



Euroopan unionin  
neuvosto

Bryssel, 29. toukokuuta 2019  
(OR. en, de)

---

Toimielinten välinen asia:  
2017/0291(COD)

---

9425/19  
ADD 1

CODEC 1106  
TRANS 346  
MI 452  
ENV 492  
CLIMA 144

#### ILMOITUS: I/A-KOHTA

|                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lähettiläs:    | Neuvoston pääsihteeristö                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Vastaanottaja: | Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Asia:          | Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta<br><b>(ensimmäinen käsittely)</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– Säädöksen hyväksyminen</li><li>– Lausumat</li></ul> |

#### Saksan lausuma

Saksa tukee tämän direktiivin tavoitetta, joka on liikenteen ilmansuojelu- ja ilmastotavoitteiden saavuttamisen edistäminen puhtaita moottoriajoneuvoja koskevien julkisten hankintojen avulla.

Tästä direktiivistä aiheutuvat markkinasignaalit voivat keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä vilkastuttaa puhtaiden ajoneuvojen tarjontaa. Toistaiseksi nämä ajoneuvot ovat kuitenkin joillakin direktiivin osa-alueilla yhä merkittävästi kalliimpia eivätkä riittävässä määrin saatavilla. Sitä, onko niiden tarjonta tulevaisuudessa riittävää ja onko julkisella puolella varaa niihin, ei pystytä nykyoloissa ennustamaan.

Direktiivin täytäntöönpano on osittain kallista ja aiheuttaa jäsenvaltioille huomattavaa hallinnollista rasitetta. Tämä koskee varsinkin liittovaltiomuotoisia jäsenvaltioita. Jo lyhyellä aikavälillä täytettävät puhtaita linja-autoja koskevat korkeat kiintiöt edellyttävät lisärahoitusta ympäristöystävälliselle julkiselle henkilöliikenteelle ja aiheuttavat siten yksittäisiltä käyttäjiltä veloitettavien lippuhintojen kallistumista.

Näistä syistä Saksa ei voi hyväksyä direktiiviä sen nykymuodossa.

### **Slovakian tasavallan lausuma**

Vaikka Slovakian tasavalta tukee yleisesti tämän direktiivin tavoitteita, se haluaa tähdentää, että tämän direktiivin rahoitusvaikutuksia ei ole esitetty vaaditulla tasolla ja julkista liikennettä koskevat tavoitteet voivat rajoittaa julkisten liikennepalvelujen tarjoamista.

Lisäksi tarpeellisen infrastruktuurin rakentaminen aiheuttaa lisäkustannuksia.

Slovakia uskoo myös, että kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevan määräajan lyhentäminen, josta sovittiin lopullisessa ehdotustekstissä, aiheuttaa ongelmia direktiivin asianmukaisessa täytäntöönpanossa niin valtion kuin alueellisella tasolla.

Sitä paitsi Slovakian tasavalta uskoo, että tämän direktiivin täytäntöönpano johtaa hallinnollisen taakan lisääntymiseen.

Näistä syistä Slovakian tasavalta ei voi kannattaa direktiiviä.

### **Viron lausuma**

Viro tukee täysin direktiivin päämääriä ja tavoitteita, sillä se pohjustaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikkuvuuteen. Tuemme siirtymistä vähäpäästöiseen ja päästöttömään julkiseen liikenteeseen ja aiomme edistyä sitä kohti.

Viro haluaa kuitenkin toistaa olevansa huolissaan päästöttömiä linja-autoja koskevasta 50 prosentin alatavoitteesta (liite, taulukon 4 alaviite). Tarkemmin sanottuna Viro katsoo, että kyseinen alatavoite voisi estää jäsenvaltioiden paikallisiin oloihin parhaiten sopivan teknologian valitsemisen. Eri jäsenvaltioiden valmiuksia täyttää päästöttömien linja-autojen käyttövelvoite ei ole perusteellisesti analysoitu. Komission vaikutustenarvioinnissa ei otettu huomioon päästöttömien linja-autojen alatavoitetta eikä analysoitu sitä. Neuvosto ei myöskään tehnyt tätä koskevaa vaikutustenarviointia. Tämän tavoitteen asettaminen on toimintapoliittinen valinta, joka vaikuttaa merkittäväällä tavalla jäsenvaltioihin, mutta myös kyseiseen toimialaan. Tämän perusteella tällaista politiikkatoimea ei pitäisi hyväksyä hätäisesti tekemättä uutta vaikutustenarviointia.

