EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 8.11.2017
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

EU on sitoutunut kehittämään kestävän, kilpailukykyisen, varman ja vähähiilisen energiajärjestelmän. Kestävä liikenne on keskeinen yhteisen liikennepolitiikan tavoite. Sillä on keskeinen asema myös komission vuosille 2015–2019 määrittelemissä poliittisissa painopisteissä ja etenkin energiaunionissa[1] sekä työllisyyden, kasvun ja investointien edistämisessä. Vuoden 2017 puheessa unionin tilasta[2] hahmotellaan uutta teollisuuspoliittista strategiaa, jonka mukaan EU ottaa maailmanlaajuisen johtoaseman hiilestä irtautumisessa.

Näiden poliittisten prioriteettien tueksi komissio hyväksyi heinäkuussa 2016 vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevan eurooppalaisen strategian.[3] Siinä vahvistetaan, että jotta EU voisi täyttää sitoumuksensa, jotka se antoi YK:n ilmastosopimuksen osapuolten 21. konferenssissa Pariisissa 2015, liikenteen alalla on irrottauduttava hiilestä nopeammin ja myös kasvihuonekaasu- ja saastepäästöissä olisi määrätietoisesti pyrittävä nollatasoon vuosisadan puoliväliin mennessä.

Komission tiedonannossa *Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla*[4] tuodaan esiin, että kun EU:ssa lisätään puhtaiden ajoneuvojen tuotantoa ja käyttöönottoa, rakennetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria ja luodaan moderneja järjestelmäpalveluita, jotka hyödyntävät datataloutta, tuloksena on monenlaista hyötyä: Euroopan kansalaiset saavat käyttöönsä turvallisia, houkuttelevia, älykkäitä, saumattomia ja yhä automaattisempia liikkuvuusratkaisuja, jotka taas tarjoavat yritysmaailmalle uusia kasvun ja kilpailukyvyn lähteitä.

Euroopan teillä liikkuvista ajoneuvoista noin 95 prosenttia toimii edelleen fossiilisilla polttoaineilla. Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassa tehdään selväksi, että vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen osuuden ajoneuvokannasta on tulevaisuudessa kasvettava selvästi, jotta EU voisi täyttää päästövähennyssitoumuksensa. Strategiassa tuodaan esiin julkisten hankintojen merkitys tässä yhteydessä. Siinä todetaan, että kysynnän tukemiseksi komissio tarkastelee puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin tarkistuksen yhteydessä mahdollisuutta sisällyttää kannustimia julkisia hankintoja koskeviin sääntöihin.[5]

Kuten komission tiedonannossa *Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla*[6] ilmoitettiin, tämä ehdotus muodostaa osan toisesta toimenpidepaketista, jolla edistetään unionin pyrkimyksiä vähäpäästöisen liikenteen toteuttamiseksi. Paketti esitellään komission tiedonannossa *Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapalloa, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä*. Pakettiin kuuluu tarjontaan ja kysyntään suunnattuja toimenpiteitä, joilla on tarkoitus ohjata

---

1 COM(2015) 80 final.
2 https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_fi
3 COM(2016) 501 final.
4 COM(2017) 283 final.
5 COM(2016) 501 final.
6 COM(2017) 283 final.

EU vähäpäästöisen liikkuvuuden tielle ja samalla vahvistaa EU:n liikkuvuuden ekosysteemin kilpailukykyä.[7]

Puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annettu direktiivi 2009/33/EY,[8] jäljempänä ”puhtaita ajoneuvoja koskeva direktiivi” tai ”direktiivi”, täydentää julkisia hankintoja koskevaa EU:n horisontaalista lainsäädäntöä. Direktiivissä edellytetään, että tieliikenteen ajoneuvojen julkisissa hankinnoissa otetaan huomioon ajoneuvojen elinkaarenaikaiset energia- ja ympäristövaikutukset. Tällä tavoin pyritään edistämään puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen markkinoita sekä vähentämään hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjä ja parantamaan energiatehokkuutta.

Vuonna 2015 tehty jälkiarviointi osoitti, että direktiivissä on vakavia puutteita. Julkiset elimet eivät keskimäärin käytä julkisia hankintoja niin hyvin, että ne auttaisivat nopeuttamaan puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa.[9] Jälkiarvioinnissa havaittiin direktiivin muotoiluun liittyviä puutteita esimerkiksi sen soveltamisalan laajuudessa ja siinä annetuissa määritelmissä. Ajoneuvojen hankintaan liittyvät säännökset ovat joko epämääräisiä (tekniset eritelmät) tai liian monimutkaisia (ulkoisten vaikutusten muuntaminen rahaksi).

Tämän aloitteen yleisenä tavoitteena on lisätä puhtaiden eli vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen markkinaosuutta julkisissa hankinnoissa ja siten vähentää liikenteen kokonaispäästöjä ja parantaa kilpailukykyä ja kasvua liikenteen alalla. Julkiset hankinnat ovat edelleen olennaisia kysyntää edistäviä toimenpiteitä. Tämä koskee myös raskaita hyötyajoneuvoja joiden osalta ei vielä ole hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevaa lakisääteistä vaatimusta, joskin tällaista lainsäädäntöä valmistellaan jo. Sillä tuetaan henkilö- ja pakettiautojen kysyntää sellaisten jäsenvaltioiden markkinoilla, joilla puhtaiden ajoneuvojen osuus on erittäin pieni. Vuonna 2017 akkukäyttöisten sähköajoneuvojen osuus ensirekisteröinneistä oli 16 jäsenvaltiossa alle prosentin ja kymmenessä alle 0,5 prosenttia. Lisäksi sillä edistetään puhtaiden ajoneuvojen yleistymistä raskaiden hyötyajoneuvojen markkinasegmentillä.

Direktiiviä tarkistamalla huolehditaan siitä, että direktiivi kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt, että siinä annetaan selkeitä ja pitkälle ajalle ulottuvia signaaleja markkinoille ja että sen säännökset ovat entistä yksinkertaisempia ja tehokkaita. Sillä pyritään lisäämään liikenteen panosta hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen vähentämisen sekä kilpailukyvyn ja kasvun hyväksi. Tarkoituksena on myös tukea jäsenvaltioiden julkisia hankintoja koskevan politiikan lähentämistä ja lisätä siten sen markkinavaikutuksia.

Tarkistuksella laajennetaan direktiivin soveltamisalaa. Siinä annetaan puhtaiden kevyiden hyötyajoneuvojen määritelmä, joka perustuu yhdistettyjen hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjen kynnysarvoon. Tarkistetun direktiivin nojalla on lisäksi mahdollista hyväksyä delegoituja säädöksiä, joilla voidaan omaksua sama malli myös raskaiden hyötyajoneuvojen osalta sen jälkeen, kun niitä koskevat hiilidioksidipäästörajat on vahvistettu EU:n tasolla. Tarkistuksen myötä direktiivissä vahvistetaan jäsenvaltiokohtaiset

[7] COM(2017) 675 final.

[8] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä (EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5).

