Liikenne- ja viestintäministeriö, Ympäristöministeriö

NEUVOSTORAPORTTI LVM2016-00121

KOO Kojo Veera(LVM), Mattila Mervi(YM)

18.04.2016

Asia

Epävirallinen liikenne- ja ympäristöministerikokous Amsterdamissa 14. - 15.4.2016

Kokous

Epävirallinen liikenne- ja ympäristöministerikokous 14.04.2016 - 15.04.2016

Amsterdamissa 14. - 15.4.2016 pidetyn epävirallisen liikenne- ja ympäristöministerikokouksen kattava teema oli älykäs ja kestävä liikkuminen. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner. Älykkään liikkumisen osalta Suomi korosti automatisaation edistämistä kaikissa liikennemuodoissa turvallisesti ja kokeiluja hyödyntäen. Kestävän liikkumisen osalta kokouksessa keskusteltiin tieliikenteen päästöjen vähentämisestä, jossa Suomen näkemyksen mukaan keskeistä on toimenpiteiden kustannustehokkuus ja laajaa keinovalikoima. Tärkeimpiä keinoja ovat fossiilisten polttoaineiden korvaaminen kestävämmillä vaihtoehdoilla sekä ajoneuvojen ja koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuden parantaminen esimerkiksi Liikenne palveluna -ajattelua edistämällä. Kokouksessa keskusteltiin myös kansainvälisen lento- ja meriliikenteen päästöjen vähentämisestä. Näiden liikennemuotojen osalta päästöjen vähentämisestä sovitaan Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO) ja Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO). Suomi piti keskustelussa tärkeänä, että molemmissa järjestöissä voidaan jo vuoden 2016 aikana ottaa merkittäviä edistysaskelia ja että sääntely tukisi täsmällisesti ja oikea-aikaisesti innovaatioita, vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa ja energiatehokkuutta parantavien ratkaisujen kehittämistä. Kokouksen lopuksi liikenneministerit keskustelivat lyhyesti liikenteen turvatoimista Brysselin 22.3.2016 terrori-iskujen johdosta sekä siitä, millaisia vaikutuksia Schengen-alueella käyttöön otetuilla rajatarkastuksilla ja maahanmuuttokriisillä yleisesti on tai tulee olemaan liikenteeseen. Ministeri Berner tapasi kokouksen aikana useita EU-ministerikollegoitaan. Kahdenvälisessä tapaamisessa Slovakian tuoreen liikenneministerin Roman Brecelyn kanssa kuultiin liikenne- ja viestintäasioiden käsittelystä Slovakian EU-puheenjohtajuuskaudella syksyllä 2016.

Liikenneministereiden keskustelu älykkäästä liikkumisesta

Kokouksen avauspuheenvuorossaan Hollannin liikenneministeri Melanie Schultz van Haegen totesi, että tieliikenteen automatisaatio on nyt nostettu ensimmäistä kertaa poliittiseen keskusteluun, ja asetti tavoitteeksi automaattiajamisen mahdollistamisen vuoteen 2019 mennessä. Avoimia kysymyksiä on vielä (mm. älykkään infran rahoittaminen, vastuut onnettomuuksista ja vahingoista,

tyyppihyväksynnät, jne.), mutta kaikkien jäsenmaiden ei tarvitse edetä samaan tahtiin, vaan keskustelun ja yhteistyön kautta voidaan oppia toisiltamme. Tärkeää on kokeilujen mahdollistaminen kokemuksen ja tiedon kartuttamiseksi ja se, ettei lupaavia kehitysaskeleita tukahduteta liialla sääntelyllä. Ministeri Schultz nosti esiin myös eurooppalaisen autoteollisuuden, joka käy kilpajuoksua USA:n ja Aasian autovalmistajien kanssa automaattisten ratkaisujen kehittämisessä. Komissiota ministeri Shcultz kehotti tehostamaan koordinaatiota esim. nimeämällä yhden vastuukomissaarin. Kokouksessa hyväksyttiin puheenjohtajan julkilausuma automaattisista ja keskustelevista ajoneuvoista.

