

KAN Moller Nilla(LVM), Karjalainen
Eero(TEM)

14.09.2021

JULKINEN

Viite

Asia

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 21.-23.9.2021

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous järjestetään 21.-23.9.2021 Brdossa Sloveniassa. Energiaministerien osuudessa Suomea edustaa elinkeinoministeri Mika Lintilä. Liikenneministerien osuudessa Suomea edustaa liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Yhdistetyssä energia- ja liikenneministerien osuudessa Suomea edustaa liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka sekä elinkeinoministeri Mika Lintilä. Epävirallisessa ministerikokouksessa ei tehdä päätöksiä.

Energiaministerien osuudessa 22.9.2021 käydään keskustelu komission heinäkuussa 2021 osana 55-valmiuspakettia antamista ehdotuksista koskien uusiutuvan energian direktiivin (REDII) ja energiatehokkuusdirektiivin (EED) uudistamista. Puheenjohtajavaltio on valmistellut keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan. Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Energia- ja liikenneministerien yhteisessä osuudessa 22.9.2021 on tarkoitus keskustella sähköisten liikkumismuotojen läpileikkaavista haasteista energia- ja liikennesektoreille, kun tavoitteena on taata kestävä siirtymä sähköisen liikenteen valtavirtaistumiseen. Valtioneuvoston kannat liikenteen sähköistymisen kannalta keskeisiin komission ehdotuksiin tullaan esittämään tarkemmin eduskunnalle syksyllä 2021 annettavissa U-kirjelmissä, jotka koskevat komission 14.7.2021 julkaisemaa laajaa lainsäädäntöpakettia (ns. 55-valmiuspaketti). 55-valmiuspakettiin sisältyvien aloitteiden tavoitteena on varmistaa, että EU pääsee vähintään 55 % päästövähennystavoitteeseen 2030 ja polulle kohti ilmastoneutraaliutta 2050. Paketin aloitteilla edesautetaan liikenteen sähköistymistä ja sen kautta päästövähennyksiä.

Liikenneministerien osuudessa 23.9.2021 on tarkoitus käydä keskustelu komission asetusehdotuksesta vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin käyttöönotosta (Proposal for a Regulation on the deployment of alternative fuels infrastructure, jäljempänä AFIR-ehdotus). AFIR-ehdotus on osa komission 55-valmiuspakettia. Valtioneuvoston kannan mukaan liikennesektorilla tarvitaan ennakoitavaa sääntelyä, joka ohjaa pitkäjänteisesti päästöjen vähentämiseen. Keskeisiä ovat toimet liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämiseksi. Valtioneuvoston kanta AFIR-ehdotukseen tullaan esittämään tarkemmin U-kirjelmässä, joka annetaan eduskunnalle syksyllä 2021.

Asialista:

Keskustelu Euroopan komission ehdotuksista uusiutuvan energian direktiivin ja energiatehokkuusdirektiivin uudistamiseksi

Sähköiset liikkumismuodot

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri (AFIR)

Asia

Keskustelu Euroopan komission ehdotuksista uusiutuvan energian direktiivin ja energiatehokkuusdirektiivin uudistamiseksi

Kokous

Epävirallinen energiaministerikokous 22.09.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Epävirallisessa EU:n energiaministerien kokouksessa 22.9.2021 keskusteluaiheena on Euroopan komission 14.7.2021 antamat ehdotukset direktiiviksi energiatehokkuudesta (EED) sekä uusiutuvan energian direktiivin (REDII) muuttamisesta. Neuvoston puheenjohtajavaltio Slovenia on valmistellut keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan. Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

Komissio antoi direktiiviehdotuksensa osana laajaa 55-valmiuspakettia ("Fit for 55"), jonka tavoitteena on varmistaa, että EU pääsee vuoden 2030 vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteeseensa sekä polulle kohti ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä.

Suomen kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon e-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät ripeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin. (E 97/2021 vp.)

Valtioneuvoston kannat koskien energiaministerikokouksen keskusteluaiheena olevia direktiiviehdotuksia tullaan esittämään tarkemmin seuraavissa valmisteilla olevissa U-kirjelmissä:

- Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi energiategohkkuudesta
- Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Pääasiallinen sisältö

Neuvoston puheenjohtajavaltio Slovenia on toimittanut energiaministerikokouksessa käytävän keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan koskien komission 14.7.2021 esittelemän 55-valmiuspaketin energia-aloitteita, joissa ehdotetaan muutoksia uusiutuvan energian direktiiviin (REDII) ja energiategohkkuusdirektiiviin (EED). Komissio antoi 14.9.2020 tiedonannon EU:n ilmastotavoitesuunnitelmasta vuodelle 2030, jossa se toteaa, että direktiiveissä käsiteltäviä energiategohkkuutta ja uusiutuvan energian osuutta vuonna 2030 koskevia tavoitteita on kiristettävä, jotta vuoden 2030 vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteeseen pääsemiseksi. Tausta-asiakirjassa jäsenvaltioita pyydetään jakamaan direktiivejä koskevia huomioitaan siitä, miten tavoitteiden saavuttaminen voitaisiin varmistaa.