[9] Vuosina 2009–2015 puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin mukaisesti julkisten hankintojen kautta ostetuista uusista henkilöautoista keskimäärin 4,7 prosenttia (noin 2 700 ajoneuvoa), uusista pakettiautoista 0,4 prosenttia (200 ajoneuvoa), 0,07 prosenttia jäykkärunkoisista kuorma-autoista (6 ajoneuvoa) ja 1,7 prosenttia uusista linja-autoista (130 ajoneuvoa) oli akku- tai polttokennokäyttöisiä sähköajoneuvoja, sähköverkosta ladattavia hybridiajoneuvoja tai maakaasuajoneuvoja.

vähimmäishankintatavoitteet, jotka perustuvat direktiivissä annettuun määritelmään ja raskaiden hyötyajoneuvojen tapauksessa vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, kunnes delegoitu säädös on hyväksytty. Lisäksi otetaan käyttöön raportointi- ja seurantajärjestely ja luovutaan menetelmästä, jolla ulkoiset vaikutukset muunnetaan rahaksi.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

EU:n lainsäädännössä eli direktiiveissä 2014/24/EU ja 2014/25/EU vahvistetaan yhdenmukaistetut julkisiin hankintoihin sovellettavat vähimmäissäännöt. Nämä vähimmäismäärät ovat edellytyksiä puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin säännösten soveltamiselle. Tarkistuksen tavoitteet ovat sopusoinnussa Euroopan unionin perusoikeuskirjan[10] kanssa etenkin siinä, että yksittäisiä hankintaviranomaisia, hankintayksiköitä ja asianomaisia toimijoita kohdellaan syrjimättömästi. Niissä noudatetaan täysin muiden sellaisten lainsäädännöllisten ja muiden kuin lainsäädännöllisten aloitteiden päätavoitteita, joilla pyritään vähentämään kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjä ja tukemaan puhtaiden, vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöä. Aloitteen tavoitteet ja siinä ehdotettavat toimenpiteet ovat johdonmukaisia suhteessa asetusehdotukseen,[11] joka koskee hiilidioksidipäästönormeja vuoden 2020 jälkeen. Tarkistuksella täydennetään EU:n tason edistämistoimissa noudatettavaa markkinaperusteisiin kannustaviin ja hillitseviin tekijöihin nojaavaa mallia luomalla lisää kannustimia uusien ajoneuvojen kysynnälle. Tällä tavoin se auttaa henkilö- ja pakettiautoihin vuoden 2020 jälkeen sovellettavien hiilidioksidipäästönormien sekä EU:n voimassa olevan ilmanlaatulainsäädännön täytäntöönpanossa.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Direktiivi perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 192 artiklaan. Direktiiviä 2009/33/EY hyväksyttäessä EU:n lainsäätäjät korostivat julkisten hankintojen merkitystä EU:n pitkän aikavälin ympäristö-, ilmasto- ja energiatavoitteiden sekä kasvu- ja kilpailukykytavoitteiden saavuttamisessa. Oikeusperusta on sama, jota käytettiin direktiivien 2014/24/EU ja 2014/25/EU yhteydessä.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Liikenne-, ympäristö- ja hankintalainsäädäntö ovat aloja, joilla sovelletaan EU:n ja jäsenvaltioiden jaettua toimivaltaa. Hankintasääntöjen alakohtainen yhdenmukaistaminen sisämarkkinoilla kuuluu kuitenkin EU:n toimivaltaan. Jäsenvaltiot eivät yksin pysty ratkaisemaan nykymuotoiseen direktiiviin liittyviä ongelmia, koska jäsenvaltioiden toimivalta päättyy niiden rajoilla.

Vaikutustenarviointi osoittaa, että EU:n toimet tämän aloitteen yhteydessä rajoittuvat siihen, että säädetään yhteisistä poliittisista puitteista, joissa asetetaan puhtaiden ajoneuvojen hankinnoille vähimmäisvaatimukset ja annetaan samalla jäsenvaltioille joustonvaraa täytäntöönpanossa teknologian valinta mukaan luettuna. Ehdotetuilla toimenpiteillä ei puututa jäsenvaltioiden valtaan järjestää (julkisen) liikenteen tarjonta eikä rajoiteta mahdollisuuksia valita sopivin teknologia.

[10] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012P/TXT&from=FI
[11] COM(2017) 676 final.

Ilmastonmuutoksen mahdolliset laaja-alaiset vaikutukset oikeuttavat toimiin kaikilla hallinnon tasoilla. Tämä on hyväksytty perusta EU:n tason poliittiselle päätöksenteolle. Lisäksi tunnustetaan, että vaikka ilman saastuminen on pääosin paikallinen kaupunkien ongelma, siihen voidaan puuttua tehokkaammin, jos viranomaiset voivat tukeutua parhaaseen käytettävissä olevaan puhtaaseen teknologiaan. Sisämarkkinoiden ansiosta niiden on helpompi toimia näin. Ilman saastumisen kustannukset ovat peruste yhteistyölle ja toimille kaikilla hallinnon tasoilla.

- **Suhteellisuusperiaate**

Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen. Kaikkien toimenpiteiden katsotaan olevan oikeassa suhteessa vaikutuksiinsa. Niillä täydennetään muita edistämistoimia, kuten henkilö- ja pakettiautoihin sovellettavia hiilidioksidipäästönormeja, ja tuetaan EU:n ilmanlaatulainsäädännön täytäntöönpanoa. Aloite auttaa selkeämmän ja paremmin koordinoidun lähestymistavan omaksumisessa. Toimenpiteet eivät myöskään rajoita mahdollisuutta valita tarkoituksenmukaisin teknologia. Vähimmäisosuuteen perustuvan lähestymistavan avulla niillä sen sijaan tuetaan nyt tarvittavaa nopeampaa siirtymistä vähäpäästöiseen ja päästöttömään liikkuvuuteen.

Viranomaiset voivat määritellyissä aikatauluissa hyväksyä kaikki toimenpiteet, joita tarvitaan puhtaiden ajoneuvojen käytön helpottamiseen ja niin muodoin myös Euroopan, kansallisen ja paikallisen tason politiikan tavoitteiden saavuttamiseen. Ehdotuksen myötä keskus-, alue- ja paikallisviranomaiset voivat tehdä joustavaa yhteistyötä, joka liittyy hankinnoille valtakunnallisesti asetettuihin yleisluontoisiin kokonaistavoitteisiin. Ehdotuksen alueellisista vaikutuksista tehty arviointi osoitti, että vaikutukset ovat pääasiassa myönteisiä ja että ne jakautuvat suhteellisen tasaisesti koko EU:n alueelle.

- **Toimintatavan valinta**

Koska tällä ehdotuksella muutetaan voimassa olevaa direktiiviä, muutosdirektiivi on sopivin säädös. Voimassa olevan lainsäädännön puutteista huolimatta useimmat julkiseen kuulemiseen osallistuneet sidosryhmät kannattivat tätä toimintatapaa ja hylkäsivät vaihtoehdot, joiden mukaan direktiivi joko kumottaisiin tai korvattaisiin asetuksella. Tässä yhteydessä tuotiin esiin, ettei asetus tarjoaisi sellaista joustavuutta, jota alueelliset ja paikalliset erot edellyttävät.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarviointi**

Jälkiarvioinnissa todettiin, ettei direktiivi ole edistänyt puhtaiden, energiatehokkaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja. Julkisilla hankinnoilla on ollut vain vähän vaikutusta puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoon EU:n markkinoilla eikä näin ollen kuin erittäin vähän vaikutusta kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjen vähentämiseen. Niillä ei ole myöskään ollut näkyvää vaikutusta alan kilpailukykyyn tai kasvuun.