Liikennekomissaari Violeta Bulc toi esiin uuden teknologian mahdollisuudet yhteiskunnalle ja ihmisille, esim. seniorikansalaisille ja vammaisille, ja korosti, ettei komissio halua olla este tälle myönteiselle kehitykselle. Uusien teknologioiden mahdollistamiseksi täytyy määrittää yhteinen visio ja päämäärä, avoimet kysymykset sekä tarvittavat toimenpiteet ja sen jälkeen edetä systemaattisesti kohti yhteentoimivaa, eurooppalaista järjestelmää.

Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtaja Michael Cramer (Greens/EFA) korosti puheenvuorossaan tavallisten ihmisten tarpeita. Päätöksentekijöiden tehtävänä on ratkaista, mitä yhteiskunnallista hyvää tavoitellaan ja miten se voidaan saavuttaa.

Eurooppalaisen autoteollisuuden etujärjestö (ACEA) toi puheenvuorossaan esiin rekkojen letka-ajelukokeilun (*European Truck Platooning Challenge*), joka on merkittävä edistysaskel rajatylittävän automaattiajamisen mahdollistamisessa. Tutkimusten mukaan älykkäillä liikennejärjestelmillä voidaan saavuttaa 20 prosentin päästövähennykset ja helpottaa haja-asutusalueilla asuvien ihmisten ja erityisryhmien elämää. Tärkeää on määritellä yhteiset käsitteet (esim. ero ”connectivity” ja ”automation” välillä). Lisäksi tarvitaan mahdollisimman nopeasti luotettava 5G-verkko, koska se on välttämätön monille turvallisuusjärjestelmille. Vastuu- ja tietosuoja/tietoturvakysymykset on myös ratkaistava.

Jäsenvaltioiden puheenvuoroissa korostettiin toisaalta automatisaation suurta potentiaalia liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiselle ja liikenteen hiilijalanjäljen pienentämiselle, toisaalta tietoturvaan ja sosiaalisiin vaikutuksiin liittyviä haasteita. Useat maat kaipasivat yhdenmukaisia käsitteitä, selkeää lainsäädäntökehystä sekä huolellisia vaikutusarviointeja. *Learning by experience/learning by doing* -lähestymistapa sai kannatusta useilta puhujilta. Tuleva EU-puheenjohtajamaa Slovakia lupasi jatkaa Hollannin työtä älykkään liikkumisen edistämisessä.

Ministeri Anne Berner kiitti puheenvuorossaan puheenjohtajaa selkeästä visiosta ja kunnianhimosta, jotka käyvät ilmi julkilausumasta. Ministeri Berner nosti esiin tarpeen tarkastella liikennettä ja viestintää yhdessä, koska automatisaation mahdollistaminen ja tulevaisuuden liikennejärjestelmä ylipäätään nojaa pitkälti laadukkaisiin, luotettaviin ja turvallisiin viestintäyhteyksiin (esim. 5G, tietoturva). Esimerkkinä kansallisista toimista ministeri Berner nosti liikenne- ja viestintäministeriössä vuoden 2016 alussa toteutetun organisaatiouudistuksen, jossa liikenne- ja viestintäpolitiikan osastot yhdistettiin. Ministeri Bernerin mukaan olennaista on digitalisaatiota ja innovaatioita tukevan toimintaympäristön luominen, jossa keskeistä on tilan luominen uusille, käyttäjien tarpeisiin vastaaville palveluille ja uudelle yrittäjyydelle sääntelyn uudelleentarkastelun ja purkamisen keinoin. Piristyvän talouden kautta on myös mahdollisuus saada varoja infrastruktuurin parantamiseen ja päivittämiseen vastaamaan digitalisaation ja tulevaisuuden liikennejärjestelmän vaatimuksia. Ympäristö- ja sosiaaliset näkökohdat on myös tärkeää huomioida. Eri sektoreiden välinen yhteistyö on välttämätöntä kansallisesti, komissiossa ja EU-tasolla. Lisäksi tarvitaan kunnianhimoa, selkeitä aikataulutavoitteita ja *learning by experience* -lähestymistapaa.

