



Bryssel, 27. marraskuuta 2018
(OR. en)

14779/18

Toimielinten välinen asia:
2017/0291(COD)

TRANS 578
MI 900
ENV 819
CLIMA 234
CODEC 2116

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 14230/18
Kom:n asiak. nro:	ST 14183/17 + ADD 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta – Tilanneselvitys

I JOHDANTO

Komissio esitteli edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 8. marraskuuta 2017 osana "Eurooppa liikkeellä" -liikkuvuuspakettia. Ehdotus on yksi vähäpäästöiseen liikkuvuuteen liittyvistä komission aloitteista.

Ehdotuksen päätavoitteena on lisätä puhtaiden eli vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta julkisissa hankinnoissa ja siten vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja parantaa kilpailukykyä ja kasvua liikenteen alalla. Direktiivin 2009/33/EY arvioinnista kävi ilmi, ettei direktiivi lisännyt riittävästi puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuutta unionissa. Lisäksi kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöjä vähentävien vaikutusten todettiin olevan hyvin pienet.

Ehdotus pyrkii päätavoitteensa saavuttamiseen

- laajentamalla nykyisen direktiivin soveltamisalaa niin, että se kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt,
- ottamalla käyttöön 'puhtaan ajoneuvon' määritelmän,
- asettamalla puhtaiden ajoneuvojen hankinnoille vähimmäistavoitteet kaudelle, joka alkaa säädöksen osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamisen määräpäivästä ja päättyy vuoden 2025 lopussa, sekä kaudelle 2026–2030.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

Euroopan parlamentti on nimennyt ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan (ENVI) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Andrzej GRZYBin (EPP, PL) esittelijäksi. Euroopan parlamentti hyväksyi mietinnön täysistunnossaan 25. lokakuuta 2018. Teollisuus-, tutkimus- ja energiavalioikunta (ITRE) sekä liikenne- ja matkailuvalioikunta (TRAN) antoivat ehdotuksesta lausunnon.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausunnon täysistunnossa 19. huhtikuuta 2018. Alueiden komitea antoi lausunnon 5. heinäkuuta 2018.

III KÄSITTELY NEUVOSTON VALMISTELUELIMISSÄ

Ehdotus esiteltiin yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmälle marraskuussa 2017. Kyseinen työryhmä tarkasteli ehdotusta vuoden 2018 maaliskuusta toukokuuhun, minkä tuloksena neuvostolle esitettiin tilanneselvitys¹ 7. kesäkuuta 2018.

Puheenjohtajavaltio on käyttänyt kolme kokousta ehdotuksen yksityiskohtaiseen tarkasteluun vuoden 2018 heinäkuun ja marraskuun välisenä aikana.

¹ Asiak. 8916/18.

Puheenjohtajavaltio esitti valtuuskuntien esittämien kommenttien ja ehdotusten pohjalta kaksi kompromissitekstiä, joissa ehdotettiin ratkaisuja ja selvennyksiä suurimpaan osaan artikloista. Niistä tärkeimmät ovat seuraavat:

- 2 ja 3 artikla: laajennettu poikkeuksia ja selvennetty soveltamisalaa, erityisesti direktiivin kattamien palvelujen osalta, jotka on lueteltu taulukossa 1 ja johdanto-osan 11 ja 11 a kappaleessa;
- 4 artikla: laajennettu 'puhtaan ajoneuvon' määritelmää ja otettu käyttöön kunnianhimoisia alatavoitteita päästöttömille linja-autoille;
- 5 artikla: selvennetty laskentamenetelmiä direktiivin kattamille erityyppisille sopimuksille. Vastaavia taulukoita 4 ja 5, jotka sisältävät jäsenvaltioille asetetut tavoitteet ja laskentamenetelmän päästöttömille ajoneuvoille, yksinkertaistettu ja linja-autoja koskevia kansallisia tavoitteita alennettu;
- 9 artikla: poistettu komiteamenettelyyn liittyvä säännös;
- 10 artikla: yksinkertaistettu ja selkeytetty jäsenvaltioiden raportointivelvollisuuksia sekä asetettu komissiolle uusi velvollisuus tukea jäsenvaltioita kokoamalla ja julkaisemalla asiaan liittyviä tietoja.

