



Bryssel, 22. marraskuuta 2021
(OR. en)

13977/21

Toimielinten väliset asiat:

2021/0197(COD)
2021/0200(COD)
2021/0201(COD)
2021/0202(COD)
2021/0203(COD)
2021/0205(COD)
2021/0206(COD)
2021/0207(COD)
2021/0210(COD)
2021/0211(COD)
2021/0213(CNS)
2021/0214(COD)
2021/0218(COD)
2021/0223(COD)

CLIMA 388
ENV 893
ENER 504
TRANS 681
AGRI 550
FORETS 72
IND 354
COMPET 832
ECOFIN 1102
MI 850
AVIATION 283
MAR 217

ILMOITUS

Lähettiläjä: Puheenjohtajavaltio

Vastaanottaja: Valtuuskunnat

Asia: 55-valmiuspaketti

- Katsaus lainsäädäntöehdotuksia sisältävän 55-valmiuspaketin käsittelyn edistymiseen
-

I JOHDANTO

1. Tämän raportin tarkoituksena on esittää 55-valmiuspaketin yleinen tilanne ja katsaus sen käsittelyn edistymiseen neuvostossa. Tätä varten raportissa keskitytään paketin horisontaalisiin näkökohtiin kuten ehdotusten välisiin yhteyksiin, ja keskusteluissa tähän mennessä esiin tulleisiin keskeisiin kysymyksiin, mukaan lukien tarvittaessa tavoitetaso ja ehdotusten soveltamisala. Kutakin ehdotusta koskeva yksityiskohtaisempi edistyminen kuvataan erillisissä tilanneselvityksissä, jotka esitetään kullekin neuvoston kokoonpanolle.

2. Euroopan komissio esitti 55-valmiuspaketin 14. heinäkuuta 2021.
Lainsäädäntöehdotuspaketin tavoitteena on mukauttaa EU:n ilmasto- ja energiapolitiikkakehys sen uuteen koko talouden laajuiseen vuoden 2030 ilmastotavoitteeseen, jonka mukaan kasvihuonekaasujen nettopäästöjä vähennetään vähintään 55 prosentilla, ja ohjata EU:ta oikeaan suuntaan, jotta se voi saavuttaa tavoitteensa ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä.
3. Komission ehdotusten taustalla oleva oletus on, että ilmastotavoitteiden taso on säilytettävä kaikissa ehdotuksissa, jotta voidaan saavuttaa Eurooppa-neuvoston hyväksymä ilmastoneutraaliustavoite, josta on sittemmin säädetty oikeudellisesti sitovalla tavalla Euroopan parlamentin ja neuvoston hyväksymässä eurooppalaisessa ilmastolaissa.
4. Ehdotusten yhteisenä tavoitteena on auttaa EU:ta saavuttamaan tavoitteensa oikeudenmukaisella, kustannustehokkaalla ja kilpailukykyisellä tavalla, edistää vihreää ja oikeudenmukaista siirtymää ja osaltaan vahvistaa EU:n talouden innovointia Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden mukaisesti. EU:n ilmasto- ja energia-alan sääntelypuitteiden tarkistamisen pitäisi myös auttaa EU:ta täyttämään Pariisin sopimuksen mukaiset kansainväliset sitoumuksensa, erityisesti vuodelle 2030 asetettuja entistä korkeampia tavoitteita vastaavan päivitetyn kansallisesti määritetyn panoksensa. Komission ehdotuksilla pyritään myös edistämään Euroopan talouden elpymistä covid-19-kriisin jälkeen sekä Euroopan unionin pitkän aikavälin palautumista.
5. Paketti koostuu useista toisiinsa tiiviisti liittyvistä ehdotuksista, joilla joko muutetaan nykyisiä säädöksiä tai luodaan uusia aloitteita politiikan ja talouden eri aloilla, kuten ilmasto, energia, liikenne, rakennukset, maankäyttö ja metsätalous. Lisäksi pian tämän raportin esittämisen jälkeen odotetaan esitettävän useita uusia ehdotuksia. Monivuotisen rahoituskehysten tarkistamista ja omia varoja koskevat odotetut ehdotukset, jotka on määrä esittää 22. joulukuuta 2021, ovat keskeisessä asemassa paketin tiettyjä osia (esimerkiksi päästökauppajärjestelmää, sosiaalista ilmastorahastoa ja hiilirajamekanismia) koskevassa tulevassa työssä.

6. Tätä varten komissio ehdottaa, että käytetään toisiaan vahvistavien politiikkojen yhdistelmää, jossa keskitytään seuraaviin neljään osaan:

a) **Hiilen hinnoittelu:**

- i) EU:n päästökauppajärjestelmän tavoitteiden korottaminen.
- ii) Hiilen hinnoittelun käyttöönotto EU:n päästökauppajärjestelmän piiriin kuuluvien tiettyjen alojen tuonnille EU:hun hiilivuodon riskin vähentämiseksi hiilirajamekanismin (CBAM) perustamisen avulla.

b) **Kunnianhimoisempien EU:n ja kansallisten tavoitteiden vahvistaminen:**

- i) Kansallisten päästövähennystavoitteiden korottaminen päästökauppajärjestelmän ulkopuolisilla aloilla taakanjakoasetuksen (ESR) avulla.
- ii) Kansallisten nielujen lisääminen vahvistamalla kansallisia tavoitteita maankäytölle ja metsätaloudelle (LULUCF-asetus).
- iii) Uusiutuvia energialähteitä ja energiatehokkuutta koskevien EU:n kokonaistavoitteiden korottaminen uusiutuvaa energiaa koskevan direktiivin ja energiatehokkuusdirektiivin avulla, millä tuetaan erityisesti sekä päästökauppajärjestelmän että taakanjakoasetuksen piiriin kuuluvia aloja niiden hiilestä irtautumista koskevissa toimissa.
- iv) Energiaverotusdirektiivin mukaisen energiatuotteiden ja sähkön verotuksen mukauttaminen EU:n energia- ja ilmastotavoitteisiin.

c) **Säännöt (normit):**

- i) Hiilidioksidipäästöjen vähennystavoitteiden korottaminen uusien henkilö- ja pakettiautojen osalta henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskevassa asetuksessa, millä muun muassa autetaan jäsenvaltioita niiden korotettujen taakanjakoasetustavoitteiden täyttämisessä.

