetivos previstos. La transposición de la Directiva al ordenamiento jurídico nacional requerirá un análisis exhaustivo, así como la elaboración, puesta a prueba e implantación de nuevas soluciones para alcanzar los objetivos fijados.

Cada país tiene especificidades por lo que respecta a sus regiones y comunidades locales, sus estructuras y dependencia administrativa y el tipo de entidades que adquieren vehículos o prestan servicios con dichos vehículos. Para implantar soluciones nuevas será necesario adoptar cambios legislativos de gran calado que estarán supeditados al procedimiento parlamentario.

Por ello, Polonia no puede apoyar la Directiva en su forma actual.

Declaración de la República Checa

La República Checa reconoce plenamente la necesidad de avanzar hacia la descarbonización del sector del transporte, pero la Directiva de referencia nos plantea hondos motivos de preocupación, no solo en términos generales por su nivel de ambición, sino más concretamente por sus posibles efectos adversos en la calidad del transporte público.

Esperamos que la Comisión haga un seguimiento constante del efecto que esta nueva Directiva tendrá en los poderes adjudicadores. La Directiva puede afectar especialmente a las autoridades responsables de la adjudicación de contratos de servicio público en el sentido del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 que tengan por objeto la prestación de servicios de transporte de pasajeros. La Comisión podrá adoptar medidas correctoras en el caso de que la aplicación de la Directiva ocasione, en algunos países o regiones, la reducción del alcance del transporte público sujeto a las obligaciones del servicio público.

Invitamos asimismo a la Comisión a que explore todas las medidas posibles para respaldar en el futuro la aplicación de esta Directiva en el ámbito del transporte público, incluidas las medidas relativas a las normas sobre las ayudas estatales.