IV AVOINNA OLEVAT KYSYMYKSET

a) Poikkeukset (2 artikla)

Useimmat valtuuskunnat kannattivat puheenjohtajavaltion 2 artiklasta laatimaa viimeisintä kompromissitekstiä. Yksi valtuuskunta, jota yksi muu valtuuskunta kannattaa, haluaisi kuitenkin jättää direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle erityiset kuljetuspalvelut, jotka on tarkoitettu esimerkiksi ikääntyviä tai vammaisia henkilöitä varten. Useat muut valtuuskunnat painottivat sitä, että poikkeuksia tulisi olla mahdollisimman vähän.

b) Soveltamisala (3 artikla)

Useat valtuuskunnat halusivat palauttaa direktiivin soveltamisalaan liitteen taulukkoon 1 sisältyvät jätteiden keruupalvelut, jotka poistettiin direktiivin soveltamisalasta, koska ne eivät koske henkilöliikennepalveluja ja edellyttävät erikoiskäyttöön tarkoitettuja ajoneuvoja.

Linja-autot poistettiin direktiivin soveltamisalasta joidenkin valtuuskuntien pyynnöstä sillä perusteella, että linja-autojen käyttöön pitkän matkan matkustajaliikenteessä liittyy teknisiä ongelmia päästöttömien ajoneuvojen ja tarvittavan latausinfrastruktuurin osalta, erityisesti rajat ylittävässä käytössä. Yksi valtuuskunta, jota useat muut valtuuskunnat kannattavat, haluaisi palauttaa linja-autojen hankinnat direktiivin soveltamisalaan, koska niissä on vastaavuuksia kuorma-autojen kanssa.

c) Määritelmät (4 artikla)

Useat valtuuskunnat kannattivat puheenjohtajavaltion viimeisintä kompromissiehdotusta ja vastustivat yhden valtuuskunnan esittämää viittausta uusiutuvia energialähteitä koskevaan RED 2 -direktiiviin.

Eräät valtuuskunnat halusivat, että 'puhtaan ajoneuvon' määritelmässä noudatettaisiin teknologianeutraalia ja tuloseskeistä lähestymistapaa.

Jotkin valtuuskunnat eivät kannattaneet fossiilisten kaasujen, kuten paineistetun maakaasun (CNG) ja nesteytetyn maakaasun (LNG), sisällyttämistä luetteloon vaihtoehtoisista polttoaineista, kun taas toiset korostivat tarvetta sisällyttää nämä aineet, koska niiden avulla voidaan hyvin siirtyä kohti vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja.

d) Hankintojen vähimmäistavoitteet (5 artikla ja liitteessä olevat taulukot 4 ja 5)

Valtuuskunnat kannattivat yleisesti ottaen puheenjohtajavaltion 5 artiklasta laatimaa kompromissitekstiä. Taulukoissa 4 ja 5 esitetyistä hankintojen vähimmäistavoitteista on kuitenkin vielä keskusteltava.

Jäsenvaltiokohtaisena kiintiönä ilmaistussa tavoitetasossa esiintyy paljon vaihtelua.

e) **Määräaika säädöksen osaksi kansallista lainsäädäntöä saattamiselle**

Jotkin valtuuskunnat kannattivat kyseisen määräajan pidentämistä 30–36 kuukauteen toisten taas kannattaessa lyhyempää 24 kuukauden kautta ja määräajan kytkemistä asiassa saavutettuun yleiseen edistymiseen.

V LOPUKSI

Ehdotuksen tarkastelun aikana ilmeni, että asiakirja ST 14230/18 liitteessä olevaa puheenjohtajavaltion viimeistä kompromissitekstiä kannatettiin yleisesti. Kuitenkin keskeisiä avoimia kysymyksiä ovat edelleen 'puhtaan ajoneuvon' määritelmä sekä hankintatavoitteiden taso ja toteuttaminen. Näiden ja muutaman muun edellä selostetun kysymyksen käsittelyä on jatkettava seuraavan puheenjohtajakauden aikana, jotta tästä asiasta päästäisiin sopimukseen.

Neuvostoa pyydetään panemaan merkille edistyminen direktiiviehdotuksen tarkastelussa.