Viron tapauksessa, ottaen huomioon maan nykyisen infrastruktuurin ja teknologisen kehityksen, teknologian hinta mukaan luettuna, vain sähkölinja-autoja voidaan pitää direktiivissä tarkoitettuina päästöttöminä linja-autoina. Viime vuosina Viron kaksi suurinta kaupunkia on tehnyt pitkän aikavälin julkisen liikenteen tarjouskilpailuja koskevia sopimuksia, ja pääkaupunkimme on myös sitoutunut uusimaan lähivuosina kolmanneksen linja-autokannastaan niin, että uusien paineistettua maakaasua (CNG) käyttävien linja-autojen polttoaineena on biometaanin. Viron valtio on myös aktiivisesti tukenut biometaanin tankkausinfrastruktuurin perustamista koko maahan. Näemme biometaanin hiilineutraalina polttoainevaihtoehtona sekä tapana lisätä taloudellista toimintaa maaseudulla, koska biometaanin tuotetaan maatalousjätteistä. Biometaanin tuottaminen biohajoavasta jätteestä edistää kiertotalouden tavoitteiden saavuttamista.

Virossa muutama suurempi kunta vastaa pääosasta julkisen liikenteen hankintoja. Tästä syystä olemme tilanteessa, jossa suurin osa ennen vuotta 2025 tehtäviä linja-autojen hankintasopimuksia koskee maakuntatason kaukoliikennettä, mutta sähkölinja-autot ovat tällä hetkellä rajoitetun toimintasäteensä vuoksi käypä vaihtoehto vain kaupunkien julkisessa liikenteessä. Tästä syystä vaarana on, ettemme voisi saavuttaa päästöttömien linja-autojen alatavoitetta ainakaan ensimmäisellä, vuoteen 2025 ulottuvalla kaudella. Käyttämällä biometaanin, jota pidetään kasvihuonekaasuinventaariossa hiilineutraalina polttoaineena, voitaisiin auttaa varmistamaan sujuvampi siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen maissa, joissa sähkö- tai vetelinja-autot eivät vielä ole toteuttamiskelpoinen vaihtoehto alueellisessa julkisessa liikenteessä.

Näin ollen Viro korostaa edelleen sitoutumistaan direktiivin päämääriin ja tavoitteisiin sekä tukeaan niille, mutta pahoittelee, että alatavoite voidaan saavuttaa vain käyttämällä sähkö- tai vetylinja-autoja. Tässä tilanteessa Viro pidättyy äänestämästä käsiteltävästä lainsäädäntöehdotuksesta.

### **Itävallan lausuma**

Itävalta tukee periaatteessa tämän direktiivin tavoitteita ja painottaa, että EU:n ilmastotavoitteet on saavutettava toteuttamalla selkeitä toimenpiteitä. Itävalta on kuitenkin huolissaan, koska tämän direktiivin rahoitusvaikutuksia ei vielä voida arvioida, ja julkiselle henkilöliikenteelle asetetut tavoitekiintiöt voivat aiheuttaa julkisen liikenteen palvelutarjonnan epätoivotun vähenemisen. Lisäksi tarvittavan infrastruktuurin perustaminen johtaa lisäkustannuksiin. Tästä syystä Itävalta kehottaa Euroopan komissiota suosittamaan, että toteutetaan kansallisia tukiohjelmia tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi erityisesti julkisen liikenteen alalla ja lisäksi perustetaan EU:n tasolla tuki- ja edistämishjelmia puhtaisiin ajoneuvoihin siirtymisen tueksi. Lisäksi tämän direktiivin täytäntöönpano johtaa hallinnollisen rasitteen valtavaan kasvuun. Näistä syistä Itävalta ei voi tukea direktiiviä ja pidättyy näin ollen äänestämästä.

