Liikenne- ja viestintäministeriö NEUVOSTORAPORTTI LVM2019-00149

KOO Orjasniemi Tiia(LVM), Kekki Maria(LVM)

28.03.2019

JULKINEN

Asia

Epävirallinen liikenneministerikokous 26.-27.3.2019 Bukarestissa

Kokous

Epävirallinen liikenneministerikokous 26.03.2019 - 27.03.2019

Komissaari Violeta Bulc esitteli EU:n multimodaalivuoden 2018 tuloksia ja multimodaalisuuden edistämiseen liittyviä avainelementtejä. Jäsenmaiden puheenvuoroissa korostettiin erityisesti digitalisaation avaamien mahdollisuuksien hyödyntämistä, rahoituksen merkitystä, sekä tarvetta siirtymälle tieliikenteestä vesireiteille ja raideliikenteeseen. Useat jäsenmaat toivat esiin tarpeen jatkotoimille multimodaalin rahtiliikenteen kehittämiselle.

Liikenneministerit keskustelivat EU:n pitkän aikavälin päästövähennysstrategiasta (LTS). Komissaari Bulc kertoi EU:n tähtäävän netto-nollapäästöihin 2050. Ilmastonmuutos haastaa koko talouden ja taloudelliset mallit ja vaaditaan muutoksia myös käyttäytymisessä. Näin on käynyt myös kaikissa teollisissa vallankumouksissa aiemmin. 60% tavoitteesta voidaan saavuttaa jo olemassa olevilla toimilla, mutta loppuihin tarvitaan uusia teknologioita ja innovaatioita, mutta aikaa on 30 vuotta.

19 jäsenmaata käytti puheenvuoron ja neuvoston sihteeristön pyynnöstä Suomi aloitti keskustelun. Useat jäsenmaat korostivat henkilöautojen, pakettiautojen ja raskaanliikenteen CO2-raja-arvoja, sähköautojen tukemista ja verohelpotuksia, automaatiota, energiatehokkuutta ja vaihtoehtoisia polttoaineita sekä autokannan uudistumista.

Keskustelussa erottuivat autoteollisuusmaiden puheenvuorot varovaisuudessaan. Vaikka yhteisiä eurooppalaisia toimia kannatettiin tulisi myös huomioida subsidiariteetti, jäsenmaiden erot ja kansainvälisen toiminnan merkitys, erityisesti merenkulussa ja lentoliikenteessä.

Komissaari Bulc kiitti jäsenmaita mielenkiintoisesta keskustelusta ja sitoutumisesta nollapäästöisyyteen. Keskustelua on hyvä jatkaa tästä ja seuraava liikenneministereiden keskustelu LTS:stä käydään kesäkuun virallisessa liikenneneuvostossa.

Romanian liikenneministeri Alexandru Razvan Cuc nosti ensimmäisen keskusteluaiheen, multimodaliteetin, suhteen avainelementeiksi digitalisaation, rahoitusohjelmien tarjoaman tuen sekä matkustajanoikeudet. Ennen jäsenmaiden puheenvuoroja Romania esitteli multimodaalin Constantan satamaa ja sen toimintoja.

Komissaari Violeta Bulc kuvasi multimodaalisuuden teemavuoden tuloksia ja siihen liittyviä kysymyksiä laajemmassa mittakaavassa. Kesäkuun viralliseen liikenneneuvostoon tulee raportti multimodaalisuuden teemavuodesta. Pidemmällä aikavälillä Bulc piti tärkeänä visiota Transport Unionista ja toivoi seuraavan komission nostavan sen asialistalleen. Multimodaalisuuden suhteen Bulc korosti investointien merkitystä, sekä fyysisen, että digitaalisen infrastruktuurin tasolla. Digitalisaatio on tärkeä elementti, ja datan parempaa hyödyntämistä on tuettu useammalla aloitteella, mistä komissaari nosti esiin erityisesti EMSW:n, joka vähentää meriteollisuuden hallinnollista taakkaa. Lisäksi komissaari Bulc nosti esiin multimodaalisuuden kannalta tärkeiksi kysymyksiksi matkustajanoikeudet ja datan avaamisen ja jakamiseen liittyvät kysymykset, joista toivoi neuvoston jatkavan keskusteluja Suomen puheenjohtajakaudellakin.

Useat jäsenmaat toivat kommenteissaan esiin digitalisaation avaamien mahdollisuuksien hyödyntämisen ja painottivat julkisen liikenteen roolia sekä siirtymää tieliikenteestä vesireiteille ja raideliikenteeseen. Myös yhdistetyt kuljetuksen nostettiin avainrooliin monen jäsenvaltion toimesta, mihin komissaari Bulc totesi tarpeen jatkaa keskusteluja. Rahoituksen tärkeys multimodaalisten matkaketjujen kehittämisessä tuotiin esiin monessa jäsenmaan puheenvuorossa

Moni jäsenmaa peräänkuuluttivat puheenvuoroissaan myös jatkotoimia multimodaalin rahtiliikenteen edistämiseksi sekä elektronisten dokumenttien käyttöä rahtiliikenteessä; vahvempia työkaluja toivottiin komission ehdotukseen sähköisistä rahtitiedoista (eFTI) ja korostettiin standardisoinnin merkitystä rahtikirjojen sähköistämiseen.

Suomen puheenvuorossa ministeri Berner nosti esiin kolme prioriteettia multimodaalisuuden kehittämiselle: matkustajanoikeudet, datan avaaminen, sekä yhteentoimivat lippu- ja maksujärjestelmät. Myös Suomi korosti multimodaalisuuden merkitystä rahtiliikenteessä. Liikenteessä tarvitaan uutta näkökulmaa; multimodaali, holistinen näkökulma pitää olla perusta seuraavalle liikenteen valkoiselle kirjalle. Yhteenvedossaan komissaari Bulc totesi olevansa samaa mieltä prioriteeteista.

EU:n pitkän aikavälin päästövähennystrategia - LTS

Liikenneministerit keskustelivat EU:n pitkän aikavälin päästövähennysstrategiasta (LTS) liikenteen näkökulmasta. LTS on ollut esillä jo ympäristö- ja energianeuvostoissa ja siitä keskustellaan myös kiky- ja mahdollisesti myös ecofin –neuvostoissa. Romanian liikenneministeri alusti keskustelua yleisesti ja Romanian ympäristöministeri esitteli LTS:ää yleisesti. Liikenteellä on merkittävä rooli päästövähennystoimissa, kun 25% päästöistä tulee liikenteestä.

Komissaari Bulc kertoi EU:n tähtäävän netto-nollapäästöihin 2050. Ilmastonmuutos haastaa koko talouden ja taloudelliset mallit ja muutoksia vaaditaan myös käyttäytymisessä. Näin on käynyt myös kaikissa teollisissa vallankumouksissa aiemmin. Tavoitteesta 60% voidaan saavuttaa jo olemassa olevilla toimilla, loppuun tarvitaan uusia teknologioita ja innovaatioita, mutta aikaa on 30 vuotta. Nämä päästövähennykset tulee saada aikaan samanaikaisesