



Bryssel, 19. marraskuuta 2021
(OR. en)

13897/21

Toimielinten välinen asia:
2021/0210(COD)

TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474

SELVITYS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 12813/21
Kom:n asiak. nro:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta • Tilannekatsaus / Periaatekeskustelu

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

Puheenjohtajavaltio on laatinut tilannekatsauksen (liitteessä I) ja toimintapoliittisen asiakirjan (liitteessä II) tiedottaakseen ministereille tähänastisesta edistymisestä ja ohjatakseen keskustelua merkittävistä kysymyksistä.

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 tärkein tavoite on kasvattaa uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden kysyntää ja johdonmukaista käyttöä merenkulkualalla sekä samalla varmistaa meriliikenteen sujuva toiminta ja välttää vääristymät sisämarkkinoilla. Sen keskeisissä säännöksissä keskitytään erityisesti seuraaviin näkökohtiin:

- i) asetetaan vähennystavoitteet aluksissa käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteeteille,
- ii) asetetaan vuodesta 2030 sovellettavat vaatimukset maasähkön tai päästöttömän energian käytölle laiturissa oleville aluksille,

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 (eli ehdotus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annetuksi asetukseksi – 'meriliikenteen FuelEU -ehdotus'), ehdotus asetukseksi kestävien lentopolttoaineiden käytöstä ilmailuteollisuudessa ('lentoliikenteen ReFuel ehdotus') ja ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta.

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).

iii) vahvistetaan periaatteet biopolttoaineiden, biokaasun, muuta kuin biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden ja kierrätettyjen hiilipitoisten polttoaineiden laskemiselle kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitteissa,

iv) säädetään velvoite, jonka mukaan aluksilla on oltava voimassa oleva FuelEU-vaatimustenmukaisuustodistus, sekä

v) kehitetään seuranta-, raportointi-, todentamis-, tarkastus- ja valvontamenettelyt sekä varainhoitoa koskevat säännökset (myös alusten noudattamatta jättämisestä määrättävä seuraamusmaksu sekä kyseisten seuraamusmaksujen kohdentaminen innovaatorahastoon).

Asiakokonaisuudella on yhteyksiä myös muihin 55-valmiuspaketin ehdotuksiin. Erityisesti siinä tarkoitettujen polttoaineiden määritelmä sekä muutamat muut niiden laskemiseen käytetyt parametrit (esim. kasvihuonekaasusäästökriteerit ja uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden vaatimustenmukaisuustodistus) perustuvat uusiutuvia energialähteitä koskevaan direktiiviin³. Jotkin merisatamien sähkönjakeluun liittyvät säännökset ovat tiiviissä yhteydessä ehdotukseen asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta⁴. Olisi myös muistettava, että alan hiilestä irtautumisen vauhtiin vaikuttaa merkittävästi EU:n päästökauppajärjestelmän⁵ tarkistaminen, joka nyt puuttuu myös meriliikenteeseen ja sisältää hiilen hinnoittelumekanismiin.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

Euroopan parlamentti on nimennyt liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) meriliikenteen FuelEU -ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi⁶ ja Jörgen Warbornin (SE, EPP) esittelijäksi.

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 asetukset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta – asiak. 10877/21 + ADD 1–7.

⁵ Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun 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.)

⁶ Parlamentin teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunta (ITRE) ja ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta (ENVI) toimivat valiokuntien yhteistyömenettelyn puitteissa (Euroopan parlamentin työjärjestyksen 57 artikla).

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

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ

Slovenian puheenjohtajakaudella meriliikenteen FuelEU -ehdotusta käsiteltiin monissa merenkulkutyöryhmän kokouksissa. Tähän mennessä yksitoista kokousta on omistettu perinpohjaiseen ehdotuksen tarkasteluun artikla artiklalta, sen vaikutustenarviointiin ja yhteyksiin muihin 55-valmiuspaketin ehdotuksiin.

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

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

Katsauksessa 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

Keskustelut ovat osoittaneet, että jäsenvaltiot pitävät ehdotusta erityisen tärkeänä ja kokevat omakseen sen perusteet ja tavoitteet. Keskusteluissa on käynyt myös ilmi, että ehdotusta pidetään monimutkaisena sekä teknisestä että poliittisesta näkökulmasta ja että jäsenvaltiot tarvitsisivat lisää aikaa sen asianmukaiseen tarkasteluun. Keskusteluissa useat valtuuskunnat ovatkin säännöllisesti esittäneet yleisiä tai parlamentaarisia tarkasteluvarauksia ehdotukseen.

