



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 29 maj 2019  
(OR. en, de)

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2017/0291(COD)

---

---

9425/19  
ADD 1

CODEC 1106  
TRANS 346  
MI 452  
ENV 492  
CLIMA 144

#### **I/A-PUNKTSNOT**

|         |                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| från:   | Rådets generalsekretariat                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| till:   | Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet                                                                                                                                                                                                                                          |
| Ärende: | Utkast till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om<br>ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva<br>vägtransportfordon ( <b>första behandlingen</b> ) <ul style="list-style-type: none"><li>– Antagande av lagstiftningsakten</li><li>– Uttalanden</li></ul> |

#### **Uttalande från Tyskland**

Tyskland stöder detta direktivs mål att genom offentlig upphandling av rena vägtransportfordon bidra till uppnåendet av luftkvalitets- och klimatmålen i transportsektorn.

På medellång till lång sikt kan de signaler som direktivet sänder till marknaden stimulera utbudet av rena fordon. I vissa delsektorer som omfattas av direktivet är dessa fordon dock fortfarande betydligt dyrare och finns inte tillgängliga i tillräcklig utsträckning. Det går under nuvarande förhållanden inte att förutse huruvida utbudet kommer att vara tillräckligt i framtiden och huruvida den offentliga sektorn kommer att ha råd med detta.

Genomförandet av direktivet kommer i vissa delsektorer att medföra höga kostnader och en betydande administrativ börda för medlemsstaterna, särskilt sådana med federal struktur. Eftersom en situation med stora andelar rena bussar ska uppnås redan på kort sikt kommer det att behövas ökade finansiella medel för miljövänlig kollektivtrafik, vilket leder till dyrare biljettpreiser för den enskilda användaren.

Av dessa skäl kan Tyskland inte ställa sig bakom direktivet i dess nuvarande form.

### **Uttalande från Republiken Slovakien**

Slovakien stöder visserligen generellt målen för detta direktiv, men vill påpeka att direktivets ekonomiska konsekvenser inte har presenterats på nödvändig nivå och att målen för kollektivtrafiksektorn kan leda till ett begränsat utbud av kollektivtrafiktjänster.

Dessutom kommer anläggningen av nödvändig infrastruktur att medföra ytterligare kostnader.

Slovakien anser vidare att den kortare införlivandeperiod som man enades om i den slutliga texten kommer att orsaka problem när det gäller att på ett lämpligt sätt genomföra direktivet, såväl på statsnivå som på regional nivå.

Dessutom anser Slovakien att genomförandet av direktivet kommer att medföra en större administrativ börda.

Av dessa orsaker kan Slovakien inte stödja direktivet.

### **Uttalande från Estland**

Estland stöder till fullo syftena och målen med direktivet, som banar väg för utsläppssnål rörlighet. Vi stöder och har för avsikt att gå i riktning mot en utsläppssnål och utsläppsfri kollektivtrafik.

Estland vill dock än en gång uttrycka sina farhågor rörande delmålet på 50 % för utsläppsfria bussar (bilaga, fotnot i tabell 5). Med andra ord anser Estland att delmålet kan hindra aktörer från att välja den teknik som är bäst lämpad för medlemsstaternas lokala förhållanden. Man har inte grundligt analyserat kapaciteten för obligatorisk upphandling av utsläppsfria bussar i de olika medlemsstaterna. I kommissionens konsekvensbedömning varken förutsågs eller analyserades fastställandet av ett delmål för utsläppsfria bussar. Rådet gjorde heller ingen konsekvensbedömning i denna fråga. Fastställandet av detta mål är ett politiskt val som kommer att få betydande konsekvenser inte bara för medlemsstaterna utan även för industrin. Därför bör denna typ av politisk åtgärd inte antas i all hast utan ytterligare konsekvensanalys.

I Estlands fall – med beaktande av den nuvarande infrastrukturen och den tekniska utvecklingen, inbegripet teknikpriser – kan endast elbussar betraktas som utsläppsfria bussar i den mening som avses i direktivet. Under de senaste åren har två av våra största städer ingått kontrakt för upphandling av kollektivtrafik på lång sikt och vår huvudstad har också åtagit sig att under de kommande åren förnya en tredjedel av sin bussflotta med nya CNG-bussar som använder biometan som bränsle. Staten har också varit aktiv när det gäller att stödja upprättandet av tankningsinfrastruktur för biometan i hela landet. Vi ser biometan som ett alternativ för tillhandahållande av bränsle med nollutsläpp av koldioxid samt som ett sätt att skapa ytterligare ekonomisk verksamhet i landsbygdsområden genom produktion av biometan från jordbruksavfall. Genom produktion av biometan från biologiskt nedbrytbart avfall kan man bidra till att målen för den cirkulära ekonomin uppnås.