Uusiutuvan energian direktiivin (REDII) muuttaminen

Ehdotuksen tavoitteena on päivittää RED II -direktiiviä siten, että se on linjassa uuden 55 prosentin päästövähennystavoitteen kanssa. Uusiutuvalla energia on merkittävä rooli päästötavoitteiden saavuttamisessa ja nyky muodossaan direktiivin toimenpiteet eivät johda edellä kuvattuun yleistavoitteeseen. Tavoitteena on lisätä uusiutuvaa energiaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. Muutoksella huomioidaan myös EU:n uudet strategiat merienergiaan, sektori-integraatioon ja vetyyn sekä biodiversiteettiin liittyen. Lisäksi ehdotuksella tavoitellaan positiivisia vaikutuksia työllisyyteen ja talouskasvuun.

Ehdotuksen keskeisimmät muutokset liittyvät uusiutuvan energian tavoitteisiin, kestävyyskriteereihin sekä liikenne- ja lämpösektorin toimiin.

Sitova unionin yleistavoite vuodelle 2030

Muutosehdotuksessa unionin yhteistä uusiutuvan energian tavoitetta nostetaan 32 prosentista 40 prosenttiin. Samalla alkuperäiseen direktiiviin sisällytetty tarkastuspiste vuodelle 2023 poistettaisiin. Jäsenvaltiot asettaisivat jatkossakin omat tavoitteensa hallintomalliasetuksen mukaisessa kansallisessa ilmasto- ja energiasuunnitelmassa.

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden tulisi luoda mahdollistava viitekehys, joka voi sisältää tukiohjelmia tai pitkäaikaisten sähkön ostosopimusten (jäljempänä *PPA-sopimukset*) käyttöönottoa, jotta kansallinen uusiutuvan energian tavoite välitavoitteineen saavutetaan. Viitekehysten tulisi sisältää erityisesti toimenpiteitä, joilla poistetaan lupamenettelyihin liittyviä jäljellä olevia esteitä ja hidasteita.

Kestävyyskriteerit

Kestävyyskriteerien soveltamisrajan osalta komissio ehdottaa kiinteitä biomassapolttoaineita käyttävien laitoksen kokonaislämpötehorajan alentamista 20 MW:sta 5 MW:iin. Artiklan 30 (6)

neljännen alakohdan mukaan jäsenvaltioiden olisi luotava 5-10 MW:n sähköä, lämpöä ja jäähdytystä tuottaville laitoksille yksinkertaistettu varmentamisjärjestelmä. Kaasumaisten biomassapolttoaineiden osalta komissio tuo nykyisen 2 MW lämpötehorajan lisäksi biometaanin virtausnopeuteen perustuvan vastaavan soveltamisalarajan (200 m³/h).

Toisena keskeisenä muutoksena kestävyyskriteereihin komissio esittää tiettyjä kiellettyjä alueita koskevien alkuperäkriteereiden soveltamista myös metsäbiomassoihin. Aiemmin näitä kriteereitä on sovellettu ainoastaan maatalousbiomassoihin.

Komissio esittää lisäyksiä myös metsäbiomassan riskiperusteisen tarkastelun alakohtaan, joka koskee maaperän laatuun ja biologiseen monimuotoisuuteen kohdistuvien negatiivisten vaikutusten minimointia hakkuiden yhteydessä. Uutena kriteeriin lisättäisiin listaus useista erilaisista keinoista, joilla pyritään minimoimaan negatiiviset vaikutukset maaperän laatuun ja biologiseen monimuotoisuuden säilyttämiseen. Ehdotuksen mukaan korjuun yhteydessä on otettava huomioon maaperän laadun ja biologisen monimuotoisuuden säilyttäminen tavalla, jolla vältetään kantojen ja juurien korjuuta, aarniometsien (primary forests) tilan heikkenemistä tai niiden muuttamista plantaasimetsiksi sekä korjuuta haavoittuvilla maaperillä. Maaperän laadun ja biologisen monimuotoisuuden kriteerin täytyminen edellyttäisi lisäksi, että minimoidaan laajoja avohakkuuta, varmistetaan paikallisesti asianmukaiset kynnsarvot kuolleen puun poistamiseen ja asetetaan vaatimukset puunkorjuujärjestelmien käyttämisestä, joilla minimoidaan haitallisia vaikutuksia maaperän laatuun, mukaan lukien maaperän tiivistymiseen, sekä monimuotoisuuteen ja elinympäristöihin.

Neljäntenä keskeisenä muutoksena kestävyyskriteereihin komissio ehdottaa artiklaan 29 (10) sisältyvän kasvihuonekaasuvähenemävaatimuksen ulottamista myös jo olemassa oleviin biomassapolttoaineita käyttäviin sähkön, lämmön ja jäähdytyksen tuotantolaitoksiin. Lisäksi kasvihuonekaasuvähenemävaatimus nousisi 70 prosentista 80 prosenttiin 1 päivänä tammikuuta 2026.

Lämmitys ja jäähdytys

Uusiutuvaa energiaa lämmitys- ja jäähdytysalalla koskevaa 23 artiklaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että uusiutuvan energian vuosittaisesta lisäystavoitteesta tulisi sitova ja lisäystavoitteen suuruus olisi 1,1 prosenttia. Jos hukkalämpö ja -kylmä lasketaan mukaan, lisäystavoite on 1,5 prosenttia. 1,1 prosentin suuruisen vähimmäistavoitteen lisäksi jäsenvaltioiden tulisi pyrkiä nostamaan uusiutuvan energian osuutta direktiiviin ehdotetun liitteen 1a mukaisesti. Jäsenvaltioiden tulisi laatia pitkän aikavälin strategia lämmityksen ja jäähdytyksen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Suomen soveltamat joustot lisäystavoitteeseen säilyisivät RED II -direktiivin mukaisina.

