

Brüssel, 29. mai 2019
(OR. en, de)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

I/A-PUNKTI MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Eelnõu: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maantesõidukite edendamise kohta (esimene lugemine) - Seadusandliku akti vastuvõtmine - Avaldused

Saksamaa avaldus

Saksamaa toetab direktiivi eesmärki kasutada keskkonnasõbralike maantesõidukite edendamiseks riigihankeid, et aidata kaasa õhukvaliteedi alaste ja kliimaeesmärkide saavutamisele transpordisektoris.

Keskmisses kuni pikas perspektiivis võivad direktiivi poolt turule saadetud signaalid soodustada keskkonnasõbralike sõidukite hankimist. Mõnes direktiiviga hõlmatud allsektoris on kõnealused sõidukid aga endiselt märkimisväärselt kallimad ning neid ei ole piisavas koguses saada. Seda, kas tulevikus on selliseid sõidukeid piisavas koguses saada ning kas need on avalikule sektorile taskukohased, ei ole praegustes oludes võimalik prognoosida.

Direktiivi rakendamine teatavates allsektorites toob liikmesriikide, eeskätt föderaalse struktuuriga liikmesriikide jaoks kaasa märkimisväärsed kulusid ja bürokraatiat. Keskkonnasõbralike busside kõrge kvoot tuleb täita lühikese aja jooksul ning selle tulemusel on vaja rohkem rahalisi vahendeid keskkonnasõbraliku ühistranspordi jaoks, mis toob kaasa kõrgemad piletihinnad reisijate jaoks.

Eespool toodud põhjustel ei saa Saksamaa direktiivi praegusel kujul heaks kiita.

Slovaki Vabariigi avaldus

Kuigi Slovaki Vabariik üldiselt direktiivi eesmärke toetab, soovib ta märkida, et direktiivi finantsmõju ei tutvustatud piisavalt ning et ühistranspordisektori jaoks ettenähtud eesmärgid võivad tekitada takistusi ühistransporditeenuste pakkumisel.

Samuti tekitab vajaliku taristu ehitamine lisakulusid.

Lisaks sellele leiab Slovakkia, et ülevõtmisperioodi lühendamine, milles lepiti kokku lõplikus tekstis, tekitab probleeme direktiivi nõuetekohasel rakendamisel nii riiklikul kui piirkondlikul tasandil.

Ka leiab Slovaki Vabariik, et direktiiv toob kaasa halduskoormuse suurenemise.

Nendel põhjustel ei saa Slovaki Vabariik direktiivi toetada.

Eesti avaldus

Eesti toetab täielikult direktiivi eesmärke, mis rajavad teed vähese heitega liikuvuse poole. Toetame vähese heitega ja heiteta ühistransporti ning kavatseme selles suunas edasi liikuda.

Eesti soovib aga taas märkida, et talle teeb muret heiteta bussidele ettenähtud vahe-eesmärk 50% (lisa, tabel 5, joonealune märkus). Konkreetsemalt leiab Eesti, et vahe-eesmärk võib takistada sellise tehnoloogia valimist, mis sobib kõige paremini liikmesriikide kohalike oludega. Heiteta busside kohustusliku hankimise suutlikkust erinevates liikmesriikides ei ole põhjalikult analüüsitud. Komisjoni mõjuhindangus ei ole võetud arvesse ega analüüsitud heiteta busside vahe-eesmärki. Selles küsimuses ei korraldatud ka nõukogu mõjuhindangut. Sellise eesmärgi kehtestamine on poliitiline valik, mis avaldab märkimisväärset mõju nii liikmesriikidele kui ka tööstusele. Seetõttu ei tohiks sellist poliitikameedet võtta vastu kiirustades, ilma täiendava mõjuhindanguta.

Eesti puhul ning võttes arvesse praegust taristu ja tehnoloogia arengut, sealhulgas tehnoloogia hinda, saab direktiivi tähenduses heiteta bussidena käsitada üksnes elektribusse. Viimastel aastatel on kaks meie suuremat linna sõlminud pikaajaliste ühistranspordi hangete lepingud ning ka meie pealinn on võtnud kohustuse asendada eelseisvatel aastatel ühe kolmandiku oma bussipargist nii, et uute surumaagaasi kasutavate busside kütuseks on biometaan. Riik on ka aktiivselt toetanud biometaanipõhise tankimistaristu loomist kogu riigis. Näeme biometaani kui võimalust pakkuda CO₂-heitest vaba kütust ning tuua biometaani tootmisega põllumajandusjäätmetest maapiirkondadesse täiendavat majandustegevust. Biometaani tootmine biolagunevatest jäätmetest aitab kaasa ringmajanduse eesmärgi saavutamisele.

Eestis moodustavad valdava osa ühistranspordihangetest mõned suuremad kohalikud omavalitsuspiirkonnad. Selle tulemuseks on olukord, kus enne 2025. aastat hõlmab enamik bussihangete lepingutest maakonnatasandi pikamaatransporti, kuid elektribusse saab kasutada üksnes linnade ühistranspordis, kuna nende sõiduulatus on piiratud. Seetõttu ei pruugi me saavutada heiteta busside jaoks ette nähtud vahe-eesmärki vähemalt esimesel perioodil kuni aastani 2025. Kasvuhoonegaaside inventuuris CO₂-heitest vaba kütusena käsitatud biometaani kasutamine võiks aidata tagada sujuvama ülemineku vähese heitega transpordile riikides, kus elektri- või vesinikubusside kasutamine piirkondlikus ühistranspordis ei ole veel realistlik.

Sellest tulenevalt ja rõhutades veel kord pühendumist direktiivi eesmärkidele ja nende toetamist, peab Eesti kahetsusväärseks, et vahe-eesmärgi saab saavutada üksnes elektri- või vesinikubussidega. Seda arvesse võttes hoidub Eesti kõnealuse seadusandliku ettepaneku üle hääletamast.

Austria avaldus

Austria toetab üldiselt direktiivi eesmäärke ning rõhutab vajadust saavutada ELi kliimaeesmärgid selgete meetmete kaudu. Sellest hoolimata teeb Austriale muret asjaolu, et direktiivi finantsmõju ei ole veel selge ning et ühistranspordisektorile kehtestatud eesmärgid võivad soovimatult kaasa tuua ühistransporditeenuste pakkumise piirangud. Samuti tekitab vajaliku taristu ehitamine lisakulusid. Sellest tulenevalt esitab Austria Euroopa Komisjonile üleskutse edendada direktiivi eesmärkide saavutamiseks riiklikke toetusprogramme, eeskätt ühistranspordi vallas, ning lisaks sellele pakkuda toetust ja rahastamisprogramme ELi tasandil, et toetada üleminekut keskkonnasõbralikele sõidukitele. Lisaks sellele toob direktiivi rakendamine kaasa märkimisväärselt suurema halduskoormuse. Nendel põhjustel ei saa Austria direktiivi heaks kiita ja hoidub seetõttu hääletamisest.

Poola avaldus

Poola toetab kindlalt kavandatava muudetud direktiivi üldeesmärki suurendada keskkonnasõbralike, st vähese heitega ja heiteta sõidukite turuleviimist riigihangete kaudu ning seeläbi aidata kaasa üldise transpordiheite vähendamisele ning konkurentsivõimele ja majanduskasvule transpordisektoris.

Juba protsessi algusest on Poola toetanud Euroopa Komisjoni ettepanekut ning olnud valmis kõige sobivama kompromissi saavutamisele, mis oleks ühelt poolt piisavalt ambitsioonikas, et saavutada kirjeldatud eesmärk, ning teiselt poolt rakendatav.

Peame Euroopa Komisjoni poolt esmalt välja pakutud ambitsioonitaset tõendipõhiseks ja algusest peale väga ambitsioonikaks. Kergsõidukite jaoks kehtestatud eesmärkide taseme tõstmine tugeva analüütilise taustata ei ole meie arvates asjakohane, võttes eeskätt arvesse, et kergsõidukite jaoks komisjoni poolt välja pakutud eesmärkide madalam ambitsioonitase tulenes keskkonnasõbralike kergsõidukite kättesaadavuse ja asjaomase turu küpsuse hindamisest. Lisaks sellele leiab Poola, et rakendusperiood ei tohiks olla 30 kuud.

Pikem periood ei mõjutaks negatiivselt muudetud direktiivi eesmärke. Vastupidi, see looks lisaväärtust rakendusmeetmete kvaliteedile. Muudetud direktiiv ei sisalda valmislahendusi, mille rakendamine tagaks kavandatud eesmärkide saavutamise. Direktiivi ülevõtmine liikmesriikide õigusesse nõuab põhjalikku analüüsi ning uute lahenduste väljatöötamist, testimist ja kasutamist, et saavutada kehtestatud eesmärgid.

Igas riigis on erinevusi, mis puudutavad konkreetseid piirkondi ja kohalikke kogukondi, struktuure ja halduslikku sõltuvust ning sõidukite ostmisega tegelevate või nende kasutamise teenuseid pakkuvate üksuste laadi. Uued lahendused nõuavad tõenäoliselt kaugeleulatuvaid seadusemuudatusi, mis läbivad parlamentaarse protsessi.

Seetõttu ei saa Poola direktiivi selle praegusel kujul toetada.

Tšehhi Vabariigi avaldus

Kuigi Tšehhi Vabariik tunnistab täielikult vajadust liikuda transpordisektori CO₂-heite vähendamise poole, tekitab uus direktiiv meis sügavat muret ja seda mitte üksnes üldiselt ambitsioonitaseme küsimuses, vaid konkreetsemalt seoses direktiivi võimaliku negatiivse mõjuga ühistransporditeenuste osutamise kvaliteedile.

Tšehhi Vabariik ootab, et komisjon seiraks pidevalt seda, kuidas uus direktiiv mõjutab avaliku sektori hankijaid. Direktiiv võib eeskätt mõjutada neid hankijaid, kes vastutavad avaliku teenindamise lepingute sõlmimise eest määruse (EÜ) nr 1370/2007 tähenduses ja kelle tegevusvaldkonnaks on reisijateveoteenuste osutamine. Komisjonil on võimalik võtta asjakohaseid parandusmeetmeid, kui direktiivi rakendamine toob mõnes riigis või piirkonnas kaasa avaliku teenindamise kohustuste alla kuuluva ühistranspordi pakkumise vähenemise.

Samuti kutsume komisjoni üles kaaluma kõiki võimalikke meetmeid, et toetada tulevikus direktiivi rakendamist ühistranspordivaldkonnas, sealhulgas riigiabi eeskirjadega seotud meetmeid.
