



Bryssel, 19. marraskuuta 2021
(OR. en)

13896/21

Toimielinten välinen asia:
2021/0223(COD)

TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818

SELVITYS

Lähtettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 12495/21 + REV 1
Kom:n asiak. nro:	COM(2021) 559 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta – Tilannekatsaus / Periaatekeskustelu

Puheenjohtajavaltio on valmistellut edellä mainittua ehdotusta koskevan tilannekatsauksen ja periaatekeskustelun 9. joulukuuta 2021 pidettävää TTE-neuvostoa (liikenne) varten.

Puheenjohtajavaltio on laatinut tilannekatsauksen (liite I) ja kysymyksiä periaatekeskustelua varten (liite II) tiedottaakseen ministereille tähänastisesta edistymisestä ja ohjatakseen keskustelua seuraavista vaiheista.

Pysyvien edustajien komiteaa / neuvostoa pyydetään panemaan merkille liitteessä I oleva tilanneselvitys. Neuvostoa pyydetään käsittelemään liitteessä II esitetyjä kysymyksiä.

I JOHDANTO

Komissio toimitti 14. heinäkuuta 2021 Euroopan parlamentille ja neuvostolle ehdotuksen asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta 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 maanosavuoteen 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 keskeinen rooli tässä muutoksessa, koska sen päätavoitteena on tukea unionin laajuista vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisen lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa maantieliikenteessä, ilmailussa ja vesiliikenteessä.

Ehdotuksen tavoite on kolmitahoinen:

- i) varmistetaan riittävä infrastruktuuriverkko maantieajoneuvojen tai alusten vaihtoehtoisilla polttoaineilla tapahtuvaa lataamista tai tankkaamista varten;
- ii) tarjotaan vaihtoehtoja laiturissa olevissa aluksissa tai pysäköidyissä ilma-aluksissa olevien (fossiilisella polttoaineella toimivien) moottoreiden käytölle, ja
- iii) varmistetaan infrastruktuurin täysi yhteentoimivuus ja käyttäjäystävällisyys.

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, lentoliikenteen ReFuel-ehdotus ja meriliikenteen FuelEU-ehdotus.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

Edellä mainittu ehdotus linkittyy myös muihin 55-valmiuspaketin ehdotuksiin, erityisen kiinteästi henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeista annetun asetuksen tarkistamista koskevaan ehdotukseen sekä raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästönormeista annetun asetuksen tarkistamista koskevaan ehdotukseen, joka on määrä toimittaa vuonna 2022. Latauspoolien ja tankkausasemien käyttöönottovauhti sekä niiden yhteentoimivuus ja käyttäjäystävällisyys vaikuttavat päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönottoon. Samalla vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri linkittyy meriliikenteen FuelEU-ehdotukseen, ja sillä on merkitystä myös ilmailun päästövähennysten kannalta. Lisäksi ehdotuksessa määritellään vaihtoehtoiset polttoaineet uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin tarkistamista koskevan ehdotuksen säännösten mukaisesti.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Ismail Ertugin (DE, S&D) esittelijäksi.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea ja alueiden komitea eivät ole vielä antaneet lausuntojaan ehdotuksesta.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

Slovenian puheenjohtajakaudella ehdotusta käsiteltiin monissa yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmän kokouksissa. Neljätoista kokousta on tähän mennessä omistettu kokonaan tai osittain vaikutustenarvioinnin tarkastelulle, ehdotuksen artiklakohtaiselle tarkastelulle sekä puheenjohtajavaltion konsolidoidun kompromissin³ tarkastelulle ja keskustelulle.

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

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria käsiteltiin myös epävirallisessa ministerikokouksessa Sloveniassa syyskuussa 2021.

³ ST 12495/21.

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 TÄRKEIMMÄT POLIITTISET KYSYMYKSET JA EDISTYMINEN

Keskusteluissa on käynyt ilmi, että ehdotuksen tavoitteilla ja periaatteellisella lähestymistavalla on laaja kannatus. On kuitenkin tullut myös selväksi, että ehdotus on monimutkainen teknisten näkökohtien ja erilaisten poliittisten näkemysten vuoksi. Lisäksi tietyt näkökohdat perustuvat tulevaan kehitykseen, jota ei aina ole helppo ennakoida täysimittaisesti. Esimerkkinä voidaan mainita kaupunkisolmukohtien määritelmä TEN-T-asetuksen tulevassa tarkistuksessa. Tämän vuoksi sen asianmukaiseen tarkasteluun tarvitaan lisää aikaa.

