

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

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0291(COD)**

9425/19
ADD 1

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

NOTA PUNTO "I/A"

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Progetto di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (prima lettura) - Adozione dell'atto legislativo - Dichiarazioni

Dichiarazione della Germania

La Germania sostiene la finalità della direttiva di ricorrere agli appalti pubblici di veicoli stradali puliti per contribuire al conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria e climatici nel settore dei trasporti.

Nel medio e lungo periodo i segnali che la direttiva invia al mercato possono stimolare l'offerta di veicoli puliti. Tuttavia, in alcuni comparti contemplati dalla direttiva tali veicoli hanno tuttora un costo molto più alto e non sono ancora disponibili in misura sufficiente. Le circostanze attuali non consentono di prevedere se in futuro l'offerta di veicoli puliti sarà sufficiente e se i medesimi resteranno finanziariamente accessibili al settore pubblico.

L'attuazione della direttiva in alcuni comparti comporterà costi e oneri burocratici notevoli per gli Stati membri, in particolare per quelli con una struttura federale. Le quote elevate di autobus puliti da rispettare già a breve termine determinano un maggiore fabbisogno di finanziamento per un trasporto pubblico locale rispettoso dell'ambiente, con conseguente aumento dei prezzi dei biglietti per il singolo utente.

La Germania non può pertanto approvare la direttiva nella sua forma attuale.

Dichiarazione della Repubblica slovacca

Pur sostenendo in generale gli obiettivi della direttiva, la Repubblica slovacca desidera far presente che gli effetti finanziari della medesima non sono stati presentati al livello necessario e che gli obiettivi previsti per il settore dei trasporti pubblici possono determinare limitazioni della fornitura di servizi di trasporto pubblico.

Inoltre, la costruzione delle infrastrutture necessarie comporterà costi supplementari.

La Slovacchia ritiene per di più che accorciare il termine di recepimento concordato nel testo finale causerà problemi nella corretta attuazione della direttiva a livello sia statale che regionale.

La Repubblica slovacca ritiene altresì che l'attuazione della direttiva determinerà un aumento degli oneri amministrativi.

Per questi motivi, la Repubblica slovacca non può sostenere la direttiva.

Dichiarazione dell'Estonia

L'Estonia sostiene pienamente le finalità e gli obiettivi della direttiva, che spianano la strada verso una mobilità a basse emissioni. Siamo favorevoli e intendiamo avvicinarci a trasporti pubblici a basse o zero emissioni.

Tuttavia, l'Estonia desidera ribadire la sua preoccupazione in merito al sotto-obiettivo del 50% per gli autobus a emissioni zero (v. allegato, nota in calce alla tabella 4). Più precisamente, l'Estonia ritiene che tale sotto-obiettivo possa ostacolare la scelta della tecnologia più adatta alle condizioni locali degli Stati membri. La capacità di acquistare mediante appalti pubblici autobus a emissioni zero – imposta come obbligo in Stati membri diversi – non è stata analizzata in modo approfondito. La valutazione d'impatto della Commissione non prevedeva né analizzava la fissazione di un sotto-obiettivo per gli autobus a emissioni zero. Non è stata neppure effettuata una valutazione d'impatto del Consiglio al riguardo. La fissazione dell'obiettivo in questione è una scelta politica con un impatto sostanziale sugli Stati membri, ma anche sull'industria. Pertanto, una siffatta misura politica non dovrebbe essere adottata precipitosamente senza effettuare ulteriori analisi d'impatto.

Nel caso dell'Estonia, e tenuto conto delle infrastrutture e dello sviluppo tecnologico attuali, compresi i prezzi delle tecnologie, solo gli autobus elettrici possono essere considerati autobus a zero emissioni ai sensi della direttiva. Negli ultimi anni, due delle nostre maggiori città hanno concluso contratti di appalto di trasporto pubblico a lungo termine e anche la nostra capitale si è impegnata a rinnovare un terzo della sua flotta di autobus nei prossimi anni con autobus GNC alimentati a biometano. Lo Stato ha inoltre contribuito attivamente a sostenere la realizzazione di infrastrutture di rifornimento di biometano in tutto il paese. Consideriamo il biometano un'alternativa per disporre di un carburante a zero emissioni di CO₂ nonché un modo per accrescere l'attività economica nelle zone rurali attraverso la produzione di biometano a partire da residui agricoli. Ricavare biometano da rifiuti biodegradabili contribuisce al conseguimento degli obiettivi dell'economia circolare.

In Estonia, la maggior parte degli appalti nel trasporto pubblico è riferibile ad alcuni comuni più grandi. Ne consegue che prima del 2025 la maggioranza degli appalti pubblici relativi agli autobus riguarderanno il trasporto a più lunga distanza a livello di contee, ma gli autobus elettrici sono attualmente un'opzione solo per i trasporti pubblici urbani a motivo del loro limitato raggio di percorrenza. Rischiamo pertanto di non raggiungere il sotto-obiettivo degli autobus a emissioni zero perlomeno durante il primo periodo fino al 2025. L'uso del biometano, considerato un carburante a zero emissioni di CO₂ nell'inventario dei gas a effetto serra, potrebbe contribuire ad assicurare una più agevole transizione verso il trasporto a basse emissioni nei paesi in cui gli autobus elettrici o a idrogeno non rappresentano ancora un'opzione praticabile per il trasporto pubblico regionale.