Arvioinnissa yksilöitiin seuraavat keskeiset tekijät, jotka ovat rajoittaneet direktiivin vaikutuksia:

- Direktiivi kattaa vain suppean alan sopimuksia: Soveltamisalansa rajoittuneisuuden vuoksi direktiivi ei kata muita käytäntöjä kuin julkisten elinten tekemät suorat ostot. Siinä ei käsitellä esimerkiksi ajoneuvojen vuokraamista, leasing-vuokrausta tai

osamaksukauppaa. Soveltamisalaan ei lisäksi kuulu muita liikennepalvelusopimuksia kuin julkiset henkilöliikennepalvelut.

- Ajoneuvojen hankinnasta ei ole annettu selkeitä säännöksiä: direktiivissä ei määritellä selkeästi puhtaita ajoneuvoja eikä anneta selkeitä säännöksiä niiden hankinnasta.
- Rahallisen arvon määrittämismenetelmän käyttöä koskeva säännös on monimutkainen: arvioinnissa todettiin, että julkiset elimet käyttävät tätä menetelmää vain harvoin, koska se on niin monimutkainen.
- Jäsenvaltioiden julkisia hankintoja koskeva politiikka ei ole yhtenäistä: Puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin johdanto-osan 15 kappaleessa todetaan, että ”ajoneuvojen hankinnoilla julkisia liikennepalveluja varten voi olla merkittävä vaikutus markkinoihin, jos yhteisön tasolla sovelletaan yhdenmukaistettuja valintaperusteita”. Tällaisia yhdenmukaistettuja perusteita ei ole vielä vahvistettu.

Jälkiarvioinnissa päädyttiin siihen, että direktiivi olisi pidettävä voimassa. Julkisilla hankinnoilla voidaan osaltaan lisätä puhtaiden ajoneuvojen markkinaosuutta ja saada aikaan mittakaavaetuja, jotka pienentävät tuotantokustannuksia ja alentavat hintoja. Sen pitäisi puolestaan lisätä puhtaiden autojen yksityistä kysyntää, sillä kun näkyvyys lisääntyy, voi myös kuluttajien luottamus lisääntyä. Jos direktiivi kumottaisiin, lähetettäisiin viesti, joka ei sovi EU:n pyrkimyksiin siirtyä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Hankintaviranomaisten ja -yksiköitten olisi hankalampaa perustella ostonsa, sillä julkisiin hankintoihin sovellettavassa horisontaalisessa lainsäädännössä ei aseteta tällaisia erityisiä vaatimuksia. Tällä hetkellä ei myöskään ole käytettävissä vaihtoehtoisia poliittisia toimenpiteitä, joilla voitaisiin edistää raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoita.

Jälkiarvioinnissa suositeltiin direktiiviin joitakin muutoksia, joilla esimerkiksi laajennettaisiin sen soveltamisalaa ja muutettaisiin ajoneuvojen ostamiseen sovellettavia säännöksiä sisällyttämällä niihin määritelmä ja toimenpidevaatimuksia. Lisäksi olisi parannettava niiden tietojen määrää ja laatua, joita on käytettävissä direktiivin tehokkuuden ja vaikuttavuuden tulevan seurannan tueksi.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Vaikutustenarvioinnin osana kuultiin sidosryhmiä seuraavasti:

- 19. joulukuuta 2016 – 24. maaliskuuta 2017 järjestettiin avoin julkinen kuuleminen. Kuulemisessa vahvistui tarve tarkistaa direktiiviä: enemmistö antoi tukensa sille, että direktiivin soveltamisalaa laajennetaan ja että direktiiviin lisätään määritelmä ja toimenpiteitä koskevia vähimmäisvaatimuksia.
- Joulukuusta 2016 maaliskuuhun 2017 tehtiin sidosryhmien haastatteluja. Sidosryhmät toivoivat erityisesti joustavuutta direktiivin täytäntöönpanossa.
- 28. huhtikuuta 2017 järjestettiin julkista kuulemista koskeva sidosryhmien julkinen tapaaminen, jossa käsiteltiin tarpeita ja hyötyjä, jotka liittyvät eri tapoihin laajentaa direktiivin soveltamisalaa sekä muotoilla määritelmä ja asiaan liittyvät hankintoja koskevat vaatimukset.
- 8. helmikuuta, 5. huhtikuuta ja 28. huhtikuuta 2017 järjestettiin tapaamiset jäsenvaltioiden edustajien kanssa. Tapaamisissa korostettiin politiikan johdonmukaisuutta ja puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä käytettävän päästöperusteisen mallin hyödyllisyyttä.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Vaikutustenarviointiraportin luonnostelu alkoi direktiivin jälkiarvioinnista.[12] Suurin osa käytetyistä tiedoista oli saatu sidosryhmiltä niiden kuulemisen yhteydessä. Täydennyksenä käytettiin tietoja, joita sidosryhmät toimittivat komissiolle tapauskohtaisesti.

Tietoja saatiin myös PO MOVEn kestävän liikenteen foorumin alaiselta työryhmältä, joka käsittelee vaihtoehtoisia polttoaineita kaupungeissa. Lisäksi käytettiin tietoja, joita oli kerätty komission laatimien ympäristöä säästäviä julkisia hankintoja koskevien kriteerien tarkistamista varten. Vaikutustenarvioinnissa nojauduttiin sangen pitkälti myös Ricardo AEA:n tekemään oheisselvitykseen.[13] Vaikutustenarviointiraportin laatimisessa käytetyt lähteet olivat kaikkiaan monilukuisia ja sangen kattavasti eri sidosryhmiä edustavia.

Lisäksi komissio järjesti 11. toukokuuta 2017 eri kaupunkien ja alueiden asiantuntijoiden kanssa kokouksen, jossa käsiteltiin säädösehdotuksen alueellisten vaikutusten arviointia.

- **Vaikutustenarviointi**

Vaikutustenarviointi toimitettiin komission sääntelyntarkastelulautakunnalle 26. heinäkuuta 2017. Lautakunta antoi 13. syyskuuta 2017 myönteisen lausunnon, joka sisältää varaumia. Lautakunnan mielestä loppuraportissa olisi tyhjentävästi selostettava aloitteen tuomaa lisäarvoa verrattuna muihin aloitteisiin, jotka vaikuttavat tieliikenteen päästöihin, ja tarkasteltava siinä myös ajoneuvojen käyttöönoton lisäämistä. Lautakunta huomautti, että raportissa olisi selvemmin selostettava sitä taustaa, jolla perustellaan direktiivin hallinnoinnissa tapahtuvaa muutosta suhteessa teknologianeutraaliusperiaatteeseen, ja kuvailtava tarkemmin toimintavaihtoehtojen rakennetta. Lausunnossa todettiin myös, että toimintavaihtoehtojen lyhyen ja pitkän aikavälin nettohyödyt olisi tuotava selkeämmin esiin ja että toimintamallin toteuttamista ja sen vaikutuksia sääntelyn toimivuuden kannalta olisi selostettava tarkemmin.

