



Rådet for
Den Europæiske Union

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

Interinstitutionel sag:
2017/0291(COD)

9425/19
ADD 1

CODEC 1106
TRANS 346
MI 452
ENV 492
CLIMA 144

I/A-PUNKTSNOTE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Vedr.:	Udkast til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (førstebehandling) - Vedtagelse af den lovgivningsmæssige retsakt - Erklæringer

Erklæring fra Tyskland

Tyskland støtter dette direktivs målsætning om at bidrage til luftkvalitets- og klimamålene i transportsektoren gennem offentlige indkøb af renere vejtransportkøretøjer.

På mellemlang og lang sigt kan de positive signaler, som direktivet udsender til markedet, stimulere udbuddet af renere køretøjer. I visse undersektorer, som er omfattet af direktivet, er disse køretøjer dog fortsat betydeligt dyrere og er endnu ikke tilgængelige i tilstrækkeligt omfang. Hvorvidt et tilstrækkeligt antal vil være tilgængeligt i fremtiden, og om den offentlige sektor vil have råd til køretøjerne, er umuligt at forudse under de nuværende forhold.

Det vil dog være meget dyrt at gennemføre direktivet i visse undersektorer og medføre betydeligt bureaukrati for medlemsstaterne. Dette gælder navnlig dem med føderale strukturer. Som følge af de høje kvoter for renere busser, som skal opfyldes på kort sigt, vil der være behov for mere finansiering til en miljøvenlig offentlig transport, og billetpriserne vil derfor blive dyrere for brugerne.

Af ovennævnte grunde kan Tyskland ikke støtte direktivet i dets nuværende form.

Erklæring fra Den Slovakiske Republik

Den Slovakiske Republik støtter generelt direktivets mål, men vil gerne påpege, at der på det krævede niveau ikke blev orienteret om dette direktivs finansielle konsekvenser, og at de påtænkte mål for den offentlige transportsektor kan føre til begrænsninger i de offentlige transporttjenester.

Ydermere vil anlæggelsen af den fornødne infrastruktur medføre yderligere omkostninger.

Desuden mener Slovakiet, at en forkortelse af den gennemførelsesperiode, som der var enighed om i den endelige tekst, vil medføre problemer med en korrekt gennemførelse af direktivet, både på statsligt og regionalt niveau.

Derudover mener Den Slovakiske Republik, at gennemførelsen af dette direktiv vil resultere i en øget administrativ byrde.

Af disse grunde kan Den Slovakiske Republik ikke støtte direktivet.

Erklæring fra Estland

Estland støtter fuldt ud direktivets mål og målsætninger, som baner vej for lavemissionsmobilitet.

Vi støtter og agter at overgå til offentlig transport med lave eller ingen emissioner.

Estland gentager imidlertid sin bekymring med hensyn til 50 %-delmålet for nulemissionsbusser (bilaget, fodnoten til tabel 5). Mere præcist finder Estland, at delmålet kan gøre det besværligt at vælge den teknologi, som er bedst egnet til medlemsstaternes lokale forhold. Kapaciteten til at indkøbe nulemissionsbusser som en forpligtelse i forskellige medlemsstater er ikke grundigt analyseret. I Kommissionens konsekvensanalyse var opstillingen af et delmål for nulemissionsbusser hverken påtænkt eller analyseret. Der blev heller ikke foretaget nogen konsekvensanalyse i Rådet om dette spørgsmål. Opstillingen af dette mål er et politisk valg med betydelige konsekvenser for medlemsstaterne, men også for industrien. Denne form for politisk foranstaltning bør derfor ikke vedtages i en fart uden yderligere konsekvensanalyse.

For Estlands vedkommende er det i betragtning af den nuværende infrastruktur og teknologiske udvikling, herunder prisen for teknologien, kun elektriske busser, der kan opfattes som nulemissionsbusser i direktivets forstand. I de seneste år har to af vores største byer indgået kontrakter om langsigtede offentlige transportudbud, og vores hovedstad har også forpligtet sig til at udskifte en tredjedel af sin buspark i de kommende år med nye CNG-busser, der anvender biomethan som brændstof. Staten har også været aktivt involveret i at støtte etableringen af optankningsinfrastruktur for biomethan over hele landet. Vi ser biomethan som en mulighed for at levere kulstofneutralt brændstof samt som en måde, hvorpå der kan skabes yderligere erhvervsaktiviteter i landdistrikterne ved at producere biomethan fra landbrugsaffald. At producere biomethan fra bionedbrydeligt affald bidrager til at nå den cirkulære økonomis mål.

I Estland tegner nogle få større kommuner sig for hovedparten af det offentlige transportudbud. Dette efterlader os i en situation, hvor hovedparten af kontrakter om indkøb af busser vil være til transport på regionalt niveau over længere afstande, men elektriske busser er i øjeblikket kun en mulighed for den offentlige transport i byerne, da deres rækkevidde er begrænset. Der er derfor en fare for, at vi ikke når delmålet om nulemissionsbusser i hvert fald i løbet af den første periode indtil 2025. Brugen af biomethan, der betragtes som et kulstofneutralt brændstof i opgørelsen over drivhusgasser, kunne være med til at sikre en mere smidig overgang til lavemissionstransport i lande, hvor elektriske busser eller brintbusser endnu ikke er rentable i den regionale offentlige transport.

