|  |  |
| --- | --- |
| Euroopan parlamentti  2014-2019 | EP logo RGB_Mute |

**HYVÄKSYTYT TEKSTIT**

P8\_TA(2018)0438

Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotto EU:ssa: aika toimia!

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

PE621.006

Euroopan parlamentin päätöslauselma 25. lokakuuta 2018 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta Euroopan unionissa: aika toimia! (2018/2023(INI))

*Euroopan parlamentti*, joka

– ottaa huomioon 8. marraskuuta 2017 annetun komission tiedonannon ”Kohti mahdollisimman laajamittaista vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä – Direktiivin 2014/94/EU 10 artiklan 6 kohdan mukainen toimintasuunnitelma ja 10 artiklan 2 kohdan mukainen kansallisten toimintakehysten arviointi” (COM(2017)0652),

– ottaa huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta 22. lokakuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU[[1]](#footnote-1),

– ottaa huomioon puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä 23. huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/33/EY[[2]](#footnote-2),

– ottaa huomioon Pariisin sopimuksen, päätöksen 1/CP.21, ilmastonmuutosta koskevan Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimuksen (UNFCCC) osapuolten 21. kokouksen (COP 21) ja Pariisissa Ranskassa 30. marraskuuta–11. joulukuuta 2015 pidetyn Kioton pöytäkirjan osapuolten kokouksena toimivan osapuolten 11. konferenssin (CMP 11),

– ottaa huomioon komission [ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille osana unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 muuttamisesta (uudelleenlaadittu teksti)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)&qid=1527151003886&from=EN) (COM(2017)0676),

– ottaa huomioon kaasua tai muuta matalan leimahduspisteen polttoainetta käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännöstön (IGF-säännöstö, International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels) sekä esitetyt tarkistukset säännöstön muuttamisesta pakolliseksi ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) mukaisesti, joilla pyritään vastaamaan vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon liittyviin sääntelyä koskeviin haasteisiin merenkulkualalla sekä minimoimaan aluksiin, niiden miehistöön ja ympäristöön kohdistuvat riskit, ja ottaa huomioon kyseisten polttoaineiden luonteen,

– ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 19. huhtikuuta 2018 antaman lausunnon,

– ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,

– ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan, teollisuus-, tutkimus- ja energiavaliokunnan sekä sisämarkkina- ja kuluttajansuojavaliokunnan lausunnot (A8‑0297/2018),

A. katsoo, että liikkuvuus on perustarve ja yhteiskuntiemme ja talouksiemme selkäranka ja että sen olisi oltava puhdasta, kestävää, luotettavaa, kohtuuhintaista ja kaikin puolin turvallista; ottaa huomioon, että puhdas teknologia tarjoaa merkittävien terveys- ja ympäristövaikutuksien myötä valtavia mahdollisuuksia ja hyötyjä yhteiskunnalle, autoteollisuudelle, energiantoimittajille, yleishyödyllisille yrityksille ja verkko-operaattoreille;

B. ottaa huomioon, että jäsenvaltiot ovat hyväksyneet kansalliset toimintakehyksensä ja komissio arvioi niitä hiljattain antamassaan tiedonannossa COM(2017)0652, jossa todettiin, että sähköisten ajoneuvojen latausinfrastruktuurin tavoitteet ja täytäntöönpano vaihtelevat jäsenvaltioiden välillä, että vain kahdeksan jäsenvaltiota 25:stä täytti täysin direktiivissä 2014/94/EU[[3]](#footnote-3) esitetyt kansallisia toimintakehyksiä koskevat vaatimukset ja että kaksi jäsenvaltiota ei ollut toimittanut kansallista toimintakehystään 16. marraskuuta 2016 mennessä direktiivin 2014/94/EU 3 artiklan mukaisesti;