Kaukolämmitystä ja -jäähdytystä koskevaa 24 artiklaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että uusiutuvan energian ja hukkalämmön ja -kylmän yhteenlaskettua vuosittaista ohjeellista lisäystavoitetta nostettaisiin 2,1 prosenttiin. Vuosittainen lisäystavoite ei koskisi jäsenvaltioita, joiden yhteenlaskettu uusiutuvan energian ja hukkalämmön ja -kylmän osuus kaukolämmityksessä ja -jäähdytyksessä on yli 60 prosenttia. Asiakkaalle kaukolämmityksen ja -jäähdytyksen alkuperää koskevan tiedon vaatimuksia tarkennettaisiin niin, että asiakkaalle tulisi ilmoittaa myös kuinka paljon energiaa yhden asiakkaalle tai loppukäyttäjälle toimitetun energiayksikön tuottamiseen on käytetty. Artiklan toimeenpanoa koskevia poikkeuksia ehdotetaan muutettavaksi olennaisesti aiempaa suppeammiksi. Näin ollen kaikkien jäsenvaltioiden tulisi toimeenpanna uusiutuviin energialähteisiin sekä hukkalämpöön tai -kylmään perustuvan lämmön ja jäähdytyksen ostovelvoite kolmansilta osapuolilta tietyin poikkeuksin. Velvoite koskisi lämpöteholtaan yli 25 megawatin kaukolämmitys- ja -jäähdytysjärjestelmiä.

Liikenne

Uusiutuvan energian edistämistä liikennealalla koskevaa 25 artiklaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että liikenteen energiasisältöön perustuva velvoite korvaantuisi jatkossa liikenteen polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetin vähentämisvelvoitteella. Liikenteeseen jaeltujen polttoaineiden ja sähkön kasvihuonekaasuintensiteetin tulisi vähentyä vähintään 13 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

Lisäksi tietyille polttoaineille asetettaisiin artiklassa edelleen vähimmäisosuusvelvoitteita. Kehittyneille biopolttoaineille ja biokaasulle, jotka on tuotettu liitteen IX A-osan raaka-aineista, asetettaisiin erillinen vähimmäisosuusvelvoite siten, että edellä mainittujen polttoaineiden osuus energian loppukulutuksesta liikennealalla olisi oltava vähintään 0,5 prosenttia (1 prosentin sijaan) vuonna 2025 ja vähintään 2,2 prosenttia (3,5 prosentin sijaan) vuonna 2030. Edellä kuvattujen kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun niin sanottu tuplalaskenta poistuisi. Lisäksi komissio ehdottaa asetettavaksi liikennealalla käytetyille RFNBO-polttoaineille uuden 2,6 prosentin vähimmäisosuusvelvoitteen vuodelle 2030.

Toisena keskeisenä muutoksena liikennettä koskeviin velvoitteisiin on komission ehdottama hyvitysjärjestelmä, jolla edistettäisiin sähkön käyttöä liikenteessä. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on luotava hyvitysjärjestelmä, jossa julkisiin latauspisteisiin sähköä toimittavat toiminnanharjoittajat saavat hyvityksiä, joita he voivat myydä polttoaineen toimittajille. Polttoaineen toimittajat voivat ehdotuksen mukaan käyttää ostamiaan hyvityksiä täyttääkseen heille asetettuja velvoitteita.

Direktiivi energiatehokkuudesta

Ehdotuksen tavoitteena on uudistaa direktiiviä siten, että se on linjassa 55 prosentin päästövähennystavoitteena kanssa. Ehdotuksessa on annettu yleiset puitteet ja toimenpiteet, joilla edistetään energiatehokkuutta ja varmistetaan energiatehokkuustavoitteiden saavuttaminen Euroopan unionissa. Ehdotuksen tavoitteena on linjata säännöt, joiden avulla toteutetaan energiatehokkuus ensin periaatetta kaikilla sektoreilla. Ehdotuksessa säädetään unionin energiankulutuksen tasosta vuonna 2030, kansallisen tason energiatehokkuuspanoksista ja jäsenvaltiokohtaisista sitovista energiansäästövelvoitteista.

Energiatehokkuustavoite 2030

Ehdotuksessa kiristetään merkittävästi EU-tason energian loppukäytön ja primäärienergian kulutuksen -32,5 prosentin yleistavoitteita vuodelle 2030 ja tavoitteet muutettaisiin luonteeltaan sitoviksi. Ehdotuksessa on 9 prosenttiyksikön lisäys siihen -29,4 prosentin tasoon, johon komissio on esittänyt EU:ssa päästävän nykytoimin ja jäsenvaltioiden energia- ja ilmastosuunnitelmissaan vuonna 2019 ilmoittamin kansallisin tavoittein. Käytännössä komission ehdotus lähes kaksinkertaistaisi EU:n energiankulutuksen vähentämiselle asetetut määrälliset vuoden 2030 tavoitteet.