Pertanto, e sottolineando ancora una volta il suo impegno e sostegno a favore delle finalità e degli obiettivi della direttiva, l'Estonia si rammarica che il sotto-obiettivo possa essere raggiunto solo con autobus elettrici o a idrogeno. In tale contesto, l'Estonia si asterrà dal voto sull'attuale proposta legislativa.

Dichiarazione dell'Austria

L'Austria sostiene in linea generale gli obiettivi della direttiva e sottolinea la necessità di raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE attraverso misure chiare. Tuttavia, l'Austria è preoccupata per il fatto che gli effetti finanziari della direttiva non possano ancora essere previsti e le quote prescritte per il trasporto pubblico locale possano avere la conseguenza indesiderata di limitare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale. La realizzazione delle infrastrutture necessarie determinerà inoltre costi supplementari. Pertanto, l'Austria invita la Commissione europea a promuovere programmi di sostegno nazionali per raggiungere gli obiettivi della direttiva soprattutto nel settore dei trasporti pubblici e, in aggiunta, a predisporre programmi di sostegno e di finanziamento a livello dell'UE per sostenere la transizione verso veicoli puliti. L'attuazione della direttiva comporterà per di più un notevole aumento degli oneri burocratici. Per questi motivi l'Austria non può approvare la direttiva e pertanto si astiene dal voto.

Dichiarazione della Polonia

La Polonia sostiene fermamente l'obiettivo generale della proposta di direttiva modificata di aumentare la diffusione sul mercato di veicoli puliti, ossia veicoli a basse o zero emissioni, nell'ambito di appalti pubblici e quindi di contribuire alla riduzione delle emissioni complessive dei trasporti nonché alla competitività e alla crescita nel settore dei trasporti.

Sin dall'inizio la Polonia ha mostrato un atteggiamento di sostegno verso la proposta della Commissione europea e si è impegnata per raggiungere il compromesso più opportuno che fosse, da un lato, sufficientemente ambizioso da consentire il conseguimento dell'obiettivo delineato e, dall'altro, attuabile.

Riteniamo che il livello di ambizione inizialmente proposto dalla Commissione europea fosse basato su dati concreti e già molto elevato. A nostro parere, innalzare il livello degli obiettivi per i veicoli leggeri senza una forte base analitica non è opportuno, in particolare perché il più basso livello di ambizione per tali veicoli proposto dalla Commissione derivava dalla valutazione della disponibilità di veicoli leggeri puliti e della maturità di questo mercato. La Polonia ritiene inoltre che il periodo di attuazione debba essere di 30 mesi.

Un periodo più lungo non inciderebbe negativamente sugli obiettivi dalla direttiva proposta. Al contrario, determinerebbe un valore aggiunto per la qualità delle misure di attuazione. La direttiva modificata non contiene soluzioni precostituite la cui attuazione garantirebbe il conseguimento degli obiettivi previsti. Il recepimento della direttiva nel diritto nazionale richiederà un'analisi approfondita nonché lo sviluppo, il collaudo e la diffusione di nuove soluzioni per raggiungere gli obiettivi fissati.

All'interno di ciascun paese esistono diverse specificità di singole regioni e comunità locali, strutture e dipendenze amministrative, tipologie di soggetti che acquistano veicoli o forniscono servizi utilizzando i medesimi. Le nuove soluzioni richiederanno molto probabilmente profonde modifiche legislative che passeranno per l'iter parlamentare.

Pertanto, la Polonia non può sostenere la direttiva nella sua forma attuale.

Dichiarazione della Repubblica ceca

Pur riconoscendo pienamente la necessità di portare avanti la decarbonizzazione del settore dei trasporti, la Repubblica ceca nutre profonda preoccupazione riguardo alla nuova direttiva non solo, in generale, per quanto riguarda il livello di ambizione, ma anche, più specificamente, per quanto riguarda il suo possibile impatto negativo sulla qualità dei trasporti pubblici.

Ci aspettiamo che la Commissione provveda ad un costante monitoraggio del modo in cui la nuova direttiva incide sulle amministrazioni aggiudicatrici. La direttiva può avere un impatto specialmente sulle amministrazioni responsabili dell'aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007 aventi ad oggetto la fornitura di servizi di trasporto di persone. La Commissione deve essere in grado di presentare adeguate misure correttive qualora l'attuazione della direttiva determini in alcuni paesi o regioni la riduzione della portata dei trasporti pubblici nel quadro degli obblighi di servizio pubblico.

Invitiamo inoltre la Commissione ad esaminare ogni misura possibile per sostenere la futura attuazione della direttiva nel settore dei trasporti pubblici, comprese misure legate alle norme in materia di aiuti di Stato.