- ii) Helppokäyttöisen ja yhteentoimivan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa koskevat ehdotetut tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa asetuksessa, joilla muun muassa tuetaan edellä tarkoitettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamista.
- iii) Lentoliikenteen ReFuelEU- ja meriliikenteen FuelEU -ehdotuksissa esitetään näiden alojen kestäviä polttoaineita koskevia velvoitteita, joilla täydennetään niiden toimia erityisesti hiilen hinnoittelutoimenpiteiden osalta (päästökauppajärjestelmä).

d) **Tukitoimenpiteet:**

- i) Rakennuksia ja tieliikennettä koskevan ehdotetun erillisen päästökauppajärjestelmän sosiaalisten ja jakaumavaikutusten lieventämiseksi komissio ehdottaa, että perustetaan sosiaalinen ilmastorahasto, jota rahoitetaan osasta huutokauppatuloja haavoittuvien kotitalouksien, mikroyritysten ja liikenteen käyttäjien tukemiseksi erityisesti päästöjen ja energiakustannusten vähentämiseksi tehtävien investointien ja väliaikaisen suoran tulotuen avulla.
- ii) Päästökauppajärjestelmän tavoitteiden korottamiseen liittyy modernisaatorahaston lisäys, joka vastaa 2,5 prosenttia päästökauppajärjestelmän päästökatoista, jotta voidaan tukea tiettyjen alemman tulotason jäsenvaltioiden energiasiirtymää.
- iii) Myös päästökauppajärjestelmän innovaatorahastoon tehdään lisäys innovatiivisiin teknologioihin ja ratkaisuihin tehtävien investointien vauhdittamiseksi kaikilla päästökauppajärjestelmän aloilla.
- iv) Jäsenvaltioiden huutokauppatuloilla tuetaan kokonaisuudessaan ilmastoon ja energiaan liittyviä hankkeita, mukaan lukien tieliikenne- ja rakennusalojen hiilestä irtautuminen.

7. Ehdotuksia käsitellään neuvostossa neljässä eri kokoonpanossa: ympäristö, TTE (energia), TTE (liikenne) ja Ecofin.

8. Euroopan parlamentissa paketin ehdotuksia käsitellään viidessä valiokunnassa (ENVI, ITRE, TRAN, EMPL ja ECON¹), ja joitain muita valiokuntia liittyy käsittelyyn tai niitä kuullaan erilaisten menettelysääntöjen mukaisesti. Useimmat ehdotusten esittelijät ja varjoesittelijät on nimetty. Työskentely on hyvin alkuvaiheessa, ja käytettävissä olevien tietojen perusteella ehdotusten käsittelylle ei ole virallisesti vahvistettu lopullisia aikatauluja.

II PUHEENJOHTAJAKAUDELLA TEHTY TYÖ

9. 55-valmiuspaketin ehdotukset ovat olleet tärkeä prioriteetti puheenjohtajavaltiolle, joka on asiaankuuluvissa neuvoston eri kokoonpanossa tehnyt kaikkensa saavuttaakseen mahdollisimman paljon edistystä paketin yhtenäisyyden varmistamista koskevan kokonaistoimintatavan puitteissa.
10. Työryhmätasolla tehdyn intensiivisen työn ohella ympäristöneuvosto kävi toimivaltaansa kuuluvista ehdotuksista lokakuun istunnossaan periaatekeskustelun, jota se jatkaa joulukuun istunnossaan. Energia- ja liikenneneuvostot keskustelevat toimivaltaansa kuuluvista ehdotuksista istunnoissaan joulukuussa.
11. Vastuussa olevien neuvoston kokoonpanojen tekemän työn lisäksi maatalous- ja kalastusneuvosto sekä kilpailukykyneuvosto ovat käyneet paketista poliittisia keskusteluja, jotka liittyvät niiden toimivaltaan kuuluviin ajankohtaisiin asioihin. Kilpailukykyneuvosto kävi 29. syyskuuta 2021 paketista periaatekeskustelun teollisuuden kilpailukyvyn näkökulmasta päivitetyn Euroopan uuden teollisuusstrategian täytäntöönpanon puitteissa. Maatalous- ja kalastusneuvosto kävi 12. lokakuuta 2021 keskustelun maa- ja metsätalouden panoksesta 55-valmiuspaketin mukaisiin lainsäädäntöaloitteisiin. Lisäksi kilpailukykyneuvosto (tutkimus) käy 26. marraskuuta 2021 keskustelun tutkimuksen ja innovoinnin panoksesta alojen välisten tavoitteiden saavuttamisessa, mukaan lukien 55-valmiuspaketin tavoitteet liikenteen, energian, teollisuuden, maankäytön ja metsätalouden osalta.

¹ ENVI ja EMPL ovat yhteisesti vastuussa sosiaalisesta ilmatorahastosta. ECON on vastuussa energiaverotusdirektiiviehdotuksesta. Parlamenttia ollaan kuitenkin vasta kuulemassa kyseisestä ehdotuksesta (erityinen lainsäätämisjärjestys).

