



Bryssel, 19. marraskuuta 2021
(OR. en)

13853/21

Toimielinten välinen asia:
2021/0205(COD)

TRANS 670
AVIATION 280
ENV 871
ENER 490
IND 341
COMPET 810
ECO 122
RECH 505
CODEC 1467
CLIMA 371
RELEX 970

SELVITYS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Kom:n asiak. nro: ST 10884/21 INIT+ADD 1-3
Asia: Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI
tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle
lentoliikenteelle
– Tilannekatsaus / Periaatekeskustelu

Puheenjohtajavaltio on valmistellut edellä mainittua ehdotusta koskevan tilannekatsauksen ja periaatekeskustelun 9. joulukuuta 2021 pidettävää TTE-neuvostoa varten. Puheenjohtajavaltio on laatinut tilannekatsauksen (liite I) tiedottaakseen ministereille tähänastisesta edistymisestä ja ohjatakseen keskustelua merkittävistä kysymyksistä. Ministereiden periaatekeskustelua varten valtuuskunnille on laadittu liitteessä II oleva valmisteluasiakirja.

Pysyvien edustajien komiteaa / neuvostoa pyydetään panemaan merkille liitteessä I oleva tilannekatsaus. Neuvostoa pyydetään keskustelemaan liitteessä II esitetyistä seikoista.

I JOHDANTO

Komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen 14. heinäkuuta 2021 Euroopan parlamentille ja neuvostolle osana 55-valmiuspakettia¹, jonka tavoitteena on saada EU:n ilmasto-, energia-, maankäyttö-, liikenne- ja veropolitiikka vastaamaan EU:n tavoitetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä nettomääräisesti vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna.

55-valmiuspaketin tavoitteena on saavuttaa eurooppalaisessa ilmastolaissa² sovitut tavoitteet, jotta taloutta ja yhteiskuntaa muutettaisiin perusteellisesti oikeudenmukaisemman, vihreämmän ja vauraamman tulevaisuuden puolesta. Päästöjen vähentäminen seuraavalla vuosikymmenellä on ratkaisevan tärkeää, jotta Euroopasta tulisi maailman ensimmäinen ilmastoneutraali maanosa vuoteen 2050 mennessä ja jotta Euroopan vihreän kehityksen ohjelma toteutuisi.

Jotta voidaan saavuttaa tavoite, jonka mukaan EU:sta tulee ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä, liikenteen päästöjä olisi vähennettävä noin 90 prosenttia. Edellä mainitulla ehdotuksella olisi tässä merkittävä rooli, koska sen päätavoitteena on lisätä kestävien lentopolttoaineiden, myös synteettisten lentopolttoaineiden, kysyntää ja tarjontaa varmistaen samalla tasapuoliset toimintaedellytykset EU:n lentoliikennemarkkinoilla. Sen keskeisissä säännöksissä keskitytään erityisesti seuraaviin näkökohtiin:

¹ Paketti koostuu kahdestatoista komission ehdotuksesta energian, ympäristön, verotuksen, kaupan ja liikenteen aloilla; energiapolitiikan alalla odotetaan vielä lisää ehdotuksia ennen tämän vuoden loppua. Kolme säädösehdotusta liittyy suoraan liikennepolitiikkaan: edellä mainittu ehdotus, meriliikenteen FuelEU -ehdotus ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva ehdotus.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021).

- i) vahvistetaan vaatimukset kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen käytön lisäämiselle vuodesta 2025 alkaen asteittain vuoteen 2050 mennessä;
- ii) vahvistetaan siirtymäkausi, jonka aikana polttoaineen toimittajat voivat saavuttaa liitteessä asetetut tavoitteet painotettuna keskiarvona koko unionissa;
- iii) ylitankkauksen vastaiset toimenpiteet;
- iii) vahvistetaan polttoaineen toimittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevat raportointivelvollisuudet.

Edellä mainitulla ehdotuksella on yhteyksiä myös muihin 55-valmiuspaketin ehdotuksiin. Erityisesti siinä tarkoitettua kestävän lentopolttoaineen ja synteettisen lentopolttoaineen määritelmät perustuvat uusiutuvia energialähteitä koskevaan direktiiviin³. Säännös, joka koskee unionin lentoasemien velvollisuutta tarjota infrastruktuurit, liittyy vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevaan ehdotukseen⁴.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2018/2001, annettu 11 päivänä joulukuuta 2018, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä (EUVL L 328, 21.12.2018).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta - COM(2021) 559 final.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi⁵ ja Søren GADEn (DK, RENEW) esittelijäksi.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa 20. lokakuuta 2021⁶. Alueiden komitea ei ole vielä antanut lausuntoa ehdotuksesta.

Espanjan parlamentti antoi 27. lokakuuta 2021 lausunnon⁷ toissijaisuusperiaatteen soveltamisesta, ja Tšekin senaatti antoi ehdotuksesta päätöslauselman⁸.

⁵ Parlamentin teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta (ITRE) ja ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI) toimivat valiokuntien yhteistyömenettelyn puitteissa (Euroopan parlamentin työjärjestyksen 57 artikla).

⁶ ST 13293/1/21 REV 1.

⁷ ST 13710/21.

⁸ ST 14035/21.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

Slovenian puheenjohtajakaudella ehdotusta käsiteltiin monissa ilmailutyöryhmän kokouksissa.