C. ottaa huomioon, että liikennealan irrottaminen hiilestä parantaa ilmanlaatua ja lujittaa EU:n energiavarmuutta ja vähentää sen riippuvuutta tuontienergiasta ja fossiilisista polttoaineista; katsoo, että se edellyttää näin ollen nopeaa ja perinpohjaista muutosta käytettävien energialähteiden, polttoaineiden ja voimalaitteiden tyypissä sekä energiatehokkuuden parantamista tehokkaimman ja edistyneimmän teknologian käyttöönoton, multimodaaliseen liikenteeseen siirtymisen ja liikkuvuuskäyttäytymisen muutosten avulla;

D. ottaa huomioon, että liikenne on EU:ssa ainoa merkittävä talouden ala, jolla kasvihuonekaasupäästöt ovat lisääntyneet vuodesta 1990 lähtien; ottaa huomioon, että se tuottaa 23 prosenttia hiilidioksidipäästöistä ja että sen osuus kasvaa yhä; ottaa huomioon, että tieliikenteessä käytetään lähes 75 prosenttia kaikesta liikenteessä kulutettavasta energiasta ja että se tuottaa lähes 73 prosenttia liikennealan kasvihuonekaasupäästöistä; ottaa huomioon, että liikenteen määrä kasvaa jatkuvasti, mikä johtuu tavaroiden kuljetusten ja määrien kasvusta EU:ssa sekä ihmisten lisääntyneestä liikkuvuudesta; ottaa huomioon, että tällä vuoteen 2030 mennessä tapahtuvaksi ennakoidulla lisäyksellä on seurauksia ilmastonmuutokselle, ilmanlaadulle ja energiankulutukselle sekä vaikutuksia infrastruktuuriin; ottaa huomioon, että tieliikenteen hiilestä irtautuminen kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön avulla edellyttää joustavaa lähestymistapaa, mikä merkitsee sitä, että eri ajoneuvosegmenteille saatetaan tarvita erilaisia vaihtoehtoisia polttoaineita;

E. ottaa huomioon, että merenkulkualan osuus maailmankaupan volyymistä on yli 80 prosenttia ja sen osuus kaikista kasvihuonekaasupäästöistä 3 prosenttia ja että se lisää ilmansaasteita rannikkoalueilla ja satamissa; toteaa, että ottaen huomioon merenkulkualan merkittävän osuuden maailmanlaajuisista liikennemarkkinoista vaihtoehtoisten polttoaineiden asteittaisella käyttöönotolla merenkulkualalla olisi merkittävä myönteinen ympäristövaikutus;

F. ottaa huomioon, että maapallon lämpötilan nousun rajoittamiseksi alle kahteen celsiusasteeseen samalla kun pyritään rajoittamaan sen nousu edelleen alle 1,5 celsiusasteeseen, mihin on sitouduttu Pariisin sopimuksessa, tieliikenne on saatettava kokonaan hiilivapaaksi, jotta voidaan saavuttaa nollanettopäästöt viimeistään vuoteen 2050 mennessä; toteaa, että vaihtoehtoisiin polttoaineisiin siirtyminen voi auttaa saavuttamaan tämän tavoitteen, mutta perinteisiä polttoaineita tarvitaan vielä lähitulevaisuudessa, kunnes kokonaistarve voidaan kattaa täysin vaihtoehtoisilla polttoaineilla;

G. katsoo, että ajoneuvojen koko elinkaari huomioon ottaen siirtyminen kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden ja voimalaitteiden käyttöön on paras keino saattaa nykyinen ja tuleva autokanta hiilivapaaksi; ottaa huomioon, että kokonaisvaikutus on vielä suurempi, kun se yhdistetään ajoneuvojen suurempaan tehokkuuteen, julkisen liikenteen ja polkupyörien käyttöön, ajoneuvojen yhteiskäytön kehittämiseen sekä liikennejärjestelmien kokonaistehokkuuden paranemiseen vuorovaikutteisten älykkäiden liikennejärjestelmien sekä automaatio- ja digitalisaatiotekniikan kautta; ottaa huomioon, että kaupunki- ja aluesuunnittelu voi tukea ja täydentää teknisiä ponnisteluja ja edistää lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottoa; ottaa huomioon, että vaihtoehtoisten polttoaineiden edistäminen voi vaikuttaa merkittävästi kaupunkien ilmanlaadun paranemiseen;