12. Useimpien asioiden käsittely on vielä melko alkuvaiheessa johtuen ehdotusten lukumäärästä ja laajuudesta, niiden monitahoisuudesta ja niiden välisistä yhteyksistä sekä niiden poliittisesta merkityksestä. Vaikka valtuuskunnat ovat selkeästi yhtä mieltä siitä, että ehdotuksilla pitäisi kokonaisuudessaan saavuttaa ilmastolaissa vahvistettu sovittu tavoitetaso, valtuuskunnat ovat pyytäneet komissiolta selvennyksiä ehdotuksiin ja niiden vaikutuksiin, myös kansallisella tasolla. Valtuuskunnat ovat myös pyytäneet lisätietoja yksittäisten ehdotusten roolista ja panoksesta koko talouden laajuisessa tavoitteessa saavuttaa vähintään 55 prosentin nettopäästövähennykset vuoteen 2030 mennessä sekä ehdotusten keskinäisestä vuorovaikutuksesta.
13. Kuten ehdotusten moninaisuuden vuoksi on odotettavissa, keskustelut eivät ole edistyneet samaa vauhtia kaikkien ehdotusten osalta. Vaikuttaa siltä, että käsittely on edistynyt parhaiten joissain liikennettä koskevissa ehdotuksissa ja hyvin on edistytty myös energiaehdotuksissa, kun taas ympäristö- ja Ecofin-neuvostojen toimivaltaan kuuluvien ehdotusten osalta on melko selvää, että valtuuskunnat tarvitsevat enemmän aikaa arvioidakseen ehdotukset kaikilta osin, ja että suurin osa saavutetusta edistyksestä liittyy ehdotusten eri näkökohtien selventämiseen. Tässä yhteydessä palautetaan mieleen, että jotkin ehdotuksista, kuten sosiaalinen ilmastorahasto ja hiilirajamekanismi, ovat uusia toimenpiteitä EU:n välineistössä kun taas toisiin, kuten päästäökauppajärjestelmään ja LULUCF:ään sisältyy useita uusia tekijöitä.
14. Sen jälkeen kun teknisellä tasolla oli edistytty hyvin liikenne-ehdotusten osalta pysyvien edustajien komitea (Coreper I) kävi näistä ehdotuksista keskustelun 12. marraskuuta 2021 ja antoi puheenjohtajalle ohjausta tulevaa työtä varten. Kun keskusteltiin siitä, voisivatko valtuuskunnat tukea tavoitetta saavuttaa yleisnäkemyksellä liikenne-ehdotuksista vuoden loppuun mennessä, laaja enemmistö katsoi, että on tarpeen säilyttää paketin yhtenäisyys ja että liikenne-ehdotuksilla on selkeitä yhteyksiä muihin ehdotuksiin. Yhteydet eivät liity vain teknisiin näkökohtiin vaan etenkin koko paketin tavoitteisiin. Jäsenvaltiot korostivat erityisesti, että ennen asiaankuuluvissa ehdotuksissa etenemistä kaikkien toisiinsa läheisesti liittyvien ehdotusten käsittelyn suunnan olisi oltava selkeä, mutta joitain ehdotuksia koskevat neuvottelut ovat tässä vaiheessa yhä melko alkuvaiheessa.

1) Ympäristöneuvosto

15. Ympäristöneuvosto kävi 6. lokakuuta 2021 alustavan keskustelun viidestä toimivaltaansa kuuluvasta ehdotuksesta keskittyen käsittelemään niiden yleisiä ja horisontaalisia näkökohtia.
16. Työryhmätasolla neljää näistä ehdotuksista käsitellään ympäristötyöryhmässä, kun taas sosiaalista ilmastorahastoa koskevaa ehdotusta käsitellään erityisessä ad hoc -työryhmässä. Kutakin ehdotusta on käsitelty useassa kokouksessa, ja ehdotusten ensimmäinen alustava käsittely ja niiden vaikutustenarvioinnit on saatettu tai niitä ollaan saattamassa päätökseen. Henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeja koskeva ehdotus on käyty alustavasti läpi artikla artiklalta. Tässä alkuvaiheessa useimmat valtuuskunnat ovat vielä tarkastelemassa ehdotuksia ja näin ollen niiden näkemykset tai kannat ovat (pääasiassa) alustavia. Erityisesti päästökauppajärjestelmän uudistusta, taakanjakoa, LULUCF:ää ja sosiaalista ilmastorahastoa koskevat neljä ehdotusta vaativat monitahoisuutensa ja sisältämiensä uusien seikkojen vuoksi ja päästökauppajärjestelmän osalta sen koon vuoksi vielä merkittävää teknistä työskentelyä.

i) Päästökauppajärjestelmän uudistus²

Valtuuskunnat katsovat edelleen päästökauppajärjestelmän olevan EU:n ilmastopolitiikan ytimessä. Vaikuttaa olevan yleinen näkemys, että päästökauppajärjestelmän on täytettävä kustannustehokas osuutensa EU:n korotetuista tavoitteista. Tässä yhteydessä on esitetty joitain vetoomuksia tarkastella vaihtoehtoja päästökauppajärjestelmän tavoitteiden korottamiseksi edelleen, mutta myös kysymyksiä ehdotusten tiettyjen osien mahdollisista vaikutuksista sekä talouden eri aloihin että kotitalouksiin korostaen tarvetta ottaa huomioon jäsenvaltioiden erilaiset tilanteet.

Erityisesti rakennus- ja tieliikennealojen päästökaupan ehdotettu käyttöönotto on herättänyt merkittävää huolta sen sosiaalisista vaikutuksista alemman tulotason kotitalouksiin ja energiaköyhyyden lisääntymisen riskistä. On haluttu tietää, onko ehdotettu sosiaalinen ilmastorahasto riittävä vaikutusten lieventämiseksi. On kuitenkin myös todettu, että näiden alojen päästökauppa edistää kustannustehokasta tapaa irrottaa ne hiilestä samalla kun tuetaan jäsenvaltioita niiden täyttäessä taakanjakoasetuksen mukaiset korotetut kansalliset tavoitteensa.

² Päästökauppajärjestelmän uudistuksen puitteissa käsitellään kolmea ehdotusta:

- Ehdotus direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 sekä asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta (asiak. 10875/21 + ADD 1–7);
- Ehdotus direktiiviksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ilmailun osuudesta unionin koko talouden laajuisen päästövähennystavoitteen edistämiseksi ja maailmanlaajuisen markkinapohjaisen toimenpiteen asianmukaisesta toteuttamisesta (asiak. 10917/21 + ADD 1–3);
- Ehdotus päätökseksi päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse unionin kasvihuonekaasujen päästökauppajärjestelmän markkinavakausvarantoon lisättävien päästöoikeuksien määrästä vuoteen 2030 saakka (asiak. 10902/21 + ADD 1).