Lopullisen vaikutustenarviointiraportin kohdissa 1.2, 3.3, 3.4 ja 4.3 annetaan kattava kuvaus ja arvio aloitteen tuomasta lisäarvosta ja sen yhteyksistä muihin poliittisiin aloitteisiin. Yksityishenkilöiden tekemiin ostopäätöksiin liittyvistä kerrannaisvaikutuksista annetaan laadullinen kuvaus kohdassa 2.1. Osassa 5 annetaan toimintavaihtoehdoista yksityiskohtainen kuvaus, joka perustuu osassa 4 kuvattuun kaikkien mahdollisten toimenpiteiden esiseulontaan. Siinä esitetään syyt siihen, että ulkoisten kustannusten sisällyttämisestä hintoihin luovuttiin. Tämä johtui lähinnä siitä, että mallia sovelletaan käytännössä vain vähän. Osassa 6 esitetään kattava analyysi kaikkien vaihtoehtojen vaikutuksista ja niihin liittyvistä kompromisseista siinä määrin kuin mahdollista. Vaikutustenarvioinnissa annetaan tietoja myös perusvaihtoehdon pulmallisista näkökohdista suhteessa muihin toiminta-aloitteisiin. Tiivistelmä vaikutusten arvioinnista ja sääntelyntarkastelulautakunnan lausunto ovat komission verkkosivustolla.[14]

Toimintavaihtoehdot

Vaihtoehto 1: Direktiivi kumotaan

Tässä vaihtoehdossa direktiivi kumotaan. Direktiivin eri vaihtoehtoja ajettaisiin erilaisilla muilla kuin lainsäädäntötoimilla, kuten tiedotuksella ja edistämällä Euroopan komission

[12] Ks. https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf.
[13] SWD(2017) 366 final.
[14] [Lisätään linkki, kun se on saatavilla].

laatimien vapaaehtoisten ympäristöä säästävien julkisten hankintojen käyttöä. Tässä yhteydessä voitaisiin tarkistaa voimassa olevia EU:n taloudellisia suuntaviivoja, jotka koskevat siirtymistä vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöön.[15] Markkinatoimijoita kannustettaisiin toteuttamaan vapaaehtoisia toimia.

Vaihtoehto 2: Annetaan puhtaiden ajoneuvojen määritelmä ja velvoitetaan jäsenvaltiot laatimaan kansalliset toimintasuunnitelmat tai käyttämään rahallisen arvon määrittämismenetelmää

Tässä toimintavaihtoehdossa ehdotetaan joitakin maltillisia muutoksia. Siinä ei muuteta direktiivin soveltamisalaa mutta edellytetään, että jäsenvaltiot valitsevat toisen kahdesta päätoimintamallista:

- Käytetään yhteistä puhtaiden ajoneuvojen määritelmää, joka perustuu pakokaasupäästöihin muutetussa direktiivissä määritellyllä tavalla, ja laaditaan sen pohjalta kansallinen poliittinen toimintakehys, jolla tähdätään pitkän aikavälin tavoitteeseen.
- Edellytetään, että kaikki julkiset elimet käyttävät ajoneuvoja hankkiessaan rahaksi muunnettuja sisäisiä ja ulkoisia kustannuksiaan, joiden määrittämisessä olisi käytettävä direktiivin mukaista tarkistettua rahallisen arvon laskentamenetelmää.

Vaihtoehto 3: Annetaan puhtaiden ajoneuvojen määritelmä, joka perustuu päästörajoihin, vahvistetaan kevyiden hyötyajoneuvojen hankintaa koskevat vähimmäistavoitteet ja laajennetaan soveltamisalaa

Tässä vaihtoehdossa direktiiviä tarkistetaan perinpohjaisesti. Direktiivistä tehdään kunnianhimoisempi, ja sen yleistä hallintomallia muutetaan. Vaihtoehdossa

- otetaan käyttöön yhteinen puhtaiden ajoneuvojen määritelmä, joka perustuu kevyille hyötyajoneuvoille asetettavaan päästöpohjaiseen kynnysarvoon (”tankista pyöriin”), jossa yhdistetään hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöt
- vahvistetaan julkisille elimille hankintojen vähimmäistavoite, jonka jäsenvaltiot määrittelevät kevyille hyötyajoneuvoille EU:n hankintalainsäädännössä asetettujen tavoitteiden mukaisesti ja jotka koskevat vuosia 2025 ja 2030[16]
- otetaan käyttöön toimenpiteitä, joilla laajennetaan direktiivin soveltamisalaa ja
- poistetaan rahallisen arvon määrittämismenetelmä.

Vaihtoehto 4: Annetaan määritelmä, joka perustuu vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, vahvistetaan hankintaa koskevat vähimmäistavoitteet kaikkien ajoneuvojen osalta ja laajennetaan soveltamisalaa

Toimintamalli on tässä vaihtoehdossa yleisesti ottaen sama kuin vaihtoehdossa 3, mutta eroja on monia. Toimintavaihtoehdossa

[15] SWD(2013) 27.

[16] Kun tavoitevuodeksi asetetaan 2025, varataan riittävästi aikaa julkisten hankintamenettelyjen valmisteluun ja mukauttamiseen ja annetaan samalla markkinoille signaaleja jo lyhyemmällä aikavälillä. Vuoteen 2030 ulottuvan vaiheittaisen toteuttamismallin ansiosta direktiivistä voidaan tehdä tavoitteiltaan kunnianhimoisempi ja edistää näin innovointia ajoneuvohankinnoissa.

- otetaan käyttöön yhteinen puhtaiden ajoneuvojen määritelmä, joka perustuu vaihtoehtoisiin polttoaineisiin ja koskee sähköverkosta ladattavia hybridiajoneuvoja, akku- ja polttokennokäyttöisiä sähköajoneuvoja sekä maakaasua tai biometaania käyttäviä kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja
- vahvistetaan julkisille elimille hankintojen vähimmäistavoite, jonka jäsenvaltiot määrittelevät kevyille ja raskaille hyötyajoneuvoille EU:n hankintalainsäädännössä asetettujen määritelmien ja tavoitteiden mukaisesti ja joka koskee vuosia 2025 ja 2030
- otetaan käyttöön toimenpiteitä, joilla laajennetaan direktiivin soveltamisalaa ja
- poistetaan rahallisen arvon määrittämismenetelmä.

Vaihtoehto 5: Hyväksytään asetus, jonka mukaan rahallisen arvon määrittämismenetelmää käytetään ainoana pohjana ajoneuvojen hankinnalle ja soveltamisalaa laajennetaan

Tällä vaihtoehdolla uusitaan puhtaiden ajoneuvojen hankintaan sovellettava hallintomalli täysin. Vaihtoehdossa nykyinen direktiivi korvataan asetuksella, jolla edistetään puhtaiden ajoneuvojen käyttöä ja jossa säädetään, että ajoneuvohankintojen on perustuttava ajoneuvojen energia- ja ympäristövaikutuksiin, joiden rahallinen arvo olisi määritettävä tarkistetun menetelmän mukaisesti. Lisäksi siinä laajennetaan direktiivin soveltamisalaa.