Keskeiset poliittiset kysymykset, joita keskusteluissa on korostettu, liittyvät seuraaviin näkökohtiin:

1) soveltamisala – aineellinen soveltamisala (eli sovelletaan kaikkiin aluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 5000 tonnia) ja toisaalta maantieteellinen soveltamisala (eli ehdotetun asetuksen soveltaminen 50 prosenttiin alusten kuluttamasta energiasta, kun ne lähtevät/saapuvat satamasta, joka on jäsenvaltion lainkäyttövallan alainen, ja joiden seuraava/viimeinen satama kuuluu kolmannen valtion lainkäyttövaltaan),

2) kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitteet,

3) maasähkövaatimukset,

4) uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttö sekä säännöt niiden laskemisesta osaksi kasvihuonekaasuintensiteetin vähennystavoitteita, sekä

5) ehdotuksen hallinto (mukaan lukien valvonta- ja seuraamusnäkökohdat).

Edellä mainittu huomioden puheenjohtajavaltio Slovenia ei katsonut asianmukaiseksi, että tässä vaiheessa olisi haettu kompromissia, joka käsittelee merkittäviä tai kiistanalaisia kysymyksiä. Puheenjohtaja keskittyi pikemminkin kompromissitekstiin, joka rajoittui toimituksellisiin tai teknisiin näkökohtiin⁷ ja joka esiteltiin ja käsiteltiin merenkulkutyöryhmän tasolla.

V PÄÄTELMÄT

Tähänastisen työn pohjalta puheenjohtajavaltio esittää seuraavat päätelmät:

1. jäsenvaltiot ovat pitkälti samaa mieltä suurimmasta osasta asetusehdotuksen tavoitteista, mutta tarvitsevat lisää aikaa sen tarkastelemiseen asianmukaisesti, sekä
2. tämän vuoksi on tehtävä lisää töitä, jotta ehdotuksessa voitaisiin edetä merkittävästi.

Edellä esitetyn perusteella pysyvien edustajien komiteaa ja neuvostoa pyydetään panemaan merkille tämä tilanneselvitys meriliikenteen FuelEU -ehdotuksesta.

⁷ Asiakirja 12813/21.

Toimintapoliittinen asiakirja keskustelun ohjaamiseksi TTE-neuvostossa (liikenne)***9. joulukuuta 2021***

Meriliikenne on keskeinen olennainen osatekijä EU:n sisäisessä ja ulkoisessa kaupassa ja liikenneyhteyksissä. Ala on yksiselitteisesti merkittävä talouskasvun tekijä ja tuo EU:hun huomattavia taloudellisia ja sosiaalisia etuja. Sen lisäksi se vaikuttaa myös ympäristöön ja ihmisten terveyteen. Huolimatta viime vuosien edistyksestä meriliikenne käyttää edelleen miltei yksinomaan fossiilisia polttoaineita ja on merkittävä kasvihuonekaasujen ja muiden haitallisten saastuttavien päästöjen lähde.

Eurooppalaisella ilmastolailla⁸ pyritään vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja ohjaamaan EU ilmastoneutraaliuteen vuoteen 2050 mennessä, jolloin 90 prosentin vähennyksen toteutuminen liikenteen päästöihin olisi odotettavissa. Jotta tähän tavoitteeseen olisi helpompi päästä, useita lainsäädäntöaloitteita hyväksyttiin osana 55-valmiuspakettia heinäkuussa 2021. **Meriliikenteen FuelEU** -ehdotus⁹ on osa toimenpidekokonaisuutta, jolla pyritään puuttumaan meriliikenteen päästöihin. Erityisesti tällä aloitteella luodaan sääntöjä kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämiseksi aluksella käytettävässä energiassa niillä aluksilla, jotka saapuvat EU:n jäsenvaltioiden lainkäyttövallan alaisiin satamiin, ovat näissä satamissa tai lähtevät niistä, ja samalla edistetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden lisäkäyttöä meriliikenteessä.

Slovenian puheenjohtajakaudella ehdotusta ja sen vaikutustenarviointia on analysoitu perusteellisesti merenkulkutyöryhmässä. Keskustelut ovat selkeästi osoittaneet, että jäsenvaltiot pitävät tätä ehdotusta erityisen tärkeänä ja kokevat omakseen sen perusteet ja tavoitteet. Siitä huolimatta sen erittäin tekninen luonne ja joidenkin säännösten monimutkaisuus vaativat huolellista tarkastelua ja lähempää tutkimista. Tämän huomioiden puheenjohtaja katsoo, että keskustelu TTE-neuvoston (liikenne) tasolla olisi hyödyllinen. Jäsenvaltioita pyydetään näin muodoin esittämään näkemyksensä seuraavista ehdotuksen näkökohdista:

⁸ 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).

⁹ Ehdotus asetukseksi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (asiak. 10327/21 + ADD 1–3).

1. tapa, jolla kaksi keskeisintä toimea rakennetaan liittyen vuosittain aluksissa käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamiseen sekä maasähkön ja päästöttömän energian käyttöön laiturissa olevissa aluksissa, mukaan lukien kansainvälinen ulottuvuus ja sen seuraukset;
 2. ehdotetun asetuksen soveltamiseksi ja valvomiseksi käytetty kokonaishallinto (eli seuranta- ja raportointitoimet, todentamismenettelyt, seuraamukset jne.).
-