Lisäksi 14. heinäkuuta 2021 esitettiin päästökauppajärjestelmää koskeva neljäs ehdotus: Ehdotus päätökseksi direktiivin 2003/87/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse päästöhyvitysmäärän ilmoittamisesta unioniin sijoittautuneille ilma-alusten käyttäjille maailmanlaajuisen markkinaperusteisen toimenpiteen osalta. Ehdotusta käsitellään erikseen TTE-neuvoston (liikenne) puitteissa.

Kun kyseessä ovat olemassa olevan päästökauppajärjestelmän ja sen tavoitteiden lujittamiseen tähtäävät ehdotetut tekijät, alustavana painopisteenä ovat olleet muun muassa päästökaton mukauttamisen vaikutuksen arviointi ja hiilivuotoa/ilmaisjakoa koskevat säännökset. On esitetty kysymyksiä erityisesti ilmaisjaon ehdollisuutta koskevasta ehdotetusta säännöksestä ja ilmaisjaon vaiheittaisen poistamisen vauhdista ja säännöistä päästökauppajärjestelmässä ehdotetun hiilirajamekanismin (CBAM) piiriin kuuluvilla aloilla. Markkinavakausvarantoa koskevista ehdotuksista esitetyissä alustavissa kommentteissa on keskitytty muun muassa varannon vaikutukseen hiilen hinnoitteluun. Tässä yhteydessä jotkin valtuuskunnat haluavat käsitellä uudestaan 29 a artiklaa "Liiallisten hinnanvaihtelujen johdosta toteutettavat toimenpiteet" (ei sisälly komission ehdotukseen).

Kun kyseessä ovat meriliikenne- ja ilmailualat, painopisteenä on ollut ehdotusten täysimääräinen arviointi erityisesti kun on kyse niiden panoksesta päästöjen vähennyksiin ja niiden vaikutuksista kyseisiin aloihin ja kilpailukykyyn painottaen samalla kansainvälistä kontekstia ja tarvetta ottaa huomioon kansalliset olosuhteet. Kun kyseessä ovat yhteydet muihin ehdotuksiin, valtuuskunnat ovat lisäksi pyytäneet arviointia ehdotusten kumulatiivisista vaikutuksista päästökauppajärjestelmää, lentoliikennettä, meriliikennettä ja energiaverotusta koskeviin ehdotuksiin.

Rahoitussäännöksiä koskevissa keskusteluissa on käsitelty modernisaatorahaston ja innovaatorahaston kokoa, rahoituslähteitä, soveltamisalaa ja varojen jakamista. Ehdotus nestemäisille fossiilisille polttoaineille modernisaatorahastosta annetun tuen lopettamisesta ja kaikkien huutokauppatulojen pakollisesta korvamerkinnästä vaativat vielä tarkastelua.

ii) Taakanjakoasetus³ (ESR)

Tärkeimmät tähän mennessä määritetyt kysymykset koskevat ehdotettuja tavoitteita, joustomahdollisuuksia ja uutta lisävarantoa, myös muihin 55-valmiuspaketin ehdotuksiin liittyen. Useat valtuuskunnat ovat todenneet, että ne katsovat uusien tavoitteidensa olevan hyvin haastavia. Jotkin valtuuskunnat ovat pyytäneet komissiota esittämään lisää tietoja ja dataa kansallisten tavoitteiden laskemisesta ja pyytäneet selvennystä siitä, miten oikeudenmukaisuuden, kustannustehokkuuden ja lähentämisen lisäämisen periaatteet on otettu huomioon.

³ Ehdotus asetukseksi sitovista vuotuisista kasvihuonekaasupäästöjen vähennyksistä jäsenvaltioissa vuosina 2021–2030, joilla edistetään ilmastotoimia Pariisin sopimuksen sitoumusten täyttämiseksi, annetun asetuksen (EU) 2018/842 muuttamisesta (asiak. 10867/21 + ADD 1–4)

Valtuuskunnat ovat joustomahdollisuuksien osalta yleisesti yhtä mieltä siitä, että niillä on merkittävä rooli autettaessa jäsenvaltioita saavuttamaan kansalliset tavoitteensa kustannustehokkaalla tavalla kunnioittaen samalla ympäristötavoitteiden loukkaamattomuutta. Valtuuskunnat ovat erityisen kiinnostuneita saamaan lisäselvennystä ehdotetuista muutoksista jäsenvaltioiden nykyiseen joustomahdollisuuteen käyttää LULUCF:stä peräisin olevia nettopoistumia saavuttaakseen taakanjakoasetuksen mukaiset tavoitteensa. Useat valtuuskunnat ovat myös pyytäneet lisätietoja uudesta lisävarannosta, joka koostuisi mahdollisista ylimääräisistä nettopoistumista, jotka ovat syntyneet kaudella 2026–2030. Taakanjakoasetusta ja LULUCF:ää koskevissa ehdotuksissa esitettyjen joustomahdollisuuksien rinnakkaista toimintaa koskevien kysymysten lisäksi jotkin valtuuskunnat ovat esittäneet kysymyksiä mahdollisuudesta lisätä päästökauppajärjestelmän ja taakanjakoasetuksen välistä joustomahdollisuutta. Valtuuskunnat ovat pyytäneet lisätietoja myös taakanjakoasetuksen ja ehdotetun rakennusalaan ja tieliikennettä koskevan uuden päästökauppajärjestelmän välisestä vuorovaikutuksesta.

iii) Maankäyttöä, maankäytön muutosta ja metsätaloutta koskeva asetus (LULUCF)⁴

Komission ehdotuksesta teknisellä tasolla käydyissä keskusteluissa on käsitelty pääasiassa nykyiseen asetukseen ehdotettujen muutosten selventämistä erityisesti kokonaisjärjestelmään vuodesta 2026 eteenpäin tehtävien merkittävien muutosten osalta. Tähänastisten keskustelujen pohjalta voidaan kuitenkin yksilöidä muutamia keskeisiä kysymyksiä, jotka ovat kansallisten tavoitteiden määrittäminen vuodelle 2030 (tarkoituksena korvata nykyinen "ei debetsaldoa" -sitoumus vuodesta 2026 alkaen), ehdotettu prosessi kansallisten tavoitteiden määrittämiseksi vuoden 2030 jälkeisissä puitteissa ja joustomahdollisuudet, joiden tarkoituksena on auttaa jäsenvaltioita saavuttamaan tavoitteensa.