Vaihtoehto 6: Annetaan puhtaiden ajoneuvojen määritelmä, joka perustuu päästörajoihin, vahvistetaan kevyiden hyötyajoneuvojen hankintaa koskeva vähimmäistavoite, joka kytketään vaihtoehtoisiin polttoaineisiin perustuvaan määritelmään, ja vahvistetaan raskaiden hyötyajoneuvojen hankintaa koskevat vähimmäistavoitteet

Vaihtoehdossa yhdistellään vaihtoehtojen 3 ja 4 osatekijöitä. Siinä tunnustetaan puhtaiden ajoneuvojen määritelmässä käytettävän päästöperusteisen mallin hyödyllisyys. Kevyiden hyötyajoneuvojen osalta käytetään vaihtoehdossa 3 omaksuttua mallia. Raskaiden hyötyajoneuvojen osalta taas käytetään vaihtoehdon 4 mukaista mallia ja annetaan komissiolle valta hyväksyä delegoitu säädös, jolla mallista tehdään päästörajoihin perustuva, kun raskaille hyötyajoneuvoille on EU:n tasolla vahvistettu hiilidioksidipäästönormit.

Toimintavaihtoehtoa 6 pidetään direktiivin tarkistamista varten parhaana vaihtoehtona. Se lisää johdonmukaisuutta suhteessa henkilö- ja pakettiautoja koskevien hiilidioksidipäästönormien soveltamiseen EU:n tasolla. Molemmissa aloitteissa käsitellään samaa ajoneuvotyyppiä hyödyntämällä markkinaperusteisia kannustavia ja hillitseviä tekijöitä. Vaihtoehdon 6 myötä direktiiviä voidaan mukauttaa niin, että se vastaa raskaisiin hyötyajoneuvoihin tulevaisuudessa sovellettavaa päästöperusteista mallia. Lisäksi sillä saadaan välittömästi aikaan vaikutuksia raskaiden kuljetusten markkinoilla. Vaihtoehdossa esitetään lisäksi selkeä etenemissuunta, joka tarjoaa markkinatoimijoille pitkän aikavälin varmuutta ja antaa täytäntöönpanoon joustavuutta ja liikkumavaraa.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Sääntelyn toimivuutta ja yksinkertaistamista koskevat tavoitteet voidaan puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin osalta saavuttaa vahvistamalla selkeä määritelmä ja hankintojen vähimmäistavoitteet sekä luopumalla monimutkaisesta rahallisen arvon määrittämismenetelmästä. Jos direktiivin nykyistä lähestymistapaa jatkettaisiin, jouduttaisiin edelleen tekemään kompromisseja puhtaiden ajoneuvojen määritelmän (ja niihin liittyvien hankintasäännösten) parantamisen ja toisaalta rahallisen arvon määrittämismenetelmän parantamisen välillä. Silloin olisi vaikeampi saavuttaa tavoite, jonka mukaan lähetetään vahvempia markkinasignaaleja ja tehostetaan hankintamenettelyjä. Parhaana pidetyn vaihtoehdon toteuttaminen lisännee aluksi hallinnollista rasitetta täytäntöönpanon ja

raportoinnin kohdentamistarpeen vuoksi. Kustannuksia kompensoivat kuitenkin myönteiset yleiset sosioekonomiset vaikutukset ja nyt ehdotetuista selkeistä säännöksistä pitkällä aikavälillä saatava yksinkertaistamiseen liittyvä hyöty. Jäsenvaltiot voivat täytäntöönpanotoimissaan joustavasti yhdistellä paikallisia ja alueellisia hankintatoimia markkinoiden kapasiteetin ja kypsyyden mukaan. Raportointia ja seurantaa tuetaan ja yksinkertaistetaan valmiiksi saadun yhteisen hankintasanaston (CPV) ja Tender Electronic daily -tietokantaan (TED) tehtävien rekisteröintien tehokkaalla käytöllä. Vaikutustenarviointiraportissa osoitetaan, että yksinkertaistamisesta saatava hyöty kasvaa ajan mittaan direktiivin täytäntöönpanon myötä.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Ehdotuksella korjataan raportointivelvollisuuksien nykyistä puutetta. Jäsenvaltioiden on raportoitava direktiivin täytäntöönpanosta joka kolmas vuosi: vuonna 2023 annetaan ensin välikertomus ja vuonna 2026 täysimittainen kertomus vuotta 2025 koskevan tavoitteen toteutumisesta. EU:n yhteiseen hankintasanastoon olisi lisättävä vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ajoneuvoja koskevat yhteiset koodit, joiden avulla TED-tietokantaan olisi helppo tehdä ilmoituksia. Komissio tukee tarkistetun direktiivin täytäntöönpanoa kestävän liikenteen foorumissa tehtävän jatkuvan työn kautta.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotus puhtaita ajoneuvoja koskevan direktiivin muuttamiseksi perustuu toimintavaihtoehtoon 6. Direktiiviä muutetaan seuraavasti:

– Direktiivin 3 artiklassa esitetty direktiivin soveltamisala ulotetaan koskemaan muitakin hankintamuotoja kuin ostaminen eli ajoneuvon leasing-vuokraaminen, vuokraaminen tai osamaksukauppa. Soveltamisalaan otetaan myös julkiset palveluhankintasopimukset, jotka koskevat maanteitse suoritettavia joukkoliikennepalveluita, matkustajien erikoismaantiekuljetuksia, tilausmatkustajaliikenteen palveluita sekä linja-autojen ja linja-autojen kaukoliikenteen vuokrausta kuljettajan kanssa näitä koskevien liitteessä lueteltujen yhteisen hankintasanaston koodien mukaisesti.

– Direktiivin määritelmiä muutetaan 4 artiklan 4 kohdassa lisäämällä viittaus jäsenvaltioille vahvistettaviin hankintojen vähimmäisvaatimuksiin, jotka luetellaan liitteessä.

– Direktiivin 5 artiklassa olevia puhtaiden ajoneuvojen ostamista koskevia säännöksiä tarkistetaan asettamalla puhtaiden ajoneuvojen hankinnalle vähimmäistavoitteet, jotka jaotellaan jäsenvaltioiden mukaan ja ajoneuvoluokittain niiden yhdistettyjen hiilidioksidi- ja epäpuhtauspäästörajojen (kevyet hyötyajoneuvot) ja vaihtoehtoisten polttoaineiden (raskaat hyötyajoneuvot) mukaan liitteen mukaisesti ja liitteessä annetuista päivämääristä alkaen.

– Nykymuotoisen direktiivin 6 artikla kumotaan.

– Direktiiviin lisätään uusi siirretyn säädösvallan käyttämistä koskeva 7 artikla, ja siirretyn täytäntöönpanovallan käyttämistä koskevaa 9 artiklaa muutetaan.

– 10 artiklaa muutetaan lisäämällä siihen jäsenvaltioille asetettavia raportointivelvollisuuksia ja saattamalla komission raportointivelvollisuudet linjaan jäsenvaltioiden raportoinnin kanssa siten, että vuonna 2023 annetaan välikertomus ja vuonna 2026 täysimittainen kertomus vuoden 2025 tavoitteiden toteuttamisesta ja sen jälkeen kertomus kolmen vuoden välein.

