



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 7. helmikuuta 2022
(OR. fr)

5789/22

COMPET 63
IND 27
MI 86

ILMOITUS

Lähtettäjä: Puheenjohtajavaltio

Vastaanottaja: Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto

Asia: *Kilpailukykyneuvoston 24. helmikuuta 2022 pidettävän istunnon valmistelu*
Liikenteen teollisen ekosysteemin tulevaisuus vihreän siirtymän
yhteydessä
Periaatekeskustelu

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena puheenjohtajavaltion ilmoitus "Liikenteen teollisen ekosysteemin tulevaisuus vihreän siirtymän yhteydessä" kilpailukykyneuvostossa 24. helmikuuta 2022 käytävää periaatekeskustelua varten.

Kilpailukykyneuvosto 24. helmikuuta 2022Liikenteen teollisen ekosysteemin tulevaisuus vihreän siirtymän yhteydessä

Euroopan komission puheenjohtajan 11. joulukuuta 2019 esittämässä Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa¹ asetettiin tavoite tehdä Euroopan unionista (EU) ilmastoneutraali vuoteen 2050 mennessä. Vuonna 2015 tehdyn Pariisin sopimuksen mukaisesti tämä sitova velvoite on kirjattu eurooppalaiseen ilmastolakiin kesäkuussa 2021, samoin kuin se, että EU vahvistaa kunnianhimoisen välitavoitteen, jonka mukaan EU:n kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään vuoteen 2030 mennessä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta (aikaisemmin - 40 prosenttia).

Tätä taustaa vasten Euroopan komission 14. heinäkuuta 2021 esittämä 55-valmiuspaketti² käsittää kaikkiaan 13 ehdotusta EU:n lainsäädännön ajantasaistamiseksi ja uusien aloitteiden tekemiseksi, jotta tämä korotettu ilmastotavoitetaso voidaan saavuttaa.

Liikenteen teolliselta ekosysteemiltä odotetaan vahvaa myötävaikutusta näiden tavoitteiden saavuttamiseen. Liikenteellä (mukaan lukien kansainvälinen meriliikenne ja ilmailu) oli vuonna 2019 EU:n kasvihuonekaasupäästöistä 32 prosentin osuus kun vuonna 2000 osuus oli 24 prosenttia³. Kuten kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, unionin ilmastotavoitteisiin yltäminen vaatisi liikennealalta päästöjen vähentämistä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

¹ COM(2019) 640 final.

² COM(2021) 550 final.

³ Euroopan ympäristökeskus, <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

1. 55-valmiuspaketti: kunnianhimoinen kokonaisuus Euroopan teollisuuden vihreän siirtymän ja ilmastosuojelun kannalta välttämättömiä toimenpiteitä

Liikenteen ekosysteemiin sovellettava sääntelykehys tulee muuttumaan perinpohjaisesti 55-valmiuspaketin ehdotusten myötä. Liikenteeseen vaikuttavat ehdotus kansallisten taakanjakotavoitteiden tarkistamisesta päästökaupan ulkopuolisilla aloilla, ehdotus päästökaupan ulottamisesta tieliikenteeseen, ehdotus hiilirajamekanismista (CBAM), lentoliikenteen RefuelEU -ehdotuksen ja meriliikenteen FuelEU -ehdotuksen tarkistaminen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin tarkistaminen mutta myös energia-alaa koskevat tarkistamiset, mm. uusiutuvia energialähteitä koskevan direktiivin (RED II) tarkistaminen, siltä osin kuin liikenteen muutos ja sähköistäminen lisäävät energian kokonaiskysyntää. Autonvalmistusalaan vaikuttavat myös hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille kevyille hyötyajoneuvoille annetun asetuksen tarkistaminen sekä kaasumaisten epäpuhtauksien päästöjä (Euro 7) ja ajoneuvotietoja koskevat tulevat tekstit.