H. ottaa huomioon, että vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen perinteisiä polttomoottoriajoneuvoja kalliimmat hinnat sekä riittämätön tankkaus- ja latausinfrastruktuuri ovat vieläkin tärkeimpiä tekijöitä, jotka vaikuttavat asiakkaiden ostopäätöksiin; ottaa huomioon, että ostajille tarjottavien etujen, verohelpotusten sekä muiden kuin verotuksellisten kannustimien on todettu nopeuttavan tuotteiden yleistymistä markkinoilla, ja katsoo, että niiden olisi heijastettava sitä, kuinka paljon erilaiset vaihtoehtoiset polttoaineet vähentävät kasvihuonekaasupäästöjä ja epäpuhtauspäästöjä;

I. katsoo, että siirtyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja voimalaitteiden käyttöön on kilpailukykyiselle EU:n teollisuudelle kannustin tutkimuksen tekemiseen sekä tilaisuus vahvistaa sen teknologista johtoasemaa; katsoo, että tämä siirtymä on erittäin tärkeää, jotta voidaan vastata kansainväliseen kilpailuun taidoista, teknologioista ja markkinaosuuksista;

J. toivoo, että päästönormien asettamista uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille koskevan asetuksen uudelleenlaadinnassa asetetaan kunnianhimoiset vähennystavoitteet sekä kannustimia vähäpakokaasupäästöisille ja pakokaasupäästöttömille ajoneuvoille samalla kun säilytetään teknologianeutraali lähestymistapa ja viitoitetaan siten tietä EU:n autokannan saattamiselle hiilivapaaksi, mikä edellyttää asianmukaisen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriverkoston käyttöönottoa; toteaa, että puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin tarkistamisella täydennetään vaihtoehtoisista polttoaineista annettua direktiiviä takaamalla toimittajille kysyntä ja lisäämällä puhtaiden ajoneuvojen käyttöönottoa;

K. ottaa huomioon, että 94 prosenttia Euroopan liikennealasta on riippuvaista öljystä, josta 90 prosenttia joudutaan tuomaan EU:hun ja osa tuodaan poliittisesti epävakaista maista;

L. ottaa huomioon, että direktiivin 2014/94/EU mukaan vaihtoehtoisiin polttoaineisiin kuuluu yhä fossiilista alkuperää olevia polttoaineita, mikä on ristiriidassa hiilestä irtautumista ja fossiilisten polttoaineiden asteittaista käytöstä poistamista koskevan tavoitteen kanssa; katsoo, että etusijalla olisi oltava vähäpakokaasupäästöiset ja pakokaasupäästöttömät ratkaisut, joissa otetaan huomioon ajoneuvon koko elinkaari; toteaa, että raskaiden hyötyajoneuvojen osalta ja merenkulkualalla nesteytetty maakaasu ja paineistettu maakaasu voivat kuitenkin lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä edistää ilmanlaadun paranemista erityisesti satama-alueilla ja rannikoilla;

M. katsoo, että energia- ja liikenneala on liitettävä tiiviimmin yhteen, jotta perusteellinen hiilestä irtautuminen olisi mahdollista liikkuvuuden alalla; ottaa huomioon, että sellaiset energialähteet kuin sähkö ja vety mahdollistavat päästöttömän liikkuvuuden samalla kun niissä yhdistyvät uusiutuvat energialähteet; ottaa huomioon, että energia-alan siirtyessä asteittain käyttämään pelkästään uusiutuvia energialähteitä on järjestettävä ylijäämäenergian varastointi silloin, kun kysyntä on vähäistä; ottaa huomioon, että akulla varustetut sähköajoneuvot ja polttokennokäyttöiset autot voivat edistää tämän tavoitteen saavuttamista; ottaa huomioon, että vähäpäästöiset energialähteet ovat välivaihe siirryttäessä päästöttömään liikkuvuuteen; katsoo, että teknologianeutraaliuden olisi oltava siksi lähtökohtana vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotolle;