Komissaari Bulcin loppupuheenvuorossa komissaari kehotti jäsenmaita hyödyntämään uusia rahoitusinstrumentteja, erityisesti EFSI:ä, älykkään liikkumisen mahdollistamiseksi. Komissio

valmistelee parhaillaan tiedonantoa yhteentoimivista älykkäistä liikennejärjestelmistä. Tiedonannon on tarkoitus valmistua syksyllä 2016. Komissaari viittasi puheenvuorossaan myös valmisteilla oleviin maantieliikennettä koskeviin aloitteisiin, joissa multimodaalisuus on tärkeä ottaa huomioon. Komissaari otti vastaan myös jäsenvaltioiden viestin koordinaation parantamisesta komission sisällä. Tietoturvan osalta komissaari ehdotti horisontaalin asiantuntijaryhmän kokoamista selvittämään tietoturvaan liittyviä haasteita. Puheenvuorossaan komissaari nosti esiin pohjoismaisen Nordic Way -hankkeen hyvänä esimerkkinä EU-rahoitusta saaneesta älyliikennehankkeesta. Komissaari mainitsi myös liikennekaaren, ja pyysi Suomea johtamaan työtä eurooppalaisen tieliikennelainsäädännön kehittämiseksi (”*European Highway Code*”).

Ympäristöministereiden keskustelu vihreästä liikkumisesta

Puheenjohtajamaa Hollannin ympäristöministeri Dijksma totesi Pariisin ilmastotavoitteen vaativan merkittäviä toimia kohti vähä- ja nollahiilistä liikennettä. Liikenteen osuus EU:n $C0_2$-päästöistä on 25 prosenttia ja tavoitteemme on vähentää päästöjä 60 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Päästöjen vähentäminen luo myös suuria mahdollisuuksia vihreälle kasvulle ja työpaikkojen luomiselle. Kestäviä teknologioita ja polttoaineita on jo olemassa – nyt tarvitaan muutoksen nopeuttamista ja toimien moninkertaistamista. EU tarvitsee kunnianhimoisen ja realistisen post 2020 kehikon. Eurooppa tarvitsee uusia kannustimia edistyneille biopolttoaineille. Uusien ajoneuvojen tulee mahdollistaa 0-päästöt vuonna 2035, jotta liikenteelle asetetut vuoden 2050 tavoitteet voidaan saavuttaa. Polttoaineiden tehokkuudelle (*fuel efficiency*) ja raskaille ajoneuvoille pitää asettaa standardit. Hallitukset voivat nopeuttaa muutosta julkisilla hankinnoilla, mutta yksityinen sektori tekee muutoksen. Puheenjohtaja kysyi jäsenmaiden näkemystä siitä, mitä instrumentteja tarvitaan EU ja kansallisella tasolla siirtymisessä vähä- ja nollapäästöisiin polttoaineisiin ja ajoneuvoihin sekä mihin toimiin jäsenmaat ovat ryhtyneet liikenteen viherryttämisessä.

Ympäristökomissaari Vella muistutti, että kyse ei ole vain vähähiilisyydestä, vaan myös hyötyjen maksimoinnista ja resurssitehokkuudesta sekä haitallisten ympäristö- ja terveysvaikutusten pienentämisestä. Ilmanlaatu aiheuttaa ennenaikaisia kuolemia kolme kertaa enemmän kuin liikenneonnettomuudet. Keskittyminen pelkkään moottoreiden tehokkuuteen ei ole riittävää. On tärkeää, että kaupunki- ja haja-asutusalueita ei kohdella samalla tavalla. Huomion tulee olla kaupunkialueilla. Nykyinen järjestelmä on altis väärinkäytöksille (Volkswagen skandaali) ja tarvitaankin kannustimia niille ajoneuvoille, jotka menevät yli vaadittujen standardien. Vella muistutti myös melun merkittävistä terveyshaitoista. Liikennepolitiikan suunnittelussa on otettava paremmin huomioon biodiversiteetin heikkeneminen, maankäyttö ja maaperän pilaantuminen. Biopolttoaineissa tärkeintä on niiden laatu. Tulevaisuuden liikennepolitiikassa tärkeitä mahdollisuuksia ovat jakamismallit ja muut uuden tyyppiset liikenteenkäyttöratkaisut. Tulevaisuuden innovaatiot ovat jo pitkällä. Uusista keksinnöistä komissaari mainitsi *solar roadways*, joilla voi korvata asfalttia, sekä bussipysäkeillä latautuvat sähköbussit. Hallinnon tehtävä on paitsi säätää lakeja, myös mahdollistaa muutos. Yksityinen sektori löytää kyllä ratkaisut, mutta sille on annettava selkeät politiikat.