I Estland står ett fåtal större kommuner för största delen av upphandlingen av kollektivtrafik. Detta innebär att vi har en situation där största delen av upphandlingskontrakten för busstrafik före 2025 kommer att avse transport över längre sträckor på länsnivå, medan elbussar för närvarande är ett alternativ endast för kollektivtrafik i städer eftersom deras körräckvidd är begränsad. Vi riskerar därför att inte uppnå delmålet för utsläppsfria bussar åtminstone under den första perioden fram till 2025. Användningen av biometan, som i inventeringen av växthusgaser anses vara ett bränsle med nollutsläpp av koldioxid, kan bidra till att säkerställa en smidigare övergång till utsläppssnåla transporter i länder där elbussar eller vätgasbussar inte ännu är ett fungerande alternativ för regional kollektivtrafik.

Därför beklagar Estland – samtidigt som landet än en gång betonar sitt åtagande och stöd för direktivets syften och mål – att delmålet kan uppnås endast med elbussar eller vätgasbussar. I detta sammanhang kommer Estland att avstå från att rösta om det aktuella lagstiftningsförslaget.

### **Uttalande från Österrike**

Österreich unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen dieser Richtlinie und verweist auf die Notwendigkeit, die EU Klimaziele mit klaren Maßnahmen zu erreichen. Österreich zeigt sich dennoch besorgt, weil die finanziellen Auswirkungen dieser Richtlinie noch nicht absehbar sind und die vorgeschriebenen Zielquoten im Öffentlichen Personennahverkehr eine ungewünschte Einschränkung des ÖPNV-Angebotes nach sich ziehen könnten. Überdies führt die Errichtung der erforderlichen Infrastruktur zu zusätzlichen Kosten. Daher fordert Österreich die Europäische Kommission dazu auf, nationale Unterstützungsprogramme zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie besonders im Öffentlichen Verkehr zu befürworten und zusätzlich auf EU-Ebene Unterstützungs- und Förderprogramme bereit zu stellen, um die Umstellung auf saubere Fahrzeuge zu unterstützen. Ferner wird der Vollzug dieser Richtlinie zu einer massiven Erhöhung des bürokratischen Aufwandes führen. Aus diesen Gründen kann Österreich der Richtlinie nicht zustimmen und enthält sich daher der Stimme.

### **Uttalande från Polen**

Polen uttrycker sitt starka stöd för det föreslagna ändrade direktivets allmänna syfte att öka marknadsgenomslaget för rena fordon, dvs. utsläppssnåla och utsläppsfria fordon, i offentlig upphandling och sålunda bidra till en minskning av de sammanlagda utsläppen från transporter samt främja konkurrenskraft och tillväxt i transportsektorn.

Polen har allt sedan processen inleddes ställt sig positivt till Europeiska kommissionens förslag och har åtagit sig nå den lämpligaste kompromissen, som å ena sidan bör vara tillräckligt ambitiös för att uppnå det angivna syftet och å andra sidan möjlig att genomföra.

Vi betraktar den av Europeiska kommissionen ursprungligen föreslagna ambitionsnivån som evidensbaserad och som mycket hög i sig. Att höja målen för lätta motorfordon utan ett starkt analytiskt underlag är enligt vår uppfattning inte lämpligt, i synnerhet som den lägre ambitionsnivån för målen för lätta motorfordon, som föreslogs av kommissionen, följde på en bedömning av tillgången till rena lätta motorfordon samt marknadsmognaden. Polen anser dessutom att genomförandeperioden bör vara 30 månader.

En längre period skulle inte negativt påverka det ändrade direktivets syften. Tvärtom skulle den skapa mervärde för genomförandeåtgärdernas kvalitet. Det ändrade direktivet innehåller inga färdiga lösningar vars genomförande skulle garantera att de förväntade målen uppnås. Införlivandet av direktivet i nationell rätt kommer att kräva ingående analyser samt utveckling, testning och användning av nya lösningar för att de fastställda målen ska kunna uppnås.

I varje land råder olika förhållanden när det gäller enskilda regioner och lokala samhällen, strukturer och administrativt beroende samt typer av enheter som upphandlar fordon eller tillhandahåller tjänster genom deras användning. Nya lösningar kommer med stor sannolikhet att kräva långtgående lagändringar som kommer att genomgå en parlamentarisk process.

Därför kan Polen inte stödja direktivet i dess nuvarande form.

### **Uttalande från Tjeckien**

Tjeckien erkänner visserligen till fullo behovet av att påskynda utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn, men detta nya direktiv väcker hos oss stora farhågor inte bara generellt vad gäller ambitionsnivån, utan också mer specifikt vad gäller direktivets eventuella negativa konsekvenser för kollektivtrafikens kvalitet.

Vi förväntar oss att kommissionen kontinuerligt övervakar hur det nya direktivet påverkar de upphandlande myndigheterna. Direktivet kan särskilt påverka de myndigheter som ansvarar för tilldelning av avtal om allmän trafik enligt förordning (EG) nr 1370/2007, där syftet är att tillhandahålla passagerartransport. Kommissionen ska kunna vidta lämpliga korrigerande åtgärder om genomförandet av direktivet i vissa länder eller regioner leder till en minskning av den kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.

Vi uppmanar också kommissionen att överväga alla tänkbara åtgärder för att i framtiden stödja direktivets genomförande i fråga om kollektivtrafiken, inbegripet åtgärder som rör reglerna för statligt stöd.

---