N. toteaa, että sähköisten ajoneuvojen akkujen keskeisiä osia, litiumionikennoja, valmistetaan lähes yksinomaan Euroopan unionin ulkopuolella, pääasiassa Aasiassa;

O. ottaa huomioon, että älykkäät vakaat sähköverkot, sähkö- ja kaasuverkkojen parempi yhteenliittäminen sähkö–kaasu-muuntamisen avulla, latauspalvelun tarjoajien ja yksityisten latauspisteiden verkkoon pääsy sekä vetytankkausasemien käyttöönotto ovat olennaisia sähköisen liikkuvuuden kannalta; ottaa huomioon, että akulla varustettujen sähköajoneuvojen ja polttokennokäyttöisten ajoneuvojen älykäs ja hallittu lataaminen voi auttaa verkkojen tasapainottamisessa, mutta sääntely- ja verotuskehys sekä tekniset puitteet puuttuvat vielä;

P. ottaa huomioon, että Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T) muodostavat EU:n tärkeimmät liikenneverkostot; katsoo, että keskeisenä painopisteenä olisi oltava keskittyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon ja kaikki TEN-T-ydinverkkokäytävät kattavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin valmiiksi saattamiseen vuoteen 2025 mennessä, mikä on tiedonannossa vahvistettu tavoite; katsoo, että tasapainoisen kattavuuden aikaansaamiseksi tätä tavoitetta olisi vielä täydennettävä ottamalla käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri sekä kattavassa TEN-T-verkossa että kaupunki- ja maaseutualueilla ja harvaan asutuilla alueilla ottaen huomioon rakenteelliset ja taloudelliset rajoitteet;

1. pitää tervetulleena edellä mainittua komission tiedonantoa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta; korostaa, että EU:n tasolla tarvitaan lisää koordinointia ja yhteistyötä liikennealan saattamiseksi hiilivapaaksi vuoteen 2050 mennessä, ja korostaa vaihtoehtoisten polttoaineiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönoton mukanaan tuomia mahdollisuuksia teollisuuden, tekniikan ja työllisyyden kannalta;

***Ponnistelujen tehostaminen***

2. kehottaa kuitenkin komissiota ehdottamaan direktiivin 2014/94/EU tarkistamista siten, että säilytetään 2 artiklaan sisältyvä vaihtoehtoisten polttoaineiden nykyinen määritelmä, sekä keskittymään sen asianmukaiseen täytäntöönpanoon – ottaen huomioon, että 25:stä jäsenvaltiosta vain kahdeksan on tähän mennessä pannut sen täysimääräisesti täytäntöön – vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurissa eri puolilla EU:ta ilmenevien puutteiden korjaamiseksi; korostaa tarvetta edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön yleistymistä ja luoda vakaa ympäristö investoinneille;