Jäsenvaltioiden puheenvuoroissa sähköautoja pidettiin monessa puheenvuorossa tulevaisuuden autoina. Biopolttoaineiden osalta peräänkuulutettiin laadun merkitystä. Moni maa peräänkuulutti raskaille ajoneuvoille pakollisia standardeja. Monessa puheenvuorossa korostettiin Horizon 2020 -tutkimusohjelman roolia. Nollapäästöteknologia on jo olemassa, tarvitaan vain ajattelutavan muutos. Moni itäisen Euroopan maa totesi rahoituksen saatavuuden olevan tärkeää, viittasi käytettävissä oleviin tuloihin ja kertoi olevansa vasta alussa liikenteen viherryttämisessä. Nämä maat korostivat myös tietoisuuden ja kulttuurin muutoksen merkitystä. Etelä-Euroopan maat taas korostivat autokulttuurin muuttamista ja julkisen liikenteen suurempaa roolia sekä pyöräilyn ja kevyen liikenteen väylien merkitystä.

Suomi korosti puheenvuorossaan, että liikenteen ympäristöongelmia ei ratkaista millään yhdellä toimella, vaan tarvitaan useita eri toimia: liikenteen energiatehokkuuden lisäämistä ja koko liikennejärjestelmän parantamista. Suomessa kehitetyllä liikenne palveluna -konseptilla (*Mobility as a Service*, MaaS) voidaan tarjota innovatiivisia, yksilöityjä liikkumispalveluita kuluttajille. Uudenlaiset liikenteen palvelut vähentävät riippuvuutta autosta, tekevät julkisesta liikenteestä houkuttelevampaa ja auttavat kehittämään jakamistaloudelle perustuvia palveluita. EU:ssa pitäisi asettaa tavoite uusiutuvalle energialle liikenteessä v. 2020 eteenpäin. Tämä tulee tehdä teknologianeutraalisti. Suomen tavoite on nostaa biopolttoaineiden osuus liikenteessä 20 prosenttiin vuonna 2020. Vuonna 2014 lähes kaikki biopolttoaineet Suomessa olivat jätepohjaisia ja kaksinkertaisena laskettuja.

UK:lla on tavoite, että vuonna 2050 kaikki uudet autot ovat nollapäästöisiä. Näiden autojen myynti kasvaa nopeasti, vuonna 2015 jo 2 prosenttia myydyistä autoista. Saksan mielestä liikenteessä ollaan menossa kohti sähköautoja. Biopolttoaineiden käytölle on rajansa, eikä se ole mahdollinen ratkaisu liikenteelle globaalisti. Saksa viittasi maan riittävyyteen ja maankäytön ratkaisevaan rooliin. Tanska esitti pakollisia sekoitusvaatimuksia biopolttoaineille. Biopolttoaineissa on siirryttävä edistyneisiin biopolttoaineisiin. Jäsenmaiden on saatava käyttää taloudellisia ohjauskeinoja saastuttaja-maksaa -periaatteen mukaisesti. Norja kertoi, että heillä on maailman korkein sähköautojen osuus ja että sähköautot ovat pian kilpailukykyisiä. Oleellista ovat pitkäaikaiset johdonmukaiset liikennestrategiat.

Luxemburg korosti paradigman muutoksen välttämättömyyttä. Auton hankkimista ei pitäisi tehdä houkuttelevammaksi, vaan tulee miettiä kokonaan muita keinoja liikkumistapojen muuttamiselle. Autojen määrä tulee saada alas, mm. siksi että autot vievät niin paljon maata muilta käyttötarkoituksilta. Autojen päästöjen vähentämisessä taas vihreä sähkö tulee olemaan avainasemassa. Belgia muistutti, että jo ruuhkien takia autojen määrää tulisi vähentää. Toistaiseksi sähköautot ovat kuluttajille hankalia latauspaikkojen vähyyden vuoksi. Slovenia toi esille, että autoja käytetään vain 5 prosenttia ajasta, mikä on ristiriidassa kiertotalouden kanssa.