⁴ Ehdotus asetukseksi asetuksen (EU) 2018/841 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse soveltamisalasta, vaatimusten noudattamista koskevien sääntöjen yksinkertaistamisesta, jäsenvaltioiden tavoitteiden asettamisesta vuodelle 2030 ja sitoutumisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseen yhteisesti vuoteen 2035 mennessä maankäytön, metsätalouden ja maatalouden sektorilla sekä asetuksen (EU) 2018/1999 muuttamisesta seurannan, raportoinnin, edistymisen seurannan ja uudelleentarkastelun osalta (asiak. 10857/21 + ADD 1–4).

Valtuuskunnat hyväksyvät yleisesti LULUCF-alan tärkeän roolin EU:n ilmastopolitiikassa ja sen yleisten tavoitteiden korottamisen. On esitetty joitain kysymyksiä vuodelle 2030 ehdotetuista kansallisista tavoitteista, mukaan lukien niiden tavoitetaso, niiden laskemisessa käytetyt perusteet, ehdotettu uusi noudattamisen valvontajärjestelmä sekä ehdotettu prosessi vuotuisten kansallisten tavoitteiden asettamiseksi kaudelle 2026–2029. Tässä vaiheessa on olemassa joitain kysymyksiä ehdotuksesta luoda vuodesta 2031 alkaen yhtenäinen maankäytön ala, jossa yhdistetään LULUCF-alan nettopoistumat ja maatalouden muut kuin hiilidioksidipäästöt ja tavoitteesta saavuttaa tämän yhdistetyn alan ilmastoneutraalius vuonna 2035. Valtuuskunnat tunnustavat yleisesti, että joustomahdollisuudet ovat etenkin luonnonhäiriöiden tapauksissa erittäin tärkeitä, jotta voidaan edistää jäsenvaltioiden kykyä noudattaa korotettuja tavoitteita vuoden 2025 jälkeen. Keskusteluissa on selvennetty joustomahdollisuuksien teknisiä näkökohtia ja muutoksia nykyisiin joustomahdollisuuksiin vuoden 2025 jälkeen sekä pyritty ymmärtämään taakanjakoasetusta ja LULUCF:ää koskevissa ehdotuksissa esitettyjen joustomahdollisuuksien välisiä yhteyksiä.

iv) Asetus henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormeista⁵

Yleisesti ollaan sitä mieltä, että autoalan on edistettävä EU:n korotettuja tavoitteita, ja joukolle valtuuskuntia kyseessä oleva ehdotus on tärkeä yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi ja jotta ne voivat täyttää taakanjakoasetuksessa esitetyt korotetut kansalliset tavoitteensa. Keskusteluissa on käsitelty lähinnä sekä henkilö- että pakettiautojen tavoitetasoja, mukaan lukien 100 prosentin tavoite vuodelle 2035, jonka mukaan kaikkien uusien henkilö- ja pakettiautojen on oltava päästöttömiä ajoneuvoja kyseiseen ajankohtaan mennessä. Keskeinen esiin tuotu asia on päästöttömiin ajoneuvoihin siirtymisen vauhti eli se, onko komission ehdotuksessa saavutettu tämän osalta oikea tasapaino, vai voisiko siirtyminen tapahtua ja pitäisikö sen tapahtua nopeammin (vuoteen 2030 mennessä) vai onko se ennenaikaista ja vaatisi enemmän aikaa. On esitetty kysymyksiä mahdollisuudesta ottaa huomioon uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden merkitys arvioitaessa, miten ajoneuvojen valmistajat noudattavat tavoitteitaan. On tuotu esiin tarve tarkastella lähemmin jäsenvaltioiden välisiä eroja päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöönotossa, jotka johtuvat pääasiassa siitä koituvista kustannuksista ja infrastruktuurin hitaasta käyttöönotosta, sekä myös valmistuksen siirtymään vaadittava aika. Lisäksi tietyt kysymykset kuten henkilö- ja pakettiautojen erot, pieniä tuotantomääriä koskevan poikkeuksen lopettamisen asianmukaisuus ja päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevat kannustimet vuoteen 2030 mennessä sekä vaikutus käytettyjen autojen markkinoihin tietyissä jäsenvaltioissa edellyttävät lisäkeskusteluja.

Valtuuskunnat ovat painottaneet tarvetta säilyttää yhtenäisyys 55-valmiuspaketin muiden ehdotusten kanssa ja korostaneet, että tavoitteiden on oltava sopusoinnussa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan ehdotuksen tavoitteiden kanssa.

⁵ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta uusia henkilöautoja ja uusia kevyitä kuljetusajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien tiukentamisen osalta unionin entistä korkeampien ilmastotavoitteiden mukaisesti (doc. 10906/21 + ADD 1–5).

v) Asetus sosiaalisesta ilmastorahastosta⁶

Vaikka yleisesti ollaan yhtä mieltä tarpeesta varmistaa vihreä siirtymä, jossa ketään ei jätetä jälkeen, ehdotus on otettu vastaan vaihtelevasti. On tuotu esiin useita huolenaiheita ja selvennyspyyntöjä erityisesti seuraavien ehdotuksen näkökohtien osalta: a) erillisen vaikutustenarvioinnin ja siihen liittyvien tietojen puuttuminen, b) oikeusperusta, c) vuorovaikutus unionin omia varoja ja monivuotisen rahoituskehityksen tarkistamista koskevien tulevien ehdotusten kanssa, d) rahoitus- ja talousarviokysymykset (jotka koskevat erityisesti sosiaalisen ilmastorahaston kokoa, rahoituksen lähdettä, varojen jakamisen menetelmiä ja valittuja perusteita), e) täytäntöönpano ja hallinto sekä f) päällekkäisyydet muiden rahastojen kanssa.