3. panee merkille, että komission kansallisista puitesuunnitelmista tekemä arviointi paljasti eroja siinä, miten eri jäsenvaltiot ponnistelevat asian hyväksi, sekä niiden kunnianhimossa ja käytettävissä olevassa rahoituksessa, ja toi esille, että vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto ei ole tarpeeksi kattavaa eikä jakaudu tasaisesti; kehottaa näin ollen komissiota arvioimaan perusteellisesti kansallisiin puitesuunnitelmiin sisältyviä hankkeita ja niiden kunnianhimon tasoa, ehdottamaan tarvittaessa lisätoimenpiteitä ja tukemaan jäsenvaltioita esimerkeillä parhaista käytännöistä; kehottaa komissiota korvaamaan kansallisten puitesuunnitelmien järjestelmän tehokkaammilla välineillä, myös konkreettisilla, sitovilla ja täytäntöönpanokelpoisilla tavoitteilla, kestävyyttä koskevien kriteerien laatimiseksi; ehdottaa, että komissio ottaa huomioon vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen suunnitellun ja toteutuneen käyttöönoton sekä niiden teknisen edistymisen, mahdollistaa jäsenvaltioille jouston siitä päättämisessä, miten ne saavuttavat tavoitteet, sekä pyrkii tavoitteeseen kaikkien vaihtoehtoisten polttoaineiden saavutettavan, yhteensopivan ja yhteentoimivan Euroopan laajuisen infrastruktuuriverkoston käyttöönotosta;

4. kehottaa ottamaan huomioon kuljetusten ja kuljetusmäärien ennakoidun lisääntymisen vuoteen 2030 mennessä, jotta uudet infrastruktuurit voidaan mitoittaa ja varustaa asianmukaisesti; korostaa parhaillaan käynnissä olevaa tai ilmoitettua teknistä edistymistä akkujen, vedyn ja energian varastoinnin alalla, ja korostaa tarvetta ottaa huomioon nämä edistysaskeleet strategisissa valinnoissa; toteaa, että uuden infrastruktuurin on mukauduttava muutoksiin sekä määrän että teknologian osalta; korostaa, että sähköautojen lukumäärän huomattava lisääntyminen ja näiden ajoneuvojen toimintasäteen ulottuminen 400 kilometriin vaikuttavat siihen, kuinka tiheä latausasemaverkko otetaan käyttöön, sekä tarvittavaan lataustyyppiin;

5. ehdottaa, että jäsenvaltioiden täytäntöönpanotilannetta arvioidaan vuosittain ja että direktiivin soveltamisalaa laajennetaan siirtämällä sitä Euroopan laajuisen liikenneverkon runkoverkon yhteydessä tapahtuvasta käyttöönotosta kattamaan myös Euroopan laajuisen liikenneverkon kattava verkko, kaupunkien ja alueiden solmukohdat sekä alueet, joilla saavutetaan EU:n ilmanlaatuindeksin taso ”korkea” yli 35 päivänä vuodessa ja joiden väestöntiheys on kuusi kertaa EU:n keskiarvoa suurempi, laajan maantieteellisen kattavuuden aikaansaamiseksi, sekä sisällyttämään soveltamisalaan myös julkisten ajoneuvokantojen infrastruktuurin; kehottaa komissiota laajentamaan Verkkojen Eurooppa -välineen soveltamisalaa tältä osin sekä lisäämään sen rahoitusta;

6. kannattaa sähköistettyjä teitä, joilla sähköajoneuvot latautuvat ajaessaan; kehottaa laajentamaan niiden kehittämistä ainakin Euroopan laajuisen liikenneverkon ydinverkon ja kattavan verkon teillä; katsoo, että sähköistetyt tiet voisivat olla ratkaisu akkujen koon pienentämiseen ja näin myös uusien ajoneuvojen hinnan alentamiseen;

7. kehottaa komissiota luomaan erilaisille vaihtoehtoisille polttoaineille tasavertaiset toimintaedellytykset varmistaen teknologianeutraaliuden erityisesti jakeluinfrastruktuuria edistettäessä ja tehden siten vetyinfrastruktuurista pakollisen ja asettaen sille vastaavat toimintavalmiusvaatimukset kuin paineistetulle maakaasulle mutta mukauttamalla kuitenkin kyseisiä vaatimuksia;