Ehdotuksen tarkastelu on osoittanut, että on tärkeää varmistaa, että käyttäjät voivat olla varmoja vaihtoehtoisten polttoaineiden riittävän infrastruktuurin kapasiteetista ja saatavuudesta ennen kuin he päättävät ostaa ja käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja tai aluksia. Lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa on nopeutettava, jotta pysytään tällaisten ajoneuvojen ja alusten odotetun myynnin lisääntymisen tasalla, sillä muutoin kyseiset ajoneuvot ja alukset eivät mene kaupaksi ja niiden käyttöönotto viivästyy. Yhtä tärkeää on tarjota puhtaita vaihtoehtoja fossiilisia polttoaineita käyttäville satamissa laiturissa oleville aluksille ja kaupallisessa käytössä oleville ilma-aluksille, jotka ovat pysäköityinä porteilla tai seisontapaikoilla.

Tarkastelu osoittaa lisäksi, että tarvitaan enemmän aikaa ehdotuksen yksityiskohtien täydelliseen analysointiin kaikkien niitä tukevien tutkimusten perusteella, jotka eivät vielä ole julkisesti saatavilla. Lisäksi tarvitaan lisätoimia teknisten vaatimusten hienosäätämiseksi ja paremman käsityksen saamiseksi tulevien standardien kehittämisestä erityisesti, jotta ymmärretään paremmin tieliikenteen moottoriajoneuvojen markkinoiden tulevaa kehitystä raskaiden hyötyajoneuvojen osalta.

Tapauskohtaisten maksujen ja verkkovierailujen osalta on keskusteltu erilaisista vaihtoehtoista. Tapauskohtaista maksua pidetään tärkeänä toimintona, jonka olisi oltava saatavilla latauspisteissä, ja jolla voitaisiin täydentää sopimusperusteisia maksuja latauksesta ja tankkauksesta julkisessa käytössä olevassa infrastruktuurissa.

Jäsenvaltiot ymmärtävät, miten tärkeää on seurata sekä nykyisten että tulevien teknologioiden kehitystä. Tämä on tärkeää myös sen päättämiseksi, milloin ja miten lainsäädäntöä olisi saatettava ajan tasalle markkinoiden kehityksen ja teknisten innovaatioiden vuoksi. On kuitenkin tärkeää löytää tasapaino kansallisten toimintakehysten yksityiskohtaisuuden ja näiden päivitysten tiheyden välillä.

V PÄÄTELMÄT

Tähänastisen työn pohjalta puheenjohtajavaltio esittää seuraavat päätelmät:

1. Jäsenvaltiot ovat yleisesti ottaen yhtä mieltä ehdotuksen tavoitteista.
2. Yksittäisiä näkökohtia on kuitenkin vielä käsiteltävä ja pohdittava:
 - jäsenvaltioiden erityisolosuhteet, jotka liittyvät liikennetiheyteen ja maantieteelliseen kattavuuteen;
 - kunkin liikennemuodon ja eri segmenttien tavoitetaso;
 - maksupalveluja koskevat vaatimukset maantieajoneuvojen latauksen ja tankkauksen osalta;
 - kansalliset toimintakehykset ja se, miten varmistetaan näitä suunnitelmia koskevan raportoinnin lisäarvo.
3. Vaikka puheenjohtajavaltio katsoo, että ensimmäinen kompromissiteksti on tärkeä askel, työtä on jatkettava, jotta ehdotuksen käsittelyssä voidaan edistyä merkittävästi.

Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille tämä tilannekatsaus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevan asetuksen ehdotetun tarkistamisen käsittelystä.

Slovenian puheenjohtajakaudella ehdotusta ja sen vaikutustenarviointia on analysoitu perusteellisesti yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmässä. Yleisessä keskustelussa on käynyt ilmi, että jäsenvaltiot pitävät ehdotusta erittäin tärkeänä. Koska se on luonteeltaan hyvin tekninen, osa säännöksistä on poliittisesti monimutkaisia ja olosuhteet sekä markkinakehitys vaihtelevat, ehdotusta on tarkasteltava huolellisesti ja tutkittava lähemmin.

Ottaen huomioon yksi tähän ehdotukseen liittyvistä haasteista, jäsenvaltioita pyydetään kertomaan näkemyksiään muun muassa seuraavista seikoista:

- Näkemykset vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviin raskaisiin hyötyajoneuvoihin siirtymisestä ja niiden markkinoille saattamisesta*
- Miten ne aikovat seurata edistymistä raskaiden hyötyajoneuvojen lataamisessa ja tankkaamisessa käytettävän julkisen ja yksityisen infrastruktuurin käyttöönotossa?*
- Erityiset kannustimet tai toimenpiteet, joilla voitaisiin nopeuttaa vaihtoehtoisella voimanlähteellä toimivien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa normaalissa liiketoiminnassa ja siten osallistua lisäponnisteluihin, joita tarvitaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä vuoteen 2030 mennessä koskevan välitavoitteen saavuttamiseksi.*