EU-tason sitova tavoite jyvitetään ehdotuksen mukaan jäsenvaltioille komission kaavalla, joka tarkoittaisi alustavan laskelman mukaan, että Suomen vuoden 2030 energian loppukäyttö rajattaisiin noin tasolle 255 terawattituntia (301 terawattituntia vuonna 2019). Primäärienergian tavoite kiristyisi samalla periaatteella. Lisäksi velvoitetaan raportoimaan sektorikohtaisista kulutuksista teollisuuden, asumisen, palveluiden ja kuljetuksen sekä ICT-sektorin osalta. Komission jyvityskaavassa on kertoimina jäsenvaltion talouden energiaintensiteetti, ponnistelujen oikeudenmukainen jakautuminen Euroopan unionissa (BKT) ja komission näkemys jäsenvaltion jäljellä olevasta kustannustehokkaasta energiansäästöpotentiaalista. Jäsenvaltion olisi tavoitettavan määritellesään otettava huomioon EU-tason sitovat energiankulutuksen tavoitteet, ehdotuksessa säädetty energiatehokkuustoimet, kaikki muut energiatehokkuustoimet sekä muita kansallisia energiankulutukseen vaikuttavia tekijöitä, kuten BKT-ennuste, energian tuotantomuotojen kehitysennuste ja energiaintensiivisen teollisuuden hiilestä irtautuminen.

Jäsenvaltioille jyvitettyjä tavoitteita ei ole ehdotettu sitoviksi, mutta mikäli komissio arvioi, että eteneminen EU-tasolla ei ole riittävää, on niiden jäsenvaltioiden, joiden energiankulutus on komission kaavan asettaman tavoiteuran yläpuolella, pantava toimeen yhden vuoden kuluessa riittävät lisätoimet oman vajeensa umpeen kuromiseksi.

Julkisen rakennusten 3 %:n korjausvelvoite

Ehdotuksessa laajennetaan nykyinen valtion keskushallinnon omistuksessa ja käytössä olevaan rakennuskantaan rajattu kolmen prosentin vuotuinen korjausvelvoite koskemaan koko julkisen sektorin rakennuskantaa. Ehdotuksessa asetetaan peruskorjausten vaatimustasoksi uudisrakentamisen niin sanottu lähes nollaenergiarakennus. Korjausvelvoitteen uusi soveltamisala on laajin mahdollinen ja nostaa Suomessa sen piirissä olevan rakennusalan nykyisestä 0,9 miljoonasta 56 miljoonaan neliometriin. Historialliset ja suojellut rakennukset, kirkot sekä puolustusvoimien rakennukset tulevat ehdotuksen mukaan nollaenergiatason peruskorjausvelvoitteen piiriin. Suomen käyttämä vaihtoehto, jossa korjauksia vastaava energiansäästö saavutetaan muilla toimilla, on poistettu, eikä tilatehokkuuden parantumista enää hyväksytä velvoitteen täyttämiseen.

Peruskorjausvelvoitteen laajuuden määrittämiseksi ja sen toimeenpanon seuraamiseksi olisi soveltamisalan rakennuksista tehtävä julkisesti saatavilla oleva inventaario, joka sisältää rakennuskohtaiset tiedot pinta-alasta sekä sen energiatehokkuustodistuksen. Inventaario olisi päivitettävä vuosittain.

Julkisen sektorin määritelmänä tässä käytettäisiin hankintadirektiivissä määriteltyä hankintaviranomaista, eli valtion viranomaisia, alue- ja tai paikallisviranomaisia, julkisoikeudellisia laitoksia sekä niiden muodostamia yhteenliittyviä.

Energiansäästövelvoite kaudelle 2021-2030

Ehdotuksessa jaetaan nykyinen kumulatiivisen energiansäästön velvoitekausi 2021-2030 kahdeksi erilliseksi velvoitekaudeksi. Meneillään oleva kausi, johon sovelletaan voimassa olevia vaatimuksia, päättyisi 2023 lopussa. Uusi merkittävästi korotetulla tavoitteella ja tiukennetuilla energiansäästön kelpoisuusehdoilla oleva kausi olisi 2024-2030, jonka jälkeen kaudet jatkuisivat kymmenen vuoden jaksoissa. Uudelle kaudelle säästötavoite nostettaisiin nykyisestä vuotuisesta 0,8 prosentin tasosta 1,5 prosenttiin. Energiamääränä uutta vuotuisesta energiansäästöä olisi saavutettava 4,5 terawattituntia. Nykyinen voimassa oleva vuotuisen säästön tavoite on 2,4 terawattituntia, kun se vuonna 2020 päättyneellä ensimmäisellä velvoitekaudella oli 1,7 terawattituntia. Säästön saavuttamisessa voidaan edelleen käyttää 9 artiklan mukaista energiayhtiöiden velvoiteohjelmaa, 10 artiklan mukaisia vaihtoehtoisia toimia tai näiden yhdistelmää. Jos jollain velvoitekaudella jäsenvaltio ei saavuta sen sitovaa kumulatiivisen energiansäästö tavoitetta, siirtyy vaje seuraavan kauden tavoitteeseen.

Ehdotuksen mukaan energiatehokkuustoimia on kohdistettava prioriteettina energiaköyhiin, ns. haavoittuvassa asemassa oleviin energiayhtiöiden asiakkaisiin sekä mikäli asiaankuuluvaa, sosiaalisen asumisen asiakkaisiin. Myös osa 8 artiklan energiansäästövelvoitteesta tulee saavuttaa näiden kohderyhmien joukossa. Jäsenvaltioiden tulee käyttää kaikkia rahoitusvälineitä, mukaan luettuna EU:sta saatava rahoitus ja päästökaupan huutokauppatulot, jotta energiatehokkuustoimista ei aiheudu haittavaikutuksia näille kohderyhmille ja varmistetaan oikeudenmukainen ja kaikki mukaan ottava energiamurros. Kohderyhmistä, toimista sekä tuloksista on raportoitava komissiolle.