8. painottaa kestävän kaupunkisuunnittelun sekä liikennevälineiden yksityisestä käytöstä yhteiskäyttöön ja julkiseen käyttöön siirtymisen merkitystä ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kiinnittämään huomiota erityisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoon kollektiivisessa ja julkisessa liikenteessä, johon kuuluvat esimerkiksi linja-autot, raitiovaunut, junat, yhteiskäyttöautot, taksit ja tila-autot sekä polkupyörät, skootterit ja moottoripyörät; kehottaa ottamaan käyttöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kaupunki- ja esikaupunkialueilla asettaen etusijalle alueet, joilla ilmanlaatu on heikko;

9. kannustaa maailmanlaajuisessa kaupunginjohtajien energia- ja ilmastosopimuksessa mukana olevia paikallis- ja alueviranomaisia pyrkimään siihen, että ne sisällyttävät kestäviä energiatoimia koskeviin suunnitelmiinsa konkreettisia toimenpiteitä, joiden tavoitteena on erityisesti rakentaa tai saada valmiiksi sähköajoneuvojen latausinfrastruktuuri;

10. kehottaa komissiota täydentämään direktiivin 2014/94/EU ilmastoon liittyviä tavoitteita puhdasta ilmaa koskevilla lisätoimenpiteillä EU:n ilmanlaatudirektiivien 2004/107/EY[[4]](#footnote-4) ja 2008/50/EY[[5]](#footnote-5) toimivuustarkastuksen tulosten mukaisesti;

11. muistuttaa kestävien julkisten, vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen hankintojen tärkeydestä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja polttoaineiden infrastruktuurin kysynnän moottorina;

12. kannustaa tarjoamaan puhtaan energian lähteen lentoasemilla (paikallaan olevia lentokoneita varten sekä lentokenttien liikkuvia laitteita varten), jotta voidaan vähentää kerosiinin kulutusta, parantaa ilman laatua sekä vähentää ilmastovaikutusta ja melusaastetta;

***Puhtaan liikkuvuuden rahasto: vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rahoittaminen***

13. pitää myönteisinä komission ponnisteluja 800 miljoonan euron lisärahoituksen järjestämiseksi alkurahoitukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton tukemiseen; epäilee kuitenkin vipuvaikutuksen riittävyyttä, koska on arvioitu, että vuoteen 2020 mennessä tarvitaan 5,2 miljardia euroa ja vuoteen 2025 mennessä lisäksi 16–22 miljardin euron kokonaisinvestoinnit[[6]](#footnote-6); kehottaa komissiota suurentamaan alkuperäisiä rahoitusmääriä, tukemaan tällaisen infrastruktuurin käyttöönoton lisäksi myös sen käyttöä taloudellisesti kannattamattoman käyttöönottovaiheen aikana sekä keskittymään julkisen liikenteen harjoittajien tarpeisiin, myös kunnossapitotilojen kaltaiseen tuki-infrastruktuuriin; korostaa, että tarvitaan lisää julkisia ja erityisesti yksityisiä investointeja;

14. ehdottaa, että vuoteen 2025 mennessä tarvittaviksi arvioidut 25 miljardin euron investoinnit voitaisiin yhteisrahoittaa siten, että EU maksaisi noin 10 prosenttia ja noin 90 prosenttia varoista tulisi teollisuudelta, varsinkin valmistajilta, toimittajilta, energian ja polttoaineen tuottajilta sekä muilta sidosryhmiltä; korostaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuriin liittyvien hankkeiden olisi saatava Verkkojen Eurooppa -välineen, Euroopan investointipankin ja Euroopan investointiohjelman avustuksia ja lainoja, joskin on aina varmistettava, etteivät markkinat vääristy; pyytää, että rahaston varoja myönnetään kestävyyden, toteutettavuuden, teknologianeutraaliuden, ilmastotavoitteiden, eurooppalaisen lisäarvon, käyttöönottoa koskevien tavoitteiden saavuttamisen ja koheesiopolitiikan kriteerien perusteella; pyytää, että innovoinnin ja verkkojen toimeenpanovirastosta, joka jo valvoo Verkkojen Eurooppa -välinettä, tehdään asiasta vastaava virasto;