2017/0291 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 192 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,[1]

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,[2]

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Unioni on sitoutunut kestävään, kilpailukykyiseen, varmaan ja vähähiiliseen energiajärjestelmään.[3] Energiaunionia ja energia- ja ilmastopolitiikkaa koskevissa puitteissa[4] vahvistetaan EU:n kunnianhimoiset sitoumukset vähentää kasvihuonekaasupäästöjä edelleen eli vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoteen 1990 verrattuna, lisätä käytettävän uusiutuvan energian osuutta vähintään 27 prosenttia ja säästää energiaa vähintään 27 prosenttia sekä parantaa Euroopan energian toimitusvarmuutta, kilpailukykyä ja kestävyyttä.

(2) Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevassa eurooppalaisessa strategiassaan[5] komissio totesi, että jotta unionin Yhdistyneiden kansakuntien ilmastosopimuksen osapuolten 21. konferenssissa Pariisissa 2015 antamat sitoumukset voitaisiin täyttää, liikenteen alalla on irrottauduttava hiilestä nopeammin ja siksi myös liikenteen kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöissä olisi määrätietoisesti pyrittävä nollatasoon vuosisadan puoliväliin mennessä. Lisäksi on viipymättä vähennettävä jyrkästi liikenteen aiheuttamia ihmisten terveyttä vahingoittavia epäpuhtauspäästöjä. Tähän voidaan päästä erilaisten poliittisten aloitteiden yhdistelmällä, johon kuuluvat myös puhtaiden ajoneuvojen julkiset hankinnat.

---

1 EUVL C , , s. .
2 EUVL C , , s. .
3 Eurooppa-neuvoston päätelmät, 24. lokakuuta 2014.
4 Komission tiedonanto *Ilmasto- ja energiapolitiikan puitteet vuosille 2020–2030*, COM(2014) 15.
5 COM(2016) 501 final.

(3) Tiedonannossaan *Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla*[6] komissio korostaa, että kun EU:ssa lisätään puhtaiden ajoneuvojen tuotantoa ja käyttöönottoa, rakennetaan vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria ja luodaan digitalisaatiota ja automaatiota hyödyntäviä moderneja järjestelmäpalveluita, tuloksena on monenlaista hyötyä Euroopan kansalaisille, jäsenvaltioille ja teollisuudelle. Matkustamisesta tulee turvallisempaa ja saumatonta, ja altistuminen haitallisille epäpuhtauspäästöille vähenee. Vuoden 2017 unionin tilaa koskevassa puheessa ilmoitettiin lisäksi, että EU:n tavoitteena on ottaa maailmanlaajuinen johtoasema hiilestä irtautumisessa.

(4) Kuten komission tiedonannossa *Eurooppa liikkeellä – Puhdas, kilpailukykyinen ja verkotettu liikenne ja liikkuvuus kaikille sosiaalisesti oikeudenmukaisella tavalla*[7] ilmoitettiin, tämä ehdotus muodostaa osan toisesta toimenpidepaketista, jolla edistetään unionin pyrkimyksiä vähäpäästöisen liikenteen toteuttamiseksi. Paketti esitellään komission tiedonannossa *Vähäpäästöisen liikkuvuuden toteuttaminen – Euroopan unioni, joka suojelee maapallo, antaa kuluttajille vaikutusmahdollisuuksia sekä puolustaa teollisuutta ja työntekijöitä*, ja siihen kuuluu tarjontaan ja kysyntään suunnattuja toimenpiteitä, joilla on tarkoitus ohjata EU vähäpäästöisen liikkuvuuden tielle ja samalla vahvistaa EU:n liikkuvuuden ekosysteemin kilpailukyky.

(5) Uuteen teknologiaan liittyvä innovointi auttaa vähentämään ajoneuvojen päästöjä ja tukee liikenteen irtautumista hiilestä. Kun vähäpäästöiset ja päästöttömät ajoneuvot yleistyvät tieliikenteessä, hiilidioksidin ja tiettyjen epäpuhtauksien (hiukkaset, typen oksidit ja muut hiilivedyt kuin metaani) päästöt todennäköisesti vähenevät, ja tällainen kehitys edistää eurooppalaisen teollisuuden kilpailukykyä ja kasvua vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen kasvavilla maailmanmarkkinoilla.

(6) Julkiset viranomaiset voivat hankintapolitiikallaan luoda ja tukea innovatiivisten tavaroiden ja palvelujen markkinoita. Direktiiveissä 2014/24/EU[8] ja 2014/25/EU[9] asetetaan julkisille hankinnoille yhdenmukaistetut vähimmäissäännöt, joilla yhtenäistetään menettelyjä, joilla viranomaiset ja tietyt yleishyödyllisten palvelujen tarjoajat hankkivat tavaroita, urakoita ja palveluja. Niissä vahvistetaan sopimusten laajuutta koskevat yleiset kynnysarvot, joiden ylittyessä sopimuksiin on sovellettava unionin lainsäädäntöä ja jotka pätevät myös puhtaita ajoneuvoja koskevaan direktiiviin.

(7) Direktiivillä 2009/33/EY täydennetään julkisiin hankintoihin sovellettavaa unionin horisontaalista lainsäädäntöä ja lisätään siihen kestävyyttä koskevia perusteita tarkoituksena edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden maantieajoneuvojen markkinoita. Komissio teki puhtaita ajoneuvoja koskevasta direktiivistä vuonna 2015 jälkiarvioinnin, jossa todettiin, ettei direktiivi lisännyt puhtaiden ajoneuvojen osuutta markkinoilla, mikä johtui lähinnä puutteista direktiivin soveltamisalaa ja ajoneuvojen hankintaa koskevissa säännöksissä. Direktiivin vaikutuksia kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöjen vähentämiseen ja teollisuuden kilpailukyvyn edistämiseen pidettiin hyvin vähäisinä.

---

6 COM(2017) 283 final.

7 COM(2017) 283 final.

8 EUVL L 94, 28.3.2014, s. 65–242.

9 EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243–374.

(8) Vaikutustenarvioinnissa korostetaan hyötyä, jota on saatavissa muuttamalla puhtaiden ajoneuvojen hankintaa koskevaa yleistä hallintotapaa unionin tasolla. Asettamalla hankintojen vähimmäisvaatimukset voidaan vaikuttaa puhtaiden ajoneuvojen tavoiteltuun yleistymiseen markkinoilla tehokkaammin kuin sisällyttämällä ulkoiset kustannukset yleisiin hankintapäätöksiin ottaen samalla huomioon, että ympäristönäkökohtia on tärkeää tarkastella kaikissa hankintapäätöksissä. Euroopan kansalaisille ja yrityksille keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä koituva hyöty riittää perustelemaan tämän mallin täysin, sikäli kuin mallissa ei vaadita, että hankintaviranomaiset, hankintayksiköt ja muut toimijat käyttävät jotain tiettyä teknologiaa.