Energiatehokkuus ensin -periaate

Ehdotuksen mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että energiatehokkuus ensin -periaate otetaan huomioon suunnittelussa, toimintatavoissa ja merkittävässä investointipäätöksissä energia-alalla sekä muilla sektoreilla silloin, kun toiminnalla on vaikutusta energiankäyttöön tai energiatehokkuuteen.

Periaatteen käyttöönotto on todennettava nimettyjen asianomaisten tahojen toimesta ja käyttöönotosta on raportoitava komissiolle osana yhdenmukaista kansallista energia- ja ilmastosuunnitelmaa koskevaa edistymisraporttia.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

Energia- ja Euratom -jaosto (EU21) 14.9.2021
EU-ministerivaliokunta 17.9.2021

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 17.9.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Taloudelliset vaikutukset

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Eero Karjalainen, työ- ja elinkeinoministeriö, eero.karjalainen@tem.fi, 029 5047 182
Pia Kotro, työ- ja elinkeinoministeriö, pia.kotro@tem.fi, 029 5047 229
Pekka Grönlund, työ- ja elinkeinoministeriö, pekka.gronlund@tem.fi, 029 5064 815

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat

Hoitaa

Tiedoksi

Liikenne- ja viestintäministeriö

PERUSMUISTIO

LVM2021-00328

VIY Saارين Noomi(LVM), Karjalainen 09.09.2021
Eero(TEM)

JULKINEN

Asia

Sähköiset liikkumismuodot

Kokous

Epävirallinen energia- ja liikenneministerien kokous 22.09.2021 - 23.09.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Epävirallisessa energia- ja liikenneministerien kokouksessa energia- ja liikenneministerien yhteisen keskustelun aiheeksi on nimetty ”sähköiset liikkumismuodot”. Ministerit keskustelevat liikenne- ja energiasektorin rajat ylittävistä haasteista, kun tavoitteena on taata kestävä siirtymä sähköisen liikenteen valtavirtaistumiseen. Neuvoston puheenjohtajavaltio Slovenia valmistelee keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan. Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

Komissio antoi 14.7.2021 laajan lainsäädäntöpakettin, ns. 55-valmiuspaketin (”Fit for 55”), jonka tavoitteena on varmistaa, että EU pääsee vähintään 55 % päästövähennystavoitteeseen 2030 ja polulle kohti ilmastoneutraaliutta 2050. Paketin ehdotukset tukevat myös komission kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian (COM(2020) 789 final) toimeenpanoa.

Paketin aloitteista sähköisen liikenteen kannalta keskeisiä ovat erityisesti ehdotus asetukseksi henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristämisestä ja uuden raja-arvon asettamisesta vuodelle 2035, ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (ns. AFI-asetusehdotus), ehdotus päästökauppadirektiivin muuttamisesta (uusi tieliikenteen ja rakennusten päästökauppa), ehdotus uusiutuvan energian direktiivin (REDIII) muuttamisesta ja joulukuussa 2021 tulossa oleva ehdotus rakennusten energiatehokkuusdirektiivistä (EPB-direktiivi). Osana kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaa komissio on myös ilmoittanut antavansa ehdotuksen raskaan liikenteen raja-arvojen päivittämisestä. Komission mukaan ehdotus tulisi vuoden 2022 lopulla.

Suomen kanta

E-kirjeessä E 97/2021 vp (”Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta”) linjataan, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisiin

ilmastosopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55% ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät riipeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin. (E 97/2021 vp)

Liikennesektorilla tarvitaan ennakoitavaa sääntelyä, joka ohjaa pitkäjänteisesti päästöjen vähentämiseen. Keskeisiä ovat toimet liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämiseksi. Ennakkovaikuttamisvaiheessa Suomi on tukenut vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin uudistamista ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämistä. On tärkeää, että jakeluinfrastruktuurin yhtenäisyys ja alueellinen kattavuus varmistetaan sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta kehitetään. (E 5/2021 vp)

Ennakkovaikuttamisvaiheessa Suomi on jakanut komission näkemyksen tarpeesta kiristää autonvalmistajille asetettavien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja vuoden 2025 jälkeiselle ajalle huomioiden kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan, ja tukenut komission suunnitelmia päivittää myös raskaan liikenteen ajoneuvojen päästöstandardeja. (E 5/2021 vp)

Valtioneuvoston kannat seuraaviin liikenteen sähköistymisen kannalta keskeisiin komission ehdotuksiin tullaan esittämään tarkemmin seuraavissa valmisteella olevissa U-kirjelmissä:

- Ajoneuvojen CO₂-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035
- Asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta
- Uusiutuvan energian direktiivin uudistaminen

Komission on lisäksi tarkoitus antaa loppuvuodesta 2021 ehdotus rakennusten energiatehokkuusdirektiivin päivittämisestä ja siitä annetaan oma U-kirjelmänsä.

Muut liikenteen sähköistymistä koskevat aloitteet

55-valmiuspakettiin sisältyvistä aloitteista myös aloitteella tieliikenteen päästökaupasta, aloitteella energiatehokkuusdirektiivin muutoksesta ja aloitteella energiaverodirektiivin muutoksesta arvioidaan voitavan edesauttaa liikenteen sähköistymistä. Valtioneuvoston kannat näihin aloitteisiin esitetään valmisteilla olevissa U-kirjelmissä.