Irlanti korosti liikenteen terveyshaittoja. Liikennepolitiikkaa ja -säädöksiä tulisi laatia koordinoidummin lainsäädäntöön parempaan laatuun liittyvän ns. *Make it Work* -aloitteen hengessä. Portugali toi puheenvuorossaan esiin oikeudenmukaisuuden. Esimerkiksi tukea ei tulisi antaa vain sähköautoille, jotka eivät ole kaikille mahdollisia. Kaupunkialueille sähköajoneuvot ovat kaikkein lupaavimpia. Ranska kertoi asettaneensa tavoitteeksi 15 prosenttia biopolttoaineille liikenteessä vuonna 2030. Itävalta on yksi Euroopan läpikulkumaista. EU:hun tarvitaan kannustimia, biopolttoaineita, rekoille CO_2-rajat ja liikkumisen hallinnointia (*pan European mobility Master Plan*).

Euroopan parlamentin jäsen Julie Girling (UK/ECR) toivoi puitteita vaihtoehtoisille polttoaineille. Keskustelussa on viime aikoina ollut esillä hiilidioksidi, ja muut ympäristönäkökohdat ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Girling on parlamentin raportoija päästökattodirektiivissä ja toivoi jäsenmailta lisää kunnianhimoa direktiiviin.

Euroopan ympäristökeskus (EEA) kertoi, että dieselautojen todelliset ajon aikaiset NO_x-päästöt ovat osoittautuneet 2-5 kertaa korkeammaksi, kuin testioloissa saavutetut tulokset. Tämä voi osaltaan selittää sitä, mikseivät NO_x-päästöt ole pienentyneet niin paljon kuin on odotettu. EEA:n mukaan Euroopan liikenne on hyvin haavoittuvainen ilmastonmuutokselle (tulvat, myrskyt jne) ja liikennejärjestelmät tulisi sopeuttaa ilmaston muuttumiseen. EEA:n mielestä sähköautot eivät yksin voi ratkaista liikenteen ongelmia. Jos kaikki siirtyisivät sähköautoihin, olisi meillä käsissämme hyvin suuria ympäristöongelmia (vrt. resurssitehokkuus, kiertotalous, kemikaalien käyttö).

Transport & Environment -järjestö totesi, että biopolttoaineissa laatu on tärkeintä. Järjestön mukaan tällä hetkellä biopolttoaineet EU:ssa keskimääräisesti vielä vaikuttavat ilmastonmuutosta kiihdyttävästi.

Liikenne- ja ympäristöministereiden yhteinen tilaisuus aiheesta ”innovointi tulevaisuutta varten”

Interaktiivinen, videoista ja moderaattorin johtamasta spontaanista keskustelusta muodostunut epämuodollinen tilaisuus, jossa osallistujat ottivat kantaa erilaisiin tulevaisuuden näkymiin ja toimenpidevaihtoehtoihin sähköisen järjestelmän kautta.

Liikenne- ja ympäristöministereiden keskustelu aiheesta ”COP21-seuranta: Globaalit ratkaisut lentoliikenteelle ja merenkululle”

Puheenjohtajamaa Hollannin ja jäsenvaltioiden puheenvuoroissa korostettiin kunnianhimoista mutta realistista ja rakentavaa politiikkaa, jotta globaaliin ratkaisuun voidaan päästä Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO). Puheenvuoroissa korostettiin myös komission ja jäsenvaltioiden välistä rakentavaa yhteistyötä globaalien ratkaisujen saavuttamiseksi sekä kumppanuuksien etsimistä Euroopan ulkopuolisten maiden ja sidosryhmien kanssa. Tärkeää olisi saada ylläpidettyä vuoropuhelua myös niiden kolmansien maiden kanssa, jotka eivät lähtökohtaisesti ole innokkaita saavuttamaan globaalia, tasapuolista ja sitovaa ratkaisua merenkulun ja lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Myös komissiota muistutettiin sisäisen koordinaation välttämättömyydestä. Tärkeinä ensiaskeleina mainittiin vuonna 2011 IMOssa sovitut uusien alusten energiatehokkuutta koskevat EEDI-säännöt ja huhtikuussa 2016 MEPC-komitean kokouksessa sovittava merenkulun CO_2-päästöjä koskeva globaali tietojenkeruujärjestelmä (MRV-järjestelmä). EU:n meriliikeenteen MRV-asetuksen osalta muistutettiin tarpeesta päivittää se vastaamaan IMOssa saavutettavaa globaalia ratkaisua. Useat jäsenvaltiot nostivat esiin myös innovaatioiden, puhtaan teknologian ja vaihtoehtoisten käyttövoimien merkityksen lentoliikenteen ja merenkulun viherryttämisessä.

Suomen puheenvuorossa ministeri Anne Berner korosti aktiivisen ja rakentavan yhteistyön ja vuoropuhelun merkitystä kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja toisaalta eurooppalaisen kilpailukyvyn, talouskasvun ja työllisyyden turvaamiseksi. Ministeri Berner antoi vahvan tukensa globaalien ratkaisujen saavuttamiseksi ICAOssa ja IMOssa ja korosti, että tulevan sääntelyn tulee tukea energiatehokkuutta parantavien, digitalisaatiota ja tietoa hyödyntävien innovaatioiden kehittämistä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä. Ministeri Berner kertoi myös Suomen osaamisesta edistyneiden biopolttoaineiden ml. lentoliikenteeseen sopivat polttoaineet, kehittämisessä.

Komission puheenvuoroissa (ilmastokomissaari Miguel Arias Cañete ja liikennekomissaari Violeta Bulc) korostettiin myös globaalin ratkaisun ensisijaisuutta ja komission määrätietoista työskentelyä sen saavuttamiseksi. ICAOn osalta komissio pitää tämänhetkistä ehdotusta vaatimattomana mutta tärkeänä ensimmäisenä askeleena lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Komissio myönsi tarpeen riittävän joustaviin kantoihin, mutta toisaalta korosti, että kokonaistavoitetta ei tule vaarantaa ja lentoyhtiöiden syrjimättömästä kohtelusta on huolehdittava. Komission näkemyksen mukaan neuvottelujen edetessä tulee pöydälle vielä vaatimuksia lisäpoikkeuksista, jotka lisäävät päästöeroa (*emission gap*). Komissio muistutti myös Euroopan parlamentin keskeisestä asemasta, koska tulevat päättämään yhdessä neuvoston kanssa EU:n lentoliikenteen päästökauppajärjestelmän revisiosta. IMOn osalta huhtikuussa 2016 MEPC-komitean kokouksessa sovittavan merenkulun globaalin MRV-järjestelmän osalta järjestelmän pakollisuus on ”must” ja lisäksi tehokkaan täytäntöönpanon on oltava mahdollista. Komissio pitää myönteisenä merkkinä sitä, että tämänhetkisten tietojen perusteella IMOssa ollaan valmiita neuvottelemaan myös tiekartasta tulevista päästövähennystavoitteista sopimiseksi. Komission mukaan on välttämätöntä, että myös merenkulkusektori vastaa ilmastonmuutoksen haasteisiin ja kantaa osansa päästövähennystoimista.

Euroopan parlamentin puheenvuorossa (Michael Cramer, Greens/EFA) vaadittiin eri liikennemuotojen tasapuolista kohtelua siten, että myös merenkulku ja lentoliikenne osallistuvat päästötalkoisiin.

Tuleva puheenjohtajamaa Slovakia ilmoitti 11. – 12.7.2016 pidettävästä epävirallisesta ympäristöministerikokouksesta, jonka osana on myös yhteiskokous energiaministereiden kanssa kiertotaloudesta 12.7.2016.

Liikenneministereiden keskustelu liikenteen turvatoimista

Keskustelu liikenteen turvatoimista käytiin Brysselin 22.3.2016 terrori-iskujen johdosta. Vain muutamat jäsenmaat pitivät puheenvuoron. Puheenvuoroissa toisaalta kannatettiin lisäturvatoimia ja yhteistyön vahvistamista (Ranska), toisaalta tuotiin esiin vapaan liikkuvuuden turvaaminen (Italia), lisäturvatoimien kustannustehokkuuden varmistaminen (Euroopan parlamentti ja UK) ja paikalliseen uhkatasoon sovittaminen (UK).