Useimpien valtuuskuntien mielestä ehdotus liittyy erottamattomasti rakennus- ja tieliikennealojen sisällyttämiseen päästökauppajärjestelmään, kun taas toiset valtuuskunnat tukevat sosiaalisen ilmastorahaston perustamista riippumatta siitä, perustetaanko noille aloille uusi erillinen päästökauppajärjestelmä.

Sosiaalista ilmastorahastoa käsittelevän ad hoc -työryhmän toimeksiannon mukaisesti⁷ puheenjohtaja on merkinnyt suluilla asiaankuuluvat rahoitusnäkökohtia koskevat ehdotuksen ja sen liitteiden säännökset, jotka liittyvät monivuotiseen rahoituskehitykseen ja unionin omiin varoihin. Tavoitteena on aloittaa ehdotuksen artiklakohtainen tarkastelu Ranskan puheenjohtajakaudella.

2) TTE-neuvosto (energia)

17. Energiatyöryhmä on tarkastellut kumpaakin TTE-neuvoston (energia) toimivaltaan kuuluvaa ehdotusta (uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi ja energiatehokkuusdirektiivi) ja niihin liittyviä vaikutustenarviointeja intensiivisesti heinäkuusta marraskuuhun useissa kokouksissa analysoiden ensin keskeisiä periaatteita ja säännöksiä ja tarkastellen sitten kaikkia artikloja ja liitteitä. Kummallakin ehdotuksella on merkittäviä yhteyksiä sekä 55-valmiuspaketin muihin ehdotuksiin (erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevaan ehdotukseen, lentoliikenteen RefuelEU-ehdotukseen ja meriliikenteen FuelEU-ehdotukseen) että tulevaan lainsäädäntöön (kaasua koskevan kolmannen energiapaketin tarkistaminen ja rakennusten energiatehokkuutta koskevan direktiivin tarkistaminen).

⁶ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta (asiak. 10920/21 + ADD 1).

⁷ Asiakirja 11402/21.

Tilanneselvityksen laatimisen lisäksi puheenjohtaja aikoo laatia kummastakin ehdotuksesta ensimmäisen tarkistetun tekstin, joita voidaan käyttää lähtökohtana tulevalle työlle Ranskan puheenjohtajakaudella.

i) Uusiutuvia energialähteitä koskeva direktiivi⁸

Uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin osalta vaikuttaa siltä, että valtuuskunnat kannattavat ehdotuksen tavoitetta sekä ehdotettua yleistä tavoitetasoa. Valtuuskunnat painottavat kuitenkin merkitystä, joka on jäsenvaltioiden joustomahdollisuudella soveltaa kustannustehokkaimpia toimenpiteitä, yhdenmukaisuudella olemassa olevan lainsäädännön kanssa sekä toissijaisuus- ja teknologianeutraaliusperiaatteiden kunnioittamisella.

Keskustelujen perusteella tarvitaan todennäköisesti lisää joustavuutta erityisesti kun on kyse ehdotetuista uusiutuvia energialähteitä koskevista alatavoitteista lämmityksen ja jäähdytyksen, kaukolämmityksen ja -jäähdytyksen, liikenteen ja teollisuuden aloilla sekä biomassojen kestävyyskriteereistä.

ii) Energiatehokkuusdirektiivi⁹

Valtuuskunnat tunnustavat energiatehokkuusdirektiivin osalta tarpeen toteuttaa lisää energiatehokkuustoimenpiteitä ja energiatehokkuus etusijalle -periaatteen tärkeyden. Ne toivovat kuitenkin yleisesti joustavuutta ja kansallisten ominaispiirteiden ja kustannustehokkuuden huomioon ottamista määriteltäessä niiden alustavia kansallisia osuuksia ja pantaessa täytäntöön niiden energiatehokkuutta koskevia politiikkatoimia.

Jäsenvaltiot kannattavat yleistä tavoitetta lisätä rakennusten energiatehokkuutta julkisella sektorilla ja tukea haavoittuvia kuluttajia. Tässä yhteydessä jäsenvaltiot toivat esiin asetetun ylimääräisen hallinnollisen rasituksen ja kritisoivat energiaköyhyyttä koskevien EU:n tason sääntöjen liiallista yksityiskohtaisuutta. Valtuuskunnat pyytävät tehokkaan kaukolämmitys- ja -jäähdytysjärjestelmän määritelmän muokkaamista, jotta se kuvastaisi paremmin niiden kansallisia olosuhteita ja tarjoaisi oikeat kannustimet uusiutuvan energian käyttöönotolle lämmityksessä ja jäähdytyksessä.

⁸ Ehdotus direktiiviksi direktiivin (EU) 2018/2001, asetuksen (EU) 2018/1999 ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämiseksi sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta (asiak. 10746/21 + ADD 1–6).

⁹ Ehdotus direktiiviksi energiatehokkuudesta (uudelleenlaadittu) (asiak. 10745/21 + ADD 1–8).

Energiatohokkuusdirektiivin tavoitetaso on yhteydessä useisiin muihin 55-valmiuspaketin säännöksiin, myös EU:n päästökauppajärjestelmän mahdolliseen laajentamiseen koskemaan rakennuksia.