(9) Laajentamalla direktiivin soveltamisalaa siten, että mukaan otetaan sellaiset käytännöt kuin ajoneuvojen leasing-vuokraaminen, vuokraaminen ja osamaksukauppa sekä sopimukset, jotka koskevat maanteitse suoritettavia joukkoliikennepalveluita, matkustajien erikoismaantiekuljetuksia, tilausmatkustajaliikenteen palveluita sekä linja-autojen ja linja-autojen kaukoliikenteen vuokrausta kuljettajan kanssa, samoin kuin tietyt posti- ja pikalähettipalvelut ja jätehuoltopalvelut varmistetaan, että soveltamisala kattaa kaikki merkitykselliset hankintakäytännöt.

(10) Keskeiset sidosryhmät kannattavat laajasti sellaista puhtaiden ajoneuvojen määritelmää, jossa otetaan huomioon kevyiden ja raskaiden hyötyajoneuvojen kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjen vähentämisvaatimukset. Sen varmistamiseksi, että käytössä on riittävät kannustimet, joilla tuetaan vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen yleistymistä markkinoilla, olisi tämän muutoksen sisältämät tällaisten ajoneuvojen julkisia hankintoja koskevat säännökset muotoiltava niin, että ne vastaavat vuoden 2020 jälkeistä aikaa koskevia henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja.[10] Muutetun direktiivin mukaisesti toteutettavat toimet edistävät näiden normien mukaisten vaatimusten noudattamista. Tavoitteellisemmalla julkisiin hankintoihin sovellettavalla lähestymistavalla voidaan saada aikaan lisäpontta markkinoille.

(11) Kevyitä ja raskaita hyötyajoneuvoja käytetään eri tarkoituksiin ja niiden markkinoiden kypsyysasteet ovat eritasoiset, ja julkisiin hankintoihin sovellettavissa säännöksissä olisikin hyvä ottaa nämä erot huomioon. Vaikutustenarvioinnissa tuotiin esiin lisäarvo, jota olisi saatavissa vaihtoehtoisiin polttoaineisiin perustuvan toimintamallin käytöstä siihen asti, että raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöille on unionin tasolla vahvistettu teknologianeutraalit vaatimukset, joita komissio aikookin tulevaisuudessa ehdottaa. Vaikutustenarvioinnissa todettiin lisäksi, että vähäpäästöisten ja päästöttömien kaupunkiliikenteen linja-autojen markkinat ovat kehittyneet jo varsin kypsiksi, kun taas vähäpäästöisten ja päästöttömien kuorma-autojen markkinoiden kehitys ei vielä ole yhtä pitkällä.

(12) Asettamalla puhtaiden ajoneuvojen hankinnoille vuosia 2025 ja 2030 koskevat jäsenvaltiokohtaiset vähimmäistavoitteet pystyttäneen parantamaan politiikan vakautta markkinoilla, joilla investoinnit vähäpäästöiseen ja päästöttömään liikkuvuuteen ovat perusteltuja. Vähimmäistavoitteet tukevat markkinoiden kehittämistä koko unionissa. Niissä annetaan aikaa julkisten hankintamenettelyjen mukauttamiseen, ja niillä annetaan markkinoille selkeä viesti. Vaikutustenarvioinnissa pannaan merkille, että jäsenvaltiot yhä enemmän asettavat tavoitteita taloudellisten valmiuksiensa ja ongelman vakavuuden mukaan. Eri jäsenvaltioille olisi asetettava erilaiset tavoitteet

[10] COM(2017) 676 final.

sen mukaan, mitkä niiden taloudelliset valmiudet (bruttokansantuote asukasta kohti) ja saastealtistus (kaupunkien asukastiheys) ovat. Hankintojen vähimmäistavoitteita olisi täydennettävä velvoittamalla hankintaviranomaiset ja -yksiköt ja muut toimijat ottamaan hankinnoissaan huomioon asian kannalta merkitykselliset energia- ja ympäristönäkökohdat. Tämän muutetun direktiivin alueellisista vaikutuksista tehdyssä arvioinnissa kävi ilmi, että vaikutukset jakautuvat tasaisesti unionin eri alueiden välillä.

(13) Suurin vaikutus voidaan saada aikaan, kun puhtaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja kohdistetaan alueille, joilla ilma on suhteellisen pahoin saastunutta. Jäsenvaltioiden viranomaisia kehotetaan kiinnittämään erityistä huomiota juuri näihin alueisiin, kun ne päättävät vähimmäistavoitteittensa toteuttamisesta, ja selostamaan tähän liittyviä toimia muutetun direktiivin mukaisesti antamissaan kertomuksissa.

(14) Elinkaarikustannusten laskeminen on hankintaviranomaisille ja -yksiköille tärkeä väline, jolla selvitetään energia- ja ympäristökustannukset ajoneuvon koko elinkaaren ajalta, mukaan luettuna kasvihuonekaasu- ja muiden epäpuhtauspäästöjen kustannukset, määrittämällä niiden rahallinen arvo asianmukaisilla menetelmillä. Kun otetaan huomioon, että direktiivin 2009/33/EU mukaista käyttöiän aikaisten kustannusten laskentamenetelmää käytetään vain harvoin ja että hankintaviranomaiset ja -yksiköt kertovat käyttävänsä omaan tilanteeseensa ja omiin tarpeisiinsa räätälöityjä omia menetelmiään, ei pitäisi edellyttää minkään tietyn menetelmän käyttöä, vaan hankintaviranomaisten ja -yksiköiden ja muiden asianomaisten toimijoiden olisi voitava valita hankintamenettelyidensä tueksi mikä tahansa elinkaarikustannusten laskentamenetelmä.

(15) Tämän muutetun direktiivin mukaisten julkisista hankinnoista annettavien kertomusten perusteella pitäisi saada selkeä katsaus markkinoista, jotta täytäntöönpanoa voidaan seurata tehokkaasti. Ensiksi olisi vuonna 2023 annettava välikertomus, sitten vuonna 2026 ensimmäinen täysimittainen kertomus vähimmäistavoitteiden toteuttamisesta ja sen jälkeen kertomus kolmen vuoden välein. Raportoinnin olisi oltava vaivatonta, jotta yksittäisille julkisille elimille aiheutuva hallinnollinen rasitus olisi mahdollisimman kevyt ja jotta markkinoiden tilanteesta saataisiin aito käsitys. Komissio huolehtii vähäpäästöisiä ja päästöttömiä ja muita vaihtoehtoista polttoainetta käyttäviä ajoneuvoja koskevasta täysimittaisesta raportoinnista unionin yhteisen hankintasanaston puitteissa. Yhteisen hankintasanaston erityisillä koodeilla helpotetaan Tender Electronic Daily -tietokantaan perustuvaa rekisteröintiä ja seurantaa.

(16) Puhtaiden ajoneuvojen yleistymistä markkinoilla voidaan tukea myös kansallisen ja unionin tason kohdennetuilla julkisilla tukitoimenpiteillä. Tähän kuuluu tiedonvaihdon parantaminen ja hankintojen yhtenäistäminen, jotta toimet riittävät laajuudeltaan vähentämään kustannuksia ja vaikuttamaan markkinoihin. Mahdollisuus julkiseen tukeen, jolla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun edellyttämien infrastruktuurien kehittämistä, tunnustetaan valtiontuesta ympäristönsuojelulle ja energia-alalle vuosina 2014–2020 myönnettävästä valtiontuesta annetuissa suuntaviivoissa.[11] Tällaisen julkisen tuen myöntämiseen sovelletaan kuitenkin edelleen perussopimusta ja erityisesti sen 107 ja 108 artiklaa.