Tähän mennessä on pidetty seitsemän kokousta, joissa ehdotus on esitelty, sen vaikutustenarviointia on analysoitu, sitä on tarkastelu perinpohjaisesti artikla artiklalta ja lisäksi on tarkasteltu puheenjohtajavaltion kolmea kompromissiehdotusta.

Lisäksi ehdotusta käsiteltiin osana laajempaa keskustelua 55-valmiuspaketin kolmesta liikenteeseen liittyvästä asiakokonaisuudesta pysyvien edustajien komitean kokouksessa 12. marraskuuta 2021.

Puheenjohtajavaltio Slovenia on myös laatinut selvityksen (ST 13977/21), jonka tarkoituksena on antaa yleiskuva sekä tämän ehdotuksen että 55-valmiuspaketin käsittelyn edistymisestä.

Selvityksessä keskitytään valmiuspaketin horisontaalisiin näkökohtiin, kuten ehdotusten välisiin linkkeihin, ja tärkeimpiin kysymyksiin, joita on tähän mennessä käsitelty keskusteluissa. Selvitys on jaettu tausta-asiakirjana kaikille neuvoston kokoonpanoille, jotka vastaavat paketin eri ehdotusten käsittelystä.

IV KOMPROMISSIN LAADINTATYÖ

Puheenjohtajavaltio on valmistellut kolme kompromissitekstiä⁹ ja keskustellut niistä ilmailutyöryhmän jäsenten kanssa. Kompromissiehdotuksissa on käsitelty useimpia ehdotukseen liittyviä ongelmia. Jäljempänä esitettyjä kahta tärkeintä kiistanalaista kysymystä koskevaa työtä on kuitenkin vielä jatkettava.

Keskustelussa on käynyt ilmi, että ehdotus on jäsenvaltioille tärkeä. Vaikka jäsenvaltiot kannattavat sen tavoitteita, monilla on erilaisia lähestymistapoja siihen, miten tavoitteet olisi saavutettava.

Slovenian puheenjohtajakaudella käydyissä keskusteluissa täsmennettiin ja paranneltiin seuraavia näkökohtia:

- 1) ehdotukseen on sisällytetty pieniä lentoasemia koskeva osallistumista koskeva lauseke, koska jäsenvaltiot haluaisivat sisällyttää ne ehdotuksen soveltamisalaan.
- 2) ilma-alusten käyttäjien määritelmää on laajennettu edelleen, ja yhä useammat ilma-alusten käyttäjät kuuluvat nyt asetuksen soveltamisalaan.
- 3) "vuodessa tarvittavan lentopolttoaineen" määritelmää ja 5 artiklaa on selkeytetty, jotta voidaan varmistaa turvatoimenpiteet ylitankkauksen kieltämistä koskevissa säännöksissä.
- 4) polttoaineiden toimittajia koskevaa vaatimustenmukaisuuden osoittamista on selkeytetty.
- 5) kansallisen toimivaltaisen viranomaisen roolia on selkeytetty erityisesti suhteessa Euroopan unionin lentoturvallisuusvirastoon.
- 6) sakkoja koskevaa terminologiaa on parannettu.
- 7) tiedonkeruuta ja raportointia koskevat velvoitteet on perusteltu sen varmistamiseksi, että tämän asetuksen vaikutuksia unionin toimijoiden ja keskusten kilpailukykyyn seurataan.

⁹ ST 11686/21 + REV 1–2.

V PÄÄTELMÄT

Tähänastisen työn pohjalta puheenjohtajavaltio esittää seuraavat päätelmät:

1. Jäsenvaltiot kannattavat laajalti asetusehdotuksen tavoitteita.
2. Kahdessa keskeisessä kiistakysymyksessä jäsenvaltioiden kannat kuitenkin eroavat toisistaan. Nämä ovat
 - tässä asetuksessa käyttöön otettujen toimeksiantojen taso ja ajoitus;
 - kestävien lentopolttoaineiden määritelmä, joka määrittää ne polttoaineet, jotka voivat kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan.
3. Joitakin jäljellä olevia kohtia on vielä käsiteltävä. Näihin kuuluvat
 - EU:n sisäisiä lentoja koskevat ylitankkauksen vastaiset säännökset;
 - siirtymäkauden pituus ja soveltamisala;
 - niiden sakkojen käyttötarkoitus, jotka jäsenvaltiot perivät täytäntöönpanon valvontaa koskevan 11 artiklan mukaisesti;
 - liitteessä II olevien taulukoiden selkeyttäminen.

Puheenjohtajavaltio katsoo, että se on työskennellyt laajasti koko tekstin ja sen vähemmän kiistanalaisten kohtien parissa, mutta valmistelutyötä on vielä jatkettava. Puheenjohtajavaltio on myös esittänyt viimeisimmässä kompromissitekstissään tärkeimpiä kiistakysymyksiä koskevia ehdotuksia, mutta perusteellisempia keskusteluja tarvitaan.

Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille tämä tilannekatsaus tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamista kestävästä lentoliikenteen alalla koskevan asetusehdotuksen käsittelystä.

Jäsenvaltioita pyydetään esittämään näkemyksensä seuraavista ehdotuksen näkökohdista:

- komission ehdottamien sekoitusvelvoitteiden tason riittävyys EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi;*
- onko komission lähestymistapa siihen, mitkä polttoaineet olisi hyväksyttävä kestäviksi lentopolttoaineiksi riittävä, jotta voidaan saavuttaa kestävien lentopolttoaineiden tavoitetaso koko EU:ssa ja varmistaa samalla ympäristövaikutusten toteutuminen ja EU:n toimijoiden kilpailukyky.*