3) TTE-neuvosto (liikenne)

18. Yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen työryhmä, ilmailutyöryhmä ja merenkulkyöryhmä ovat käsitelleet kaikkia kolmea TTE-neuvoston (liikenne) toimivaltaan kuuluvaa ehdotusta (vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus, lentoliikenteen ReFuelEU ja meriliikenteen FuelEU) kukin osaltaan useissa kokouksissa, joissa on analysoitu perusteellisesti kaikkia kolmea ehdotusta ja niiden vaikutustenarviointeja. Teknisellä tasolla tehdyn intensiivisen työn lisäksi pysyvien edustajien komitea (Coreper I) kävi 12. marraskuuta 2021 kaikista kolmesta liikennettä koskevasta ehdotuksesta keskustelun, jonka aikana valtuuskunnat korostivat ehdotusten merkitystä sekä tarvetta säilyttää paketin yhtenäisyys, koska liikennettä koskevilla ehdotuksilla on selkeitä yhteyksiä muihin ehdotuksiin.

i) Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva asetus¹⁰

Työryhmätasolla käydyissä keskusteluissa kävi ilmi yleinen yhteisymmärrys siitä, että tarvitaan lisää infrastruktuuria, jotta voidaan tukea nopeampaa siirtymää liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön. On päästy yleiseen yhteisymmärrykseen ehdotuksen yleisistä tavoitteista ja niiden tavoitteiden saavuttamiseksi suunniteltuja toimenpiteitä koskevasta tärkeimmästä lähestymistavasta, mukaan lukien sitovien tavoitteiden vahvistaminen infrastruktuurin käyttöönotolle. Useimmat jäsenvaltiot kannattavat periaatteessa pakollisten kalustoperusteisten ja etäisyyteen perustuvien infrastruktuurin käyttöönottotavoitteiden vahvistamista kevyille ajoneuvoille ja etäisyyteen perustuvien ja sijaintiperusteisten tavoitteiden vahvistamista raskaille ajoneuvoille.

¹⁰ Ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (asiak. 10877/21 + ADD 1–7).

Puheenjohtajavaltio pyrki käsittelemään tärkeimpiä valtuuskuntien esiin ottamia kysymyksiä ehdotetuissa kompromissiteksteissä. Teknisiä näkökohtia koskevien lukuisten ehdotusten lisäksi ehdotettiin mukautuksia joihinkin lataus- ja tankkausinfrastruktuurin tavoitteisiin, mukaan lukien mahdollinen joustavuus tiettyjen TEN-T-verkon osien, joille on ominaista hyvin alhainen liikennetiheys, huomioon ottamiseksi. Tekstin osat, jotka koskevat TEN-T-verkon lataus- ja tankkausinfrastruktuurin yleisiä tavoitteita, ovat kuitenkin edelleen hakasulkeissa. Näkemykset eivät ole vielä tässä vaiheessa selvästi lähentyneet toisiaan.

ii) Lentoliikenteen ReFuel-asetus¹¹

Keskusteluissa on yleisesti kannatettu lentoliikenteen ReFuel-ehdotusta. Kolmessa kompromissiehdotuksessa on edistytty teknisissä kysymyksissä, mukaan lukien mahdollinen opt-in-lauseke pienille lentokentille, jotka eivät sisälly ehdotuksen soveltamisalaan, sekä ylitankkauksen vastaisten toimenpiteiden selvennykset.

Mukautuksia tehtiin myös raportointivaatimuksia ja toimivaltaisten viranomaisten roolia koskevaan tekstiin. Lisäksi keskusteltiin ehdotetusta tavoitetasosta ja kestävien lentopolttoaineiden saatavuudesta Euroopassa.

Puheenjohtaja käsitteli kolmannessa kompromissiehdotuksessa tavoitetasoa, erityisesti kestävien lentopolttoaineiden määritelmää, näiden polttoaineiden tarjontaa koskevia EU:n laajuisia tavoitteita ja polttoaineen toimittajille joustavuutta tarjoavan siirtymäkauden pituutta. Jäsenvaltioiden kannat vaihtelevat suuresti, koska useat niistä haluaisivat korkeammalle asetettuja tavoitteita ja mahdollista kansallista joustavuutta, kun taas toiset haluavat laajentaa hyväksyttävien polttoaineiden soveltamisalaa tai alentaa EU:n laajuisten velvoitteiden tasoa.

¹¹ Ehdotus asetukseksi tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestäväälle lentoliikenteelle (asiak. 10884/21 + ADD 1–3).

iii) Meriliikenteen FuelEU-asetus¹²

Keskusteluissa on käynyt ilmi ehdotuksen merkitys jäsenvaltioille. Ehdotusta pidetään kuitenkin myös erittäin monitahoisena sekä teknisestä että poliittisesta näkökulmasta, ja jäsenvaltiot tarvitsevat lisää aikaa sen kunnolliseen tarkasteluun.

Keskusteluissa esiin tuodut tärkeimmät poliittiset kysymykset liittyvät seuraaviin näkökohtiin:

1) soveltamisala, sellaisena kuin se on määritelty aineellisena soveltamisalana (eli soveltaminen kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5000) ja maantieteellisenä soveltamisalana (eli ehdotetun asetuksen soveltaminen 50 prosenttiin alusten kuluttamasta energiasta matkoilla, joilla ne lähtevät satamasta / saapuvat satamaan, joka on jäsenvaltion lainkäyttövallan alainen, ja joiden viimeinen/seuraava satama kuuluu kolmannen maan lainkäyttövaltaan), 2) kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitteiden taso, 3) maasähkövaatimusten soveltamisala tai vaihtoehtoiset nollapäästöteknologiat aluksille satamissa, 4) uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden sertifiointi ja 5) ehdotuksen hallinnointi (mukaan lukien noudattamis- ja seuraamusnäkökohdat). On keskusteltu myös yhteyksistä muihin sekä pakettiin kuuluviin että sen ulkopuolisiin ehdotuksiin, erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevaa asetusta, uusiutuvia energialähteitä koskevaa direktiiviä, päästökauppajärjestelmää ja tarkkailua, raportointia ja todentamista koskeviin ehdotuksiin.

Puheenjohtaja on parhaillaan laatimassa kompromissitekstiä, jossa rajoitetaan käsittelemään tekstinlaadintaseikkoja.