Liikennekomissaari Violeta Bulcin puheenvuorossa pidettiin tärkeänä turvata nykyisten säädösten täytäntöönpano mahdollisimman järkevällä tavalla ja varmistaa toisaalta turvallisuus, toisaalta vapaa liikkuvuus ja käytännöllisyys. Lentoliikenteen osalta komissaari Bulc mainitsi, että ICAOlle on esitetty kyberturvallisuuden ottamista yhdeksi ydinteemaksi vuonna 2017. Komissio toivoi jäsenmailta selkeitä kannanottoja siitä, miten pitkälle ne ovat valmiita menemään.

Puheenjohtajamaa Hollanti harkitsee asian nostamista uudelleen keskusteluun Luxemburgissa 7.6.2016 pidettävässä liikenneneuvostossa, jossa odotetaan jäsenvaltioita selkeitä kannanottoja siitä, mitä halutaan.

Liikenneministereiden keskustelu aiheesta ”raja-asiat”

Liikenneministerit keskustelivat vaikutuksista, joita Schengen-alueella käyttöön otetuilla rajatarkastuksilla ja maahanmuuttokriisillä yleisesti on tai tulee olemaan liikenteeseen. Vain muutamat jäsenmaat pitivät puheenvuoron. Puheenvuoroissa korostettiin ongelmia, joita massiivinen muuttoliike on aiheuttanut, ja toivottiin solidaarisuutta (Kreikka, Italia), perusteltiin tilapäisten sisärajatarkastusten ja henkilöllisyystodistusten tarkistamisvelvoitteiden käyttöönottoa sisäisellä turvallisuudella ja vakaudella (Ruotsi) ja pidettiin tärkeänä ylimääräisten toimien tilapäistä luonnetta ja tekemistä yhteisten pelisääntöjen mukaan (Romania) sekä eurooppalaisen ratkaisun ensisijaisuutta (Euroopan parlamentti).

Komission puheenvuorossa (liikenteen ja liikkumisen pääosasto DG MOVE) korostettiin sisärajatarkastusten palauttamisen saavan olla vain tilapäistä ja kerrottiin komission seuraavan tilannetta ja kansalaisille, elinkeinolle koituvia kustannuksia ja haittoja.

Puheenjohtajamaa Hollanti harkitsee asian ottamista uudelleen keskusteluun Luxemburgissa 7.6.2016 pidettävässä liikenneneuvostossa.

Kahdenvälinen tapaaminen Slovakian liikenteestä, rakentamisesta ja alueellisesta kehityksestä vastaavan ministerin Roman Brecelyn kanssa

Vain kolme viikkoa sitten ministerinä aloittanut Roman Brecely kertoi Slovakian EU-puheenjohtajuuskauden painopisteistä liikenteen ja viestinnän osalta. Liikenteessä painopiste tulee olemaan lentoliikennepaketissa ja ICAOn syyskuussa 2016 pidettävän yleiskokouksen valmistelussa.

Lisäksi pyritään edistämään sisävesiliikenteen ammattipätevyyksiä koskevan direktiivin käsittelyä. Merenkulun osalta komissiosta on odotettavissa merenkulun turvallisuutta koskevia ehdotuksia, joiden käsittely aloitettaneen Slovakian kaudella. Viestinnän osalta digitaalisia sisämarkkinoita koskevat aloitteet ovat keskiössä. Ministeri Anne Berner kertoi puolestaan Suomen liikenne- ja viestintäpoliittisista prioriteeteista.

Suomen edustajat

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner, ylijohtaja Olli-Pekka Rantala/LVM, ylijohtaja Tuula Varis/YM, hallitussihteeri Veera Kojo/LVM, ylitarkastaja Mervi Mattila/YM

Asiakirjat

-

Liitteet

Viite

Asiasanat	ajoneuvot, ICAO, IMO, lentoliikenne, liikennepolitiikka, liikennepolttoaineet, merenkulku, rajavalvonta, tieliikenne, turvapaikanhakijat, ympäristöpolitiikka, älyliikenne, liikenneturvallisuus
Hoitaa	**LVM, SM, UM, YM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIK, MMM, OKM, OM, PLM, STM, TEM, TPK, TRAFI, TULLI, VM, VNK