Paketin hyväksyminen ja täytäntöönpano edellyttävätkin liikennealan teollisuudelta sitä, että se vauhdittaa kasvumallinsa ja tuotantonsa muuntamista ja kohdentaa tukea työntekijöihinsä. Neuvosto on jo Slovenian puheenjohtajakaudella aloittanut työn, jonka tarkoituksena on selvittää paremmin paketista teollisuuteen kohdistuvia vaikutuksia, sen lisäksi, että lainsäädäntöteksteistä neuvotellaan asiaankuuluvilla tuotannonaloilla. Kilpailukykyneuvosto kävi 29. syyskuuta 2021 paketista alustavan periaatekeskustelun teollisuuden kilpailukyvyn näkökulmasta komission 5. toukokuuta 2021 esittämään Euroopan teollisuusstrategian päivittämiseen liittyen. Lisäksi kilpailukykyneuvosto (tutkimus) kävi 26. marraskuuta 2021 keskustelun tutkimuksen ja innovoinnin myötävaikutuksesta alojen välisten tavoitteiden, mukaan lukien 55-valmiuspaketin tavoitteet liikenteen, teollisuuden, maankäytön ja metsätalouden aloilla, saavuttamiseen. Lisäksi kilpailukykyä ja kasvua käsittelevä korkean tason työryhmä on alkanut tarkemmin tutkia paketin vaikutuksia asianomaisiin teollisuudenaloihin. Keskusteluissa tuli esiin unionin jäsenvaltioiden huoli paketin vaikutuksista teollisuuteen, näin erityisesti liikenteen ekosysteemiin.

Lisäksi Euroopan teollisuusstrategian päivittäminen⁴ vahvisti vihreän ja digitaalisen siirtymän ensisijaisuuden kaikissa EU:n politiikoissa. Strategiassa ehdotettiin etenemissuunnitelmien laatimista kestävän ja digitaalisen siirtymän toteuttamiseksi sisämarkkinoista vastaavan komissaarin Thierry Bretonin esittelemissä 14 teollisessa ekosysteemissä. Tästä syystä komissio pyrki teollisuusfoorumin yhteydessä selventämään näitä vihreän ja digitaalisen siirtymän väyliä ottamalla mukaan kunkin ekosysteemin kaikki sidosryhmät. Komissio käynnisti tammikuussa 2022 siirtymäväylän yhteiskehittämisen liikenteen ekosysteemiä varten. Sillä tulee olemaan keskeinen rooli ilmastotavoitteidemme saavuttamisessa.

Komissio kokosi 29. lokakuuta 2021 yhteen kunkin jäsenvaltion taloustieteilijöitä analysoimaan paketin ehdotusten vaikutuksia teollisuuteen ja täsmentämään investointitarpeita. Tämän pohjalta voitaisiin edetä pilottitapaustutkimusten toteuttamiseen, parhaiden käytäntöjen ja menetelmien jakamiseen yhteisen käsityksen muodostamiseksi siirtymän vaikutuksista teollisuuteen sekä liiketoimintatapausten ja toiminnan painopisteiden määrittämiseen.

⁴ COM(2021) 350 final.

2. Liikenteen teollinen ekosysteemi muutonhaasteiden ytimessä

EU:ssa merkittävää teollisuudenalaa edustavalla liikenteen ekosysteemillä on vielä moninaisia haasteita siirtymään reagoimisessa: teknologinen ja digitaalinen mukautuminen, arvoketjujen mukauttaminen, kriittisten materiaalien ja komponenttien hankintalähteiden hallittavuus, työntekijöiden koulutus ja tuki ja kilpailu uudenmuotoisen liikenteen uusilla markkinasegmenteillä (autonominen liikenne, kestävä liikkuminen jne.). Autonvalmistusalan eurooppalaiset yritykset kärsivät tällä hetkellä (erityisesti puolijohteiden) hankintavaikeuksista, jotka haittaavat niiden elpymistä. Niiden on muutettava tuotantonsa läpikotaisin, sillä polttomoottoriajoneuvojen tuotannossa tarvittavat laitteet poikkeavat hyvin paljon sähköajoneuvojen tuotannossa tarvittavista laitteista. Myöskin ilmastotavoitteiden nostaminen vaikuttaa valmistajien ohella myös alihankkijoihin, komponenttivalmistajiin ja yleisesti ottaen kaikkiin ekosysteemin pk-yrityksiin ja työntekijöihin. Autonvalmistusalan muutoksella on vaikutuksensa arviolta 15 miljoonaan eurooppalaiseen työpaikkaan. Mitä tulee työntekijöiden koulutushaasteisiin, EIT InnoEnergy ennakoi esimerkiksi, että EU:hun syntyy noin 3–4 miljoonaa työpaikkaa sähköajoneuvojen akkujen alalla. Näistä 800 000 työpaikkaa edellyttää tueksi uudelleen- ja täydennyskoulutusta.