4) Talous- ja rahoitusasioiden neuvosto (Ecofin)

19. Talous- ja rahoitusasioiden neuvoston (Ecofin) toimivaltaan kuuluvia kahta ehdotusta eli hiilirajamekanismia ja energiaverotusdirektiiviä koskevia ehdotuksia käsittelevät osaltaan erityinen ad hoc -työryhmä (hiilirajamekanismi) ja verotustyöryhmä (välillinen verotus – valmisteverot/energiaverotus). Näiden asiakirjojen käsittelyn tilanteen yksityiskohdat esitetään puheenjohtajavaltion kertomuksessa, joka esitetään 7. joulukuuta 2021 kokoontuvalle Ecofin-neuvostolle.

¹² Ehdotus asetukseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (asiak. 10327/21 + ADD 1–3).

i) Hiilirajamekanismi¹³

Hiilirajamekanismin perustamista koskevasta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksesta annetun komission ehdotuksen tärkeimpänä tavoitteena on ottaa huomioon hiilivuodon riski, joka aiheutuu EU:n ulkopuolisten maiden epäsymmetrisistä ilmastopolitiikoista (kun ilmastonmuutoksen torjumiseksi sovellettavat politiikat ovat vähemmän kunnianhimoisia kuin EU:lla).

Pysyvien edustajien komitea (Coreper 2) perusti 22. heinäkuuta 2021 hiilirajamekanismia käsittelevän ad hoc -työryhmän tekemään tätä lainsäädäntöehdotusta koskeviin neuvotteluihin liittyvää valmistelutyötä ja käsittelemään tehokkaasti tämän ehdotuksen piiriin kuuluvia alojen välisiä aiheita. Hiilirajamekanismia käsittelevä ad hoc -työryhmä käsittelee hiilirajamekanismin mallia toimeksiantonsa mukaisesti¹⁴ ja käyttää tarvittaessa hyväkseen asiaankuuluvilla aloilla työskentelevien jäsenvaltioiden edustajien asiantuntemusta.

Tällä puheenjohtajakaudella ad hoc -työryhmän kokouksissa keskityttiin pääasiassa komission ehdotuksen ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin yksityiskohtaiseen esittelyyn, jota seurasi ehdotuksen artiklakohtainen tarkastelu. Ehdotuksen ensimmäinen käsittely saatiin päätökseen, ja käytiin yksityiskohtaisempia keskusteluja joistain teknisistä näkökohdista.

Vaikka ehdotuksen ilmastotavoitteita ei asetetakaan kyseenalaisiksi, ad hoc -työryhmässä käydyt keskustelut ovat vahvistaneet, että jäsenvaltiot kiinnittävät siihen suurta merkitystä kansainvälisen kaupan, EU:n teollisuuden kilpailukyvyyn sekä talouteen ja työmarkkinoihin kohdistuvien vaikutusten yhteydessä. On otettava huomioon tietyt Eurooppa-neuvoston jo hyväksymät ohjaavat periaatteet, jotka koskevat 55-valmiuspaketin täytäntöönpanoa.

¹³ Ehdotus asetukseksi hiilirajamekanismin perustamisesta (asiak. 10871/21 + ADD 1–6).

¹⁴ Asiakirja 10846/21.

Komission ehdotukseen perustuvaa työtä jatketaan, ja koska ehdotettu toimenpide on luonteeltaan uusi, ad hoc -työryhmässä on käytävä lisää teknisiä keskusteluja, sillä valtuuskuntien on varmistettava, miten hiilirajamekanismi toimii käytännössä, mukaan lukien uuden mekanismin yleiseen malliin ja hallintoon liittyvät näkökohdat.

ii) Energiaverotusdirektiivi¹⁵

Heinäkuussa pidetyssä verotusalan tulevia haasteita käsitelleessä verotustyöryhmän korkean tason epävirallisessa kokouksessa valtuuskunnat esittivät jo alustavat näkemyksensä verotuksen roolista vihreässä siirtymässä työistunnossa, jonka aiheena oli "Vihreän kehityksen ohjelman verotusnäkökohdat".

Energiaverotusdirektiiviä koskevasta ehdotuksesta käydään parhaillaan teknisiä keskusteluja verotustyöryhmässä (välillinen verotus – valmisteverot/energiaverotus). Puheenjohtajakauden loppuun mennessä on käyty viisi työryhmäkokousta tästä ehdotuksesta. Näissä kokouksissa on keskitytty pääasiassa komission ehdotuksen ja vaikutustenarvioinnin yksityiskohtaiseen esittelyyn, jota on seurannut ehdotuksen artiklakohtainen analyysi. Ehdotuksen eri näkökohdista esitettiin useita kysymyksiä, jotka koskivat muun muassa siirtymistä määräperusteisesta verotuksesta energiasisältöön perustuvaan verotukseen, verokantojen asettamista järjestykseen ympäristötehokkuuden mukaan, uusien tuotteiden verotusta, indeksointia, lento- ja meriliikennettä sekä yhteyksiä 55-valmiuspaketin muihin asiakokonaisuuksiin. Ehdotuksen ensimmäisen artiklakohtaisen käsittelyn odotetaan valmistuvan puheenjohtajakauden loppuun mennessä.

Komission ehdotukseen perustuvaa työtä jatketaan, ja työryhmätasolla on vielä käytävä teknisiä keskusteluja.

¹⁵ Ehdotus neuvoston direktiiviksi energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan unionin kehityksen uudistamisesta (uudelleenlaadittu) (asiak. 10872/21 + ADD 1–7).

III LOPUKSI

Tämä katsaus 55-valmiuspaketin ehdotusten käsittelyn edistymiseen liitetään tilanneselvityksiin, jotka esitetään erikseen yksittäisistä ehdotuksista vastuussa oleville neuvoston kokoonpanoille, tai niissä viitataan tähän katsaukseen.

Ottaen huomioon paketin ehdotusten väliset läheiset yhteydet, puheenjohtaja katsoo, että tällainen katsaus koko paketin käsittelyn edistymisestä on tärkeä varmistettaessa yhdenmukainen toimintatapa näissä monitahoisissa neuvotteluissa. Vaikka ehdotuksia koskevat neuvottelut ovat edenneet eri vauhtia, katsauksesta käy ilmi, että kaikissa ehdotuksissa on saavutettu hyvää edistystä teknisellä tasolla.