Myös loppuvuodesta 2021 annettavalla ehdotuksella rakennusten energiatehokkuusdirektiivin päivityksestä arvioidaan olevan vaikutusta liikenteen sähköistymiseen, mikäli muutos tuo uusia aloitteita myös rakennusten latauspisteitä ja latausvalmiuksia koskeviin säädöksiin. Valtioneuvosto muodostaa kantansa tähän ehdotukseen sen julkaisun jälkeen.

Ennakkovaiheessa Suomi ei ole pitänyt kannatettavana tieliikenteen sisällyttämistä yleiseen päästökauppaan, koska se ei todennäköisesti johtaisi tieliikenteessä tarvittaviin päästövähennyksiin ja saattaisi haitata lyhyellä aikavälillä päästökaupan toimintaa. Mikäli tieliikenteen päästökauppa otettaisiin käyttöön, se tulisi luoda omaksi erilliseksi järjestelmäksi ja kohdentaa polttoaineenjalostajille tai jakelijoille. Vaihtoehtoisesti Suomi voi tukea tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen kattavan erillisen päästökaupan selvittämistä. (E 5/2021 vp)

Pääasiallinen sisältö

Euroopan komissio antoi 14.7.2021 osana ns. 55-valmiuspakettia useita lainsäädäntöaloitteita, joilla edistetään liikenteen sähköistymistä ja puhtaan energian tuotantoa. Alla käydään läpi keskeisimpien aloitteiden keskeisintä sisältöä liikenteen sähköistymisen näkökulmasta.

Uusien henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoja koskeva ehdotus ohjaa ajoneuvoteollisuutta valmistamaan entistä puhtaampia ajoneuvoja. Komissio ehdottaa nykyistä vuoden 2030 raja-arvoa kiristettäväksi ja uusia raja-arvoja vuodelle 2035. Esitykset koskevat sekä henkilö-että pakettiautojen valmistusta ja ne määräytyvät valmistajille edelleen vuosittain ensirekisteröitävien autojen käyttövoimasta riippumatta. Lisäksi komissio ehdottaa luopumista kahdesta voimassa olevan asetuksen mukaisesta elementistä vuonna 2030: mukautumiskertoimesta (ns. ZLEV-kerroin) ja pienille ajoneuvonvalmistajille kohdistuvasta poikkeuksesta. Edellä mainittujen elementtien poistamisella pyritään lisäämään asetuksen ilmastokunnianhimon tasoa ja yhdenmukaistamaan sääntöjä autonvalmistajille.

Komission ehdotuksen mukaan EU:n tasolla autonvalmistajakohtaisia raja-arvoja kiristettäisiin niin, että vuodesta 2030 lähtien henkilöautojen raja-arvo olisi vuoden 2021 tavoitteen 55 prosentin vähennys ja pakettiautojen raja-arvo olisi vuoden 2021 tavoitteen 50 prosentin vähennys. Tämä tarkoittaisi merkittäviä kiristyksiä voimassaoleviin raja-arvoihin (vuoden 2030 raja-arvot ovat henkilöautoille tällä hetkellä - 37,5 prosenttia ja pakettiautoille -31 prosenttia). Lisäksi komissio esittää uutta raja-arvoa vuodesta 2035 lähtien henkilö-että pakettiautoille niin, että se olisi vuoden 2021 tavoitteen 100 prosentin vähennys. Vuoden 2035 raja-arvo johtaisi käytännössä siihen, että autonvalmistajien kannattaisi valmistaa ainoastaan uusia täyssähkö- ja vetyautoja vuonna 2035. Voimassaolevaa vuoden 2025 -15 prosentin raja-arvoa ei esitetä muutettavaksi, jotta autoteollisuuden investointi- ja tuotekehityssykli huomioitaisiin.

AFI-asetusehdotuksella pyritään varmistamaan riittävä lataus- ja jakeluinfra puhtaammille ajoneuvoille Euroopassa. AFI-asetusehdotuksessa esitetään sitovia

kansallisia vähimmäisvaatimuksia sekä tieliikenteen ajoneuvojen, alusten että ilma-alusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurille. Ehdotus koskee julkista infrastruktuuria, eli lataus- ja tankkausasemia, joihin kaikilla on vapaa pääsy. Lisäksi ehdotuksessa asetetaan yleiset tekniset edellytykset lataus- ja tankkausasteille sekä vaatimuksia infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuudelle, tiedonsiirrolle sekä maksutavoille.

Tieliikenteen infrastruktuurivaatimukset koskevat sähkön latausinfrastruktuuria kevyille ajoneuvoille, sähkön latausinfrastruktuuria raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua sekä nesteytetyn maakaasun (LNG, liquified natural gas) jakelua. Asetusehdotus sisältää tavoitteita sähkön lataus- ja vedyn jakeluinfrastruktuurin kehittymisestä suhteessa ajoneuvokannan kehittymiseen.

REDIII-ehdotuksessa yhtenä keskeisenä muutoksena liikennettä koskeviin velvoitteisiin on komission ehdottama hyvitysjärjestelmä, jolla edistettäisiin sähkön käyttöä liikenteessä. Ehdotuksen mukaan jäsenvaltioiden on luotava hyvitysjärjestelmä, jossa julkisiin latauspisteisiin sähköä toimittavat toiminnanharjoittajat saavat hyvityksiä, joita he voivat myydä polttoaineen toimittajille. Polttoaineen toimittajat voivat ehdotuksen mukaan käyttää ostamiaan hyvityksiä täyttääkseen heille asetettuja velvoitteita.