(17) Direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti

[11] EUVL C 200, 28.6.2014, s. 1.

säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla saatetaan ajan tasalle raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeihin liittyvät säännökset, viideksi vuodeksi *[lisätään voimaantulopäivä]* lähtien. Tätä kautta olisi jatkettava ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista. On erityisen tärkeää, että komissio toteuttaa asiaa valmistellessaan asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

(18) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta eli edistää puhtaiden ajoneuvojen kysyntää vähäpäästöiseen liikkuvuuteen siirtymisen tueksi, vaan se voidaan yhteisen, pitkän aikavälin poliittisen toimintakehyksen ja tavoitteen laajuuden vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

(19) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman[12] mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.

(20) Direktiiviä 2009/33/EY olisi näin ollen muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2009/33/EY seuraavasti:

(1) Korvataan otsikko seuraavasti:

”Direktiivi 2009/33/EU puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi”.

(2) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

Soveltamisala

Tätä direktiiviä sovelletaan sopimuksiin, jotka koskevat tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostamista, leasing-vuokraamista, vuokraamista tai osamaksukauppaa,

[12] EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

a) jonka suorittavat hankintaviranomaiset tai hankintayksiköt siltä osin kuin niillä on velvollisuus soveltaa direktiiveissä 2014/24/EU ja 2014/25/EU säädettyjä hankintamenettelyjä

b) jonka suorittavat liikenteenharjoittajat julkisen palvelun velvoitteiden täyttämiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1370/2007[13] tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen nojalla

c) joka perustuu julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin, jotka koskevat liitteessä olevassa taulukossa 1 mainittuja liikennepalveluja ja jotka ylittävät jäsenvaltioiden vahvistaman kynnysarvon, joka ei saa ylittää direktiivin 2014/24/EU 4 artiklassa ja direktiivin 2014/25/EU 15 artiklassa vahvistettuja kynnysarvoja”.

(3) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan

1. ’hankintaviranomaisilla’ direktiivin 2014/24/EU 2 artiklan 1 kohdan 1 alakohdassa ja direktiivin 2014/25/EU 3 artiklassa määriteltyjä hankintaviranomaisia

2. ’hankintayksiköillä’ direktiivin 2014/25/EU 4 artiklassa tarkoitettuja hankintayksiköitä

3. ’tieliikenteen moottoriajoneuvolla’ direktiivin 2007/46/EY[14] liitteessä II olevassa A osassa olevissa 1 ja 2 kohdassa lueteltuja ajoneuvoja

4. ’puhtaalla ajoneuvolla’

a) luokan M1 tai M2 ajoneuvoa, jonka suurimmat pakokaasupäästöt ilmaistuna yksikkönä CO_2g/km ovat liitteessä olevassa taulukossa 2 annettujen kynnysarvojen mukaiset ja jonka todelliset ajonaikaiset epäpuhtauspäästöt ovat pienemmät kuin mainitussa taulukossa 2 tarkoitetut prosenttiosuudet sovellettavista päästörajoista, tai

b) luokan N1 ajoneuvoa, jonka suurimmat pakokaasupäästöt ilmaistuna yksikkönä CO_2g/km ovat liitteessä olevassa taulukossa 2 annettujen kynnysarvojen mukaiset ja jonka todelliset ajonaikaiset epäpuhtauspäästöt ovat pienemmät kuin mainitussa taulukossa 2 tarkoitetut prosenttiosuudet sovellettavista päästörajoista, tai

c) liitteessä olevassa taulukossa 3 määriteltyä luokan M3, N2 tai N3 ajoneuvoa”.

(4) Lisätään 4 a artikla seuraavasti:

”4 a artikla

Säädösvallan siirto

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 8 a artiklan mukaisesti liitteessä olevan taulukon 3 saattamiseksi ajan tasalle lisäämällä siihen raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipakokaasupäästöjä ja epäpuhtauspäästöjä koskevat

[13] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1).

[14] EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

kynnysarvot, kun asiaan liittyvät raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormit ovat tulleet voimaan unionin tasolla.”

(5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Hankintojen vähimmäistavoitteet

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieliikenteen moottoriajoneuvojen ostoissa, leasing-vuokrauksissa, vuokrauksissa tai osamaksukaupoissa sekä julkisissa palveluhankintasopimuksissa, jotka koskevat maanteitse ja rautateitse suoritettavia joukkoliikennepalveluja, ja tämän direktiivin 3 artiklassa tarkoitetuissa julkisissa palveluhankintasopimuksissa noudatetaan liitteessä olevassa taulukossa 4 tarkoitettuja kevyiden hyötyajoneuvojen hankintojen ja liitteessä olevassa taulukossa 5 tarkoitettuja raskaiden hyötyajoneuvojen hankintojen vähimmäistavoitteita.

2. Jäsenvaltioiden viranomaiset voivat soveltaa suurempia vähimmäistavoitteita kuin tämän direktiivin liitteessä tarkoitetut.”

(6) Kumotaan 6 ja 7 artikla.

(7) Lisätään uusi 8 a artikla seuraavasti:

”8 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään 4 a artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle viideksi vuodeksi *[lisätään voimaantulopäivä]* lähtien. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 a artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.

6. Edellä olevan 4 a artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että

neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.”

(8) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”1. Komissiota avustaa komitea.

Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi ja sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

3. Kun komitean lausunto on määrä hankkia kirjallista menettelyä noudattaen, tämä menettely päätetään tuloksettomana, jos komitean puheenjohtaja lausunnon antamiselle asetetussa määräajassa niin päättää tai komitean jäsenten yksinkertainen enemmistö sitä pyytää.”

(9) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

(a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

” 1. Komissio toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle jäsenvaltioiden raportointiin perustuvan kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta ja yksittäisten jäsenvaltioiden toteuttamista toimista kolmen vuoden välein 1 päivästä tammikuuta 2027 lähtien.”

(b) Lisätään 4 ja 5 kohta seuraavasti:

”4. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kertomus tämän direktiivin täytäntöönpanosta viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2026 ja sen jälkeen joka kolmas vuosi. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle välikertomus viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2023. Kertomuksessa on annettava tietoja tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi toteutetuista toimista, mukaan luettuina tiedot viranomaisten ja yksiköiden hankkimien ajoneuvojen määrästä ja luokista, hallinnon eri tasojen välisestä vuoropuhelusta ja edellä mainittuihin raportointitoimiin liittyvistä jäsenvaltioiden suunnitelmista sekä muut mahdolliset hyödyllisiksi katsotut tiedot. Tietojen rakenteessa olisi noudatettava yhteisestä hankintasanastosta (CPV) annetussa asetuksessa N:o 2195/2002[15] esitettyjä, liitteessä täsmennettyjä luokkia.

5. Siirretään komissiolle valta hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä ohjeita 4 kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden kertomusten sisällöstä.”

(10) Korvataan liite tämän direktiivin liitteellä.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään XXX [*lisätään päivämäärä, joka on 24 kuukautta voimaantulosta*]. Niiden on toimitettava viipymättä nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

[15] EYVL L 340, 16.12.2002, s. 1.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*