Nopeaan siirtymään tarvitaan valtavia investointeja. Liikenteen ekosysteemin siirtymälle hahmotellussa etenemissuunnitelmassa arvioidaan, että kaudella 2021–2030 tarvitaan edeltävään vuosikymmeneen verrattuna 130 miljardin euron vuotuisia lisäinvestointeja maantieliikenteeseen, liikkuvaan kalustoon, laivoihin ja ilma-aluksiin sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon liittyvien unionin ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi⁵. Infrastruktuurien vihreän ja digitaalisen siirtymän edellyttämä investointitarve vaatisi lisäksi 100 miljardia euroa vuodessa⁶. Kun otetaan huomioon siirtymän vaikutus tuotantoalaan, olisi määritettävä välineet, jotka sillä on tällä hetkellä käytettävissään investointeja varten, jotta näihin haasteisiin voitaisiin vastata. Liikenteen ekosysteemin siirtymälle hahmotellussa etenemissuunnitelmassa helpotetaan tämän tarkastelua.

⁵ COM(2020) 562 final.

⁶ SWD(2020) 98 final, TEN-T-arvioiden ja EIP:n laskelmien pohjalta.

Lisäksi, kuten kilpailukykyministerien epävirallisessa kokouksessa Lensissä 1. helmikuuta todettiin, Euroopan teollisuuden kestävä siirtymä ei voi toteutua ilman, että turvataan uusiin vihreisiin teknologioihin tarvittavat raaka-aineet. OECD ennustaakin raaka-ainekulutuksemme kasvavan 110 prosenttia vuosina 2011–2060 suurelta osin kestävä ja digitaalisen siirtymän tarpeista johtuen: Maailmanpankki ennakoi muun muassa, että jo pelkästään akuissa käytettävien metallien (koboltti, lyijy, litium, mangaani, nikkeli jne.) kysyntä kasvaa 1000 prosenttia skenaariossa, jossa lämpötilan nousu rajoitetaan kahteen asteeseen.

EU on näiden aineiden toimituksissa kuitenkin erittäin riippuvainen tietyistä kolmansista maista, mikä tekee siitä haavoittuvan: Kongon demokraattisella tasavallalla on yksinään 60 prosentin osuus koboltin maailmanlaajuisesta tuotannosta, Kiinalla puolestaan 98 prosentin osuus harvinaisten maametallien tuonnissamme. Näiden raaka-aineiden vakaiden toimitusten varmistaminen on siksi tärkeää: tätä varten EU:n on tarkasteltava ja toteutettava monenlaisia toimia, kuten turvattava ulkoiset toimituksensa, kehitettävä kierrätystä ja innovointia sekä edistettävä primaariraaka-aineiden tuotantoa Euroopassa. Komissio on toiminut tältä osin aktiivisesti: esimerkiksi syyskuussa 2020 se julkisti raaka-ainealan toimintasuunnitelman ja perusti eurooppalaisen raaka-aineallianssin (ERMA): äskettäin se ilmoitti 400 miljoonan euron rahastosta, jota ERMA ja EU:n akkualan yhteenliittymä (European Battery Alliance) hallinnoivat yhdessä raaka-ainetoimitustemme turvaamiseksi sähköajoneuvojen akkujen valmistuksen tarpeisiin. Neuvoston ympäristöasioiden puitteissa parhaillaan neuvoteltavan EU:n akkuasetuksen on myös edistettävä kiertotalouden periaatteisiin perustuvan kestävä eurooppalaisen teollisuudenalan syntymistä Euroopan tuontiriippuvuuden vähentämiseksi.

Nämä haasteet eivät kuitenkaan saa jättää varjoonsa mahdollisuuksia, joita nämä siirtymät pitävät sisällään esimerkiksi kiertotalouteen ja raaka-aineisiin, vetyyn tai vaikkapa vähähiiliseen liikkumiseen liittyvien uusien tuotannonalojen uusina työpaikkoina, kuten tapahtui esimerkiksi akkujen kierrätyksen, hiilineutraalien ilma-alusten, kestävien polttoaineiden ja myös rahtialusten purjevoiman tuotannonalojen syntyessä. Liikenteen hiilestä irtautumisen olisi avattava uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja autettava eurooppalaista teollisuutta erottumaan erityisesti viennissä. Itse asiassa EU:n edistyksellisen lainsäädännön ansiosta se saattaa olla mukana tukemassa kumppaneidensa hiilestä irtautumista.