15. katsoo, että Euroopan rakenne- ja investointirahastot (ERI 2 -rahastot) sekä Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR), koheesiorahasto, InvestEU-ohjelma ja Euroopan horisontti ovat sopivia välineitä tuettaessa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa ja jatkuvia investointeja tutkimukseen ja innovointiin eri alojen, kuten liikenne- ja energia-alan, liittämiseksi paremmin yhteen;

16. kehottaa komissiota tarkistamaan uudelleen autojen merkinnöistä annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 1999/94/EY[[7]](#footnote-7); katsoo, että tällaisella tarkistamisella olisi pyrittävä huomattavasti parantamaan kuluttajille tarkoitettuja tietoja polttoaineen kulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä ja tekemään mahdolliseksi perinteisten ja vaihtoehtoisten polttoaineteknologioiden tehokkuuden ja päästöjen vertailun todellisissa ajo-olosuhteissa;

17. kehottaa komissiota laatimaan asetuksen yleisesti saatavilla olevien vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurien käyttöoikeudesta ainakin Euroopan laajuisessa liikenneverkossa;

18. toteaa, että verotuksella on suuri vaikutus vaihtoehtoisten polttoaineiden hintojen kilpailukykyyn; kehottaa sen vuoksi jäsenvaltioita tarkistamaan energiaverotuspuitteitaan vähähiilisten ja hiilettömien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton helpottamiseksi ja edistämiseksi ja eri liikennemuotojen verotuksessa nykyisin ilmenevien erojen poistamiseksi esimerkiksi aluksiin satamissa syötettävän maasähkön ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tuottamiseen käytettävän sähkön osalta, myös silloin kun sähkö–kaasu-muuntamista käytetään varastoimiseen jaksoittaisten uusiutuvien energiamuotojen tapauksessa;

19. pyytää komissiota tukemaan merenkulkualan hiilestä irtautumista panostamalla selvästi innovointiin, digitalisointiin ja satamien ja alusten mukauttamiseen; pyytää komissiota sekä jäsenvaltioita ja niiden alueita perustamaan yhteisen hankkeen ”Siniset käytävät nesteytetyn maakaasun toimittamiseksi saarille” erityisesti syrjäisimpiä alueita varten; korostaa, että maaenergiansyöttö sekä sisämaan satamissa että merisatamissa voi vaikuttaa merkittävästi melun sekä hiilidioksidi- ja muiden päästöjen vähenemiseen ja parantaa samalla ilmanlaatua;

***Vaihtoehtoiset polttoaineet - vaihtoehtoinen teollisuuspolitiikka***

20. pitää valitettavana, että vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotossa ja vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen tarjoamisessa edistytään liian hitaasti, sillä vuonna 2017 oli saatavilla vain 19 akkukäyttöistä ajoneuvomallia ja 25 ladattavaa hybridimallia, kun taas polttomoottorilla varustettuja ajoneuvoja oli tarjolla 417 mallia, ja kehottaa valmistajia jouduttamaan ponnistelujaan tässä asiassa; katsoo, että tarvitaan politiikkatoimia, joilla kannustetaan pakokaasupäästöttömien ja vähäpakokaasupäästöisten ajoneuvojen käyttöön ja edistetään vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien kevyiden ja raskaiden ajoneuvojen tarjontaa, kuten uusille kevyille ja raskaille ajoneuvoille asetettavia kunnianhimoisia päästönormeja, jotka niiden on saavutettava vuosiin 2025 ja 2030 mennessä, mukaan lukien pakokaasupäästöttömiä ja vähäpakokaasupäästöisiä ajoneuvoja koskevat voimakkaat kannustimet; toteaa samalla, että tarvitaan lisää julkisia ja yksityisiä investointeja;