Estland beklager derfor, idet det atter understreger sin forpligtelse over for og støtte til direktivets mål og målsætninger, at delmålet kun kan opfyldes med elektriske busser eller brintbusser. På den baggrund undlader Estland at stemme for det foreliggende lovforslag.

Erklæring fra Østrig

Østrig støtter generelt målene i dette direktiv og understreger nødvendigheden af at nå EU's klimamål gennem markante foranstaltninger. Østrig er dog bekymret over, at dette direktivs finansielle konsekvenser endnu ikke er tydelige, og at de mål, der er opstillet for den offentlige transportsektor, kan have den utilsigtede virkning at begrænse de offentlige transporttjenester. Desuden vil anlæggelsen af den fornødne infrastruktur medføre yderligere omkostninger. Østrig opfordrer derfor Europa-Kommissionen til at anbefale nationale støtteforanstaltninger til at nå direktivets mål, navnlig med hensyn til offentlig transport, og i tillæg hertil at yde støtte og finansieringsprogrammer på EU-niveau, der støtter overgangen til renere køretøjer. Desuden vil gennemførelsen af dette direktiv føre til en massiv forøgelse af den administrative byrde. Af disse årsager kan Østrig ikke tilslutte sig direktivet og undlader derfor at stemme.

Erklæring fra Polen

Polen støtter kraftigt det generelle mål i det foreslåede ændrede direktiv om at øge udbredelsen på markedet af renere køretøjer, dvs. med lave eller ingen emissioner, i forbindelse med offentlige udbud og dermed bidrage til at reducere de samlede emissioner fra transport samt til konkurrenceevne og vækst i transportsektoren.

Fra processens start har Polen fulgt en tilgang, hvor det støttede Europa-Kommissionens forslag og forpligtede sig til at nå et optimalt kompromis, som dels er ambitiøst nok til at nå det opridsede mål, dels er realistisk at gennemføre.

Vi anser det ambitionsniveau, som Europa-Kommissionen oprindeligt har foreslået, for at være evidensbaseret og allerede meget ambitiøst. En forhøjelse af målene for lette køretøjer uden grundige analyser er efter vores mening ikke hensigtsmæssig, navnlig eftersom de lavere ambitioner i forbindelse med målene for lette køretøjer, som Kommissionen har foreslået, er resultatet af en vurdering af tilgængeligheden af renere lette køretøjer og dette markedes modenhed. Ydermere finder Polen, at gennemførelsesperioden bør være på 30 måneder.

En længere periode vil ikke negativt påvirke det ændrede direktivs mål. Tværtimod vil det medføre en merværdi for gennemførelsesforanstaltningernes kvalitet. Det ændrede direktiv indeholder ingen færdige løsninger, hvis gennemførelse garanterer, at de planlagte mål nås. Gennemførelsen af direktivet i national ret vil kræve grundig analyse såvel som udvikling, testforsøg og ibrugtagning af nye løsninger for at nå de opstillede mål.

I hvert land er der særlige forhold i de enkelte regioner og lokalsamfund, og hvad angår strukturer og administrativ afhængighed samt typer af enheder, der indkøber køretøjer eller udbyder tjenester, hvor disse bruges. Nye løsninger vil mest sandsynligt kræve vidtgående lovændringer, som vil være underlagt den parlamentariske proces.

Polen kan derfor ikke støtte direktivet i dets nuværende form.

Erklæring fra Den Tjekkiske Republik

Selv om Den Tjekkiske Republik fuldt ud anerkender behovet for at gå videre med dekarboniseringen af transportsektoren, vækker dette nye direktiv dyb bekymring hos os, ikke kun generelt hvad angår ambitionerne, men mere specifikt, hvad angår dets eventuelle negative konsekvenser for den offentlige transports kvalitet.

Vi forventer, at Kommissionen løbende overvåger, hvordan dette nye direktiv påvirker de ordregivende myndigheder. Direktivet kan navnlig have konsekvenser for de myndigheder, som har ansvaret for at tildele kontrakter om offentlig trafikbetjening som defineret i forordning (EF) nr. 1370/2007, hvis genstand er udbud af offentlig personbefordring. Kommissionen bør være i stand til at træffe passende korrigerende foranstaltninger, hvis gennemførelsen af dette direktiv i visse lande eller regioner fører til en reduktion af den offentlige transports omfang i henhold til de offentlige serviceforpligtelser.

Vi opfordrer også Kommissionen til at overveje alle tænkelige foranstaltninger til, hvordan gennemførelsen af dette direktiv i fremtiden kan støttes på det offentlige transportområde, herunder foranstaltninger i forbindelse med statsstøttere regler.