3. Eurooppalaiset välineet teollisuuden tukemiseksi vihreässä siirtymässä

Jotta tämä laajuudeltaan ja tavoitetasoltaan Euroopan teollisuuden historiassa ennennäkemätön siirtymä onnistuisi, useiden edellytysten tulee täytyä. Näitä ovat esimerkiksi kannustimet ja puite-edellytykset Euroopan teollisuuden kilpailukyvyyn vahvistamiseksi sisämarkkinoilla, täytäntöönpanon tukemiseksi – suurten yritysten ohella myös pk-yritysten ja mid cap -yritysten tahoilla koko arvoketjussa – ja myös tämän muutoksen teknologisten haasteiden ratkaisemiseksi. Sääntelyn ennustettavuus ja vakaus ovat ratkaisevassa asemassa, jotta teollisuus voi tehdä oikeat investointipäätökset pitkällä aikavälillä.

Euroopan tasolla on kyllä olemassa poliittisia välineitä, joita voitaisiin kehittää edelleen, jotta voidaan paremmin tukea liikenteen ekosysteemin siirtymää ja vahvistaa eurooppalaista johtoasemaa paitsi sähköistämisen myös automatisoinnin ja yhteenliitettävyyden avulla. Teolliset yhteenliittymät, Horisontti Eurooppa -puiteohjelma, Euroopan investointipankin rahoittamat investoinnit, eurooppalaiset julkiset hankinnat, Euroopan yhteistä etua koskevat tärkeät hankkeet (IPCEI) ja jäsenvaltioiden osallistuminen siirtymän nopeuttamiseen EU:n valtioneuvoston sääntöjen sääntöillä investoinneilla ovat kaikki keinoja hyödyntää täysimääräisesti eurooppalaista teollista potentiaalia kovassa kansainvälisessä kilpailussa. Teollisuuden tarpeisiin vastaamiseksi Euroopan elpymissuunnitelmaan, NextGenerationEU -välineeseen ja EU:n talousarvioon 2021–2027 sisältyy ennennäkemättömiä investointien tasoja vihreään ja digitaaliseen siirtymään. Elpymismenoista yli 40 prosenttia liittyy liikenteen ekosysteemiin⁷. Lisäksi Euroopan komission lainsäädäntöehdotuksissa säädetään siirtymää tukevista mekanismeista (päästökaupan innovaatio- ja nykyaikaistamisrahastot, ehdotus sosiaalisesta ilmatorahastosta samanaikaisesti päästökauppajärjestelmän ehdotetun laajentamisen kanssa). Erityisesti pk-yritysten työntekijöiden koulutus ja ammattitaidon parantaminen ovat nekin tarpeen uusien työmahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Uusien arvoketjujen syntyminen riippuu merkittävästi kyvystä tuottaa pätevää työvoimaa tämän kehityksen tueksi ja eurooppalaisen kilpailukyvyn takeeksi, kuten EU:n akkualan yhteenliittymän koulutuskeskuksen toiminta ilmentää. Lisäksi vaikutusvaltamme lisääminen uusien teknologioiden standardoinnissa voisi edistää innovointia ja helpottaa markkinoille pääsyä.

⁷ https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027_fi

Osana tätä periaatekeskustelua jäsenvaltioita pyydetään vastaamaan seuraaviin kolmeen kysymykseen:

- *Oletteko ryhtyneet toimiin niiden investointitarpeiden arvioimiseksi, joita 55-valmiuspaketin täytäntöönpanon puitteissa toteutettava teollisuuden muutos pitää sisällään? Pystytekö antamaan konkreettisia esimerkkejä liikenteen alojen, erityisesti autonvalmistusalan tarpeista?*
 - *Mitkä toimenpiteet näette tarpeellisiksi tämän siirtymäkehityksen helpottamiseksi ja vauhdittamiseksi erityisesti innovoinnin, infrastruktuurien ja koulutuksen osalta niiden yksityisten investointien ohella, joita liikenteen teollisen ekosysteemin vihreään siirtymään tarvitaan?*
 - *Mitä välineitä olisi aktivoitava ensisijaisesti Euroopan liikenteen teollisen ekosysteemin muutosjoustavuuden ja tulevan kilpailukyvyn vahvistamiseksi, jotta erityisesti mahdollistetaan sähköisten ja autonomisten ajoneuvojen kehittäminen ja kriittisten raaka-aineiden turvattu saatavuus?*
-