21. korostaa vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen saatavuuden, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönoton ja näitä tekniikoita koskevan kuluttajakysynnän välillä vallitsevaa yhteyttä; korostaa tässä yhteydessä, että siirtyminen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja voimalaitteiden käyttöön voisi parantaa teollisuuden maailmanlaajuista kilpailukykyä ja auttaa pitämään laadukkaat työpaikat Euroopassa korvaten samalla autoteollisuuden hiilestä irtautumisessa menetetyt tilaisuudet ja kestävään liikenteeseen tehtävien investointien puutteen; korostaa, että vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen laajamittaisempi käyttöönotto alentaa tuotantokustannuksia ja nopeuttaa omistamisesta aiheutuvien kokonaiskustannusten alenemista;

22. muistuttaa sellaisten toimivien sisämarkkinoiden tärkeydestä, joilla varmistetaan tankkausasemien helppo saavutettavuus, maksujärjestelmien ja teknisten standardien yhteentoimivuus, polttoaineiden avoin hinnoittelu sekä eri palvelimien ja tiedostomuotojen yhteentoimivuus; korostaa, että on tärkeää antaa kuluttajille oikea-aikaista, helppotajuista, paikkansapitävää, avoimesti saatavilla olevaa ja esteetöntä tietoa ja että tämän tiedon on oltava saatavilla avoimen datan alustalla; kehottaa ottamaan käyttöön monienergiajärjestelmiä, jotta vältetään monien erilaisten jakeluverkkojen luominen kutakin voimanlähdetyyppiä varten;

23. panee merkille, että sähköajoneuvojen lataaminen tapahtuu useimmiten kotona tai työpaikalla ja että julkisilla ja puolijulkisilla paikoilla, kuten supermarketeissa, rautatieasemilla tai lentokentillä, suoritetaan täydentävää latausta; korostaa tässä yhteydessä, että on tarpeen keskittyä enemmän älykkäisiin latausratkaisuihin, varmistaa verkon vakaus ja mahdollistaa itse tuotetun energian käyttö; korostaa, että pitkän matkan sähköinen liikkuvuus edellyttää nopeita ja ultranopeita latausratkaisuja moottoriteillä, muilla keskeisillä reiteillä ja liikenneverkkojen solmukohdissa; painottaa, että avoin pääsy latauspisteisiin, tekniikan ja maksujärjestelmien yhteensopivuus sekä kuluttajien vapaus valita energiamuoto, uusiutuva energia mukaan lukien, ja energiantoimittaja ovat toimivan järjestelmän kannalta olennaisia tekijöitä;

24. pitää myönteisenä kestävää EU:n akkualan yhteenliittymää koskevaa komission aloitetta, ja tukee voimakkaasti seuraavan sukupolven teknologiaan keskittyvän akkukennojen eurooppalaisen tuotannon aloittamista; kehottaa komissiota ulottamaan aloitteen koskemaan muitakin voimalaitteita, kuten polttokennoja, jotta EU voi säilyttää teknologia-alan johtoasemansa;

25. kehottaa komissiota arvioimaan kaikkien vaihtoehtoisten polttoaineiden, akkujen ja voimalaiteratkaisujen elinkaariarviointien toteutettavuutta, jotta liikenneala voidaan saattaa kestävällä tavalla hiilivapaaksi ja jotta voidaan arvioida niiden päästöjä ja vaikutusta energian ja veden kysyntään, maankäyttöön, ympäristöön sekä yhteisöihin;

o

o o

26. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

1. EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1. [↑](#footnote-ref-1)
2. EUVL L 120, 15.5.2009, s. 5. [↑](#footnote-ref-2)
3. EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1. [↑](#footnote-ref-3)
4. EUVL L 23, 26.1.2005, s. 3. [↑](#footnote-ref-4)
5. EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1. [↑](#footnote-ref-5)
6. COM(2017)0652. [↑](#footnote-ref-6)
7. EYVL L 12, 18.1.2000, s. 16. [↑](#footnote-ref-7)