### **Puolan lausuma**

Puola tukee voimakkaasti ehdotetun muutosdirektiivin yleistavoitetta, joka on puhtaiden, toisin sanottuna vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuuden lisääminen julkisissa hankinnoissa ja siten liikenteen kokonaispäästöjen vähentämisen sekä liikennealan kilpailukyvyyn ja kasvun edistäminen.

Prosessin alusta alkaen Puola on ilmaissut tukensa Euroopan komission ehdotukselle ja ollut sitoutunut saavuttamaan tarkoituksenmukaisimman kompromissin, joka olisi yhtäältä riittävän kunnianhimoinen määritellyn tavoitteen saavuttamiseksi ja toisaalta toteuttamiskelpoinen.

Pidämme Euroopan komission alun perin ehdottamaa tavoitetasoa näyttöön perustuvana ja itsessään jo hyvin kunnianhimoisena. Kevyitä ajoneuvoja koskevien tavoitteiden nostaminen ilman vahvoja analyttisiä perusteita ei mielestämme ole asianmukaista, etenkin kun komission ehdottama kevyitä ajoneuvoja koskeva alempi tavoitetaso perustui puhtaiden kevyiden ajoneuvojen saatavuuden ja kyseisten markkinoiden kehitystason arviointiin. Lisäksi Puola katsoo, että täytäntöönpanokauden olisi oltava 30 kuukautta.

Pidempi kausi ei vaikuttaisi kielteisesti muutosdirektiivin tavoitteiden saavuttamiseen. Se tuottaisi sitä vastoin lisäarvoa täytäntöönpanotoimenpiteiden laadun osalta. Muutosdirektiivi ei sisällä valmiita ratkaisuja, joiden täytäntöönpano takaisi tavoiteltujen päämäärien saavuttamisen. Direktiivin saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä edellyttää perinpohjaista analyysiä sekä uusien ratkaisujen kehittämistä, testaamista ja käyttöönottoa, jotta asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa.

Kussakin maassa on toisistaan poikkeavia ominaispiirteitä, jotka koskevat yksittäisiä alueita ja paikallisyhteisöjä, rakenteita ja hallinnollisia riippuvuussuhteita sekä erilaisia elimiä, jotka vastaavat ajoneuvohankinnoista ja tarjoavat palveluja, joissa ajoneuvoja käytetään. Uudet ratkaisut edellyttävät todennäköisimmin laajoja lainsäädäntömuutoksia, jotka hyväksytään parlamentaarisessa menettelyssä.

Näin ollen Puola ei voi tukea direktiiviä sen nykymuodossa.

### **Tšekin tasavallan lausuma**

Vaikka Tšekin tasavalta tunnustaa täysin, että liikennealan on edettävä kohti hiilestä irtautumista, tämä uusi direktiivi herättää meissä syvää huolta, ei ainoastaan yleisellä tasolla tavoitetason osalta, vaan myös erityisesti siltä osin, mitä tulee sen julkisen liikenteen laatuun kohdistuvaan mahdolliseen kielteiseen vaikutukseen.

Odotamme komission seuraavan jatkuvasti sitä, miten tämä uusi direktiivi vaikuttaa hankintaviranomaisiin. Direktiivi saattaa vaikuttaa etenkin viranomaisiin, jotka vastaavat asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 tarkoitetuista julkisia palveluhankintoja koskevista sopimuksista, joiden kohteena on henkilöliikennepalvelujen tarjoaminen. Komission on voitava toteuttaa riittäviä korjaavia toimenpiteitä, jos tämän direktiivin täytäntöönpano johtaa joissakin maissa tai joillakin alueilla julkisen palvelun velvoitteiden alaisen julkisen liikenteen tarjonnan vähenemiseen.

Kehotamme komissiota myös tutkimaan kaikkia mahdollisia toimenpiteitä, joilla tämän direktiivin täytäntöönpanoa julkisen liikenteen alalla voidaan tulevaisuudessa tukea, mukaan lukien valtiontukisääntöihin liittyvät toimenpiteet.

---