Pakettiin sisältyvistä aloitteista myös aloitteella tieliikenteen päästökaupasta, aloitteella energiatehokkuusdirektiivin muutoksesta ja aloitteella energiaverodirektiivin muutoksesta arvioidaan voitavan edesauttaa liikenteen sähköistymistä.

Osana vihreän kehityksen ohjelmaa ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa komissio on ilmoittanut antavansa päivitetyn ehdotuksen rakennusten energiatehokkuusdirektiivistä (EPB-direktiivi (EU) 2018/844). Komission on tarkoitus antaa direktiiviehdotuksensa joulukuussa 2021. Direktiiviä on edellisen kerran muutettu vuonna 2018. Rakennusten energiatehokkuusdirektiivi edistää liikenteen sähköistymistä edistämällä latausverkoston laajenemista.

EU-aloitteiden lisäksi Suomessa on toteutettu useita kansallisia toimia, joilla edistetään kestävää siirtymää sähköiseen liikenteeseen.

Toukokuussa 2021 valtioneuvosto teki periaatepäätöksen kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (nk. fossiilittoman liikenteen tiekartta). Tiekartassa linjataan periaatetasolla toimia hallitusohjelman liikenteen päästövähennystavoitteeseen pääsemiseksi. Keskeisiä ehdotettuja toimia liikenteen sähköistymisen näkökulmasta ovat muun muassa kansallisten liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra tukiohjelmien (julkinen ja yksityinen jakeluinfra) tukiohjelmien jatkaminen, sähköpolttoaineiden sisällyttäminen jakeluelvoitteeseen, huoltoasemille suunnatun sähköautojen latauspisteitä koskevan velvoitteen arvioiminen, latauspalvelujen yhteiskäytön ja roamingin edistäminen, täyssähköautojen hankintatuen jatkaminen sekä uudet hankintatuet sähkökäyttöisille paketti- ja kuorma-autoille. Toimenpiteiden rahoituksesta päätetään osana syksyn 2021 budjettineuvottelua.

Ilmastoneutraaliuden saavuttaminen edellyttää puhtaan energian hyödyntämistä kaikkialla taloudessa. Työ- ja elinkeinoministeriön asettaman energia-alan sektori-integraatiotyöryhmän työ päättyi 30.6.2021. Puhtaan sähkön hyödyntäminen on keskeisessä roolissa sektori-integraatiossa. Sektori-integraatio käsitellään osana syksyllä 2021 valmistuvaa ilmasto- ja energiastategiaa.

Liikenteen sähköistyessä kasvaa tarve myös kestävästi tuotetuille akuille ja akkumateriaaleille. Suomi on 26.1.2021 julkaissut Kansallisen akkustrategian 2025, jolla vahvistetaan akkualan innovatiivista ekosysteemiä, vauhditetaan Suomen kestävä ja vähähiilistä talouden kasvua sekä tuetaan liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamista. Akkustrategia pyrkii osoittamaan ne toimet, jotka toteuttamalla Suomi voi kasvaa kansainvälisesti merkittäväksi toimijaksi akkualalla ja sähköistymisessä. Akkustrategiaa toteuttamaan on nimetty akkualan kansallinen yhteistyöelin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

MINVA-paketti:

- Liikennejaosto (EU22); kirjallinen menettely 7.-9.9.2021
- Energia- ja Euratom -jaosto (EU21) 14.9.2021
- EU-ministerivaliokunta 17.9.2021

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 17.9.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotusten taloudellisia vaikutuksia tullaan arvioimaan tarkemmin seuraavissa valtioneuvoston U-kirjelmissä:

- Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi hiilidioksidipäästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille hyötyajoneuvoille koskevan asetuksen (EU) 2019/631 muuttamisesta vastaamaan unionin nostettua ilmastokunnianhimoa (henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen kiristäminen ja uuden raja-arvon asettaminen vuodelle 2035)
- Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta
- Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2018/2001, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1999 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä neuvoston direktiivin (EU) 2015/652 kumoamisesta

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Noomi Saarinen, liikenne- ja viestintäministeriö, noomi.saarinen@lvm.fi, p. 050 4430 837

Eero Karjalainen, työ- ja elinkeinoministeriö, eero.karjalainen@tem.fi, 029 5047 182

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, vaihtoehtoiset käyttövoimat
Hoitaa	LVM, TEM, VNK, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, PLM, UM, VM, VTV

Liikenne- ja viestintäministeriö

PERUSMUISTIO

LVM2021-00334

VIY Saariinen Noomi(LVM), Hyvönen
Maria(LVM)

09.09.2021

JULKINEN

Asia

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri (AFIR)

Kokous

Epävirallinen energia- ja liikenneministerien kokous 22.09.2021 - 23.09.2021

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Epävirallisessa liikenneministerien kokouksessa 23.9. keskustelun aiheena on komission asetusehdotus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (*Proposal for a Regulation on the deployment of alternative fuels infrastructure*, jäljempänä myös AFIR-ehdotus). Neuvoston puheenjohtajavaltio Slovenia valmistelelee keskustelun pohjaksi tausta-asiakirjan.

Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

AFIR-ehdotus on osa komission 14.7.2021 julkaisemaa laajaa lainsäädäntöpakettia eli ns. 55-valmiuspakettia (Fit for 55). AFIR-ehdotuksen käsittely käynnistyi neuvoston liikenteen yhdistettyjen kuljetusten ja verkkojen -työryhmässä (ns. intermodaalityöryhmä) 16.7.2021 komission ehdotuksen esittelyllä. Ehdotuksen käsittely työryhmässä jatkui 3.9.2021 ja ehdotusta käsitellään työryhmässä heti syyskuun alusta alkaen tiiviillä aikataululla.

Suomen kanta

Liikennesektorilla tarvitaan ennakoitavaa sääntelyä, joka ohjaa pitkäjänteisesti päästöjen vähentämiseen. Keskeisiä ovat toimet liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämiseksi.

Ennakkovaiheissa Suomi on tukenut vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin uudistamista ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämistä. On tärkeää, että jakeluinfrastruktuurin yhtenäisyys ja alueellinen kattavuus varmistetaan sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta kehitetään. (E 5/2021 vp)

Valtioneuvoston kanta aloitteeseen esitetään valmisteella olevassa U-kirjelmässä ”Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin

ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta”.

Pääasiallinen sisältö

Ministerit keskustelevat kokouksessa keskeisistä ratkaisuista vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuria koskevan asetuksen näkökulmasta. Alla on nostettu esiin AFIR-ehdotuksen keskeisiä vaatimuksia.

AFIR-ehdotuksessa esitetään sitovia kansallisia vähimmäisvaatimuksia sekä tieliikenteen ajoneuvojen, alusten että ilma-alusten vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurille. Ehdotus koskee julkista infrastruktuuria, eli lataus- ja tankkausasemia, joihin kaikilla on vapaa pääsy. Lisäksi ehdotuksessa asetetaan yleiset tekniset edellytykset lataus- ja tankkauspisteille sekä vaatimuksia infrastruktuuria ja palveluja koskevien tietojen saatavuudelle, tiedonsiirrolle sekä maksutavoille.

Tieliikenteen infrastruktuurivaatimukset koskevat sähkön latausinfrastruktuuria kevyille ajoneuvoille, sähkön latausinfrastruktuuria raskaille ajoneuvoille, vedyn jakelua sekä nesteytetyn maakaasun (LNG, liquified natural gas) jakelua. Velvoitteet määräytyvät ensinnäkin suhteessa sähköautojen ajoneuvokannan kehitykseen ja toiseksi kilometriperusteisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon, eli ns. TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon varrelle. Tieliikenteessä käytettävän vedyn osalta asetusehdotuksen mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon varrella on 31 päivään joulukuuta 2030 mennessä vähintään 150 kilometrin välein vetytankkausasema.

Nesteytetyn kaasun osalta jäsenvaltioiden on varmistettava, että TEN-T ydinverkon maanteillä ja merisatamissa riittävä määrä kaasutankkausasemia kaasukäyttöisen raskaan liikenteen sekä alusten tarpeeseen. Kaasun osalta ehdotuksessa käytetään nesteytetyn maakaasun määritelmää. Asetusehdotuksessa ehdotetaan lisäksi vaatimuksia aluksien ja lentoliikenteen ilma-alusten käyttämälle maasähkölle TEN-T ydinverkon ja kattavan verkon satamissa ja lentoasemilla.

Varmistaakseen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton asetusehdotuksen mukaisesti asetusehdotuksessa asetetaan lisäksi jäsenvaltiolle vaatimus vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraa koskevan kansallisen suunnitelman (*national policy framework*) antamisesta. Suunnitelman tulee sisältää muun muassa nykytila-arvio sekä kansalliset tavoitteet asetuksen sitovia tavoitteita koskevista lataus- ja tankkausasemia koskevista vähimmäisvaatimuksista. Asetuksessa asetetaan lisäksi tarkat säännökset jäsenvaltioiden erilaisista raportointivelvollisuuksista komissiolle.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Ehdotuksen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) liikennettä koskevan VI osaston 91 artikla. Ehdotus käsitellään tavanomaisessa lainsäädäntömenettelyssä, jossa Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyvät yhdessä asetuksen. Ehdotuksen hyväksymisestä neuvostossa päätetään määräenemmistöllä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan oikeusperusta on asianmukainen.

Käsittely Euroopan parlamentissa

Kansallinen valmistelu

MINVA-paketti:

- EU22-liikennejaosto; kirjallinen menettely 7.-9.9.2021
- EU-ministerivaliokunta 17.9.2021

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 17.9.2021

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 18 §:n 21 kohdan mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta tieliikennettä, veneliikennettä ja paikallisen meriliikenteen väyliä koskevissa asioissa. Ehdotuksen katsotaan kuuluvan maakunnan lainsäädäntövaltaan.

Taloudelliset vaikutukset

Ehdotuksen taloudelliset vaikutukset arvioidaan tarkemmin Valtioneuvoston U-kirjelmässä ”Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta”.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Asiakirjat

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Maria Hyvönen, liikenne- ja viestintäministeriö, maria.hyvonen@lvm.fi, p. 050 441 1733
Noomi Saarinen, liikenne- ja viestintäministeriö, noomi.saarinen@lvm.fi, p. 050 4430 837

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne, vaihtoehtoiset käyttövoimat
Hoitaa	LVM, TEM, VNK, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, UM, VTV

LIITTEET

Asiasanat	energiatehokkuus, ilmastonmuutos, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, uusiutuvat energianlähteet, vaihtoehtoiset käyttövoimat, liikenne
Hoitaa	LVM, TEM, UM, VNK, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, PLM, STM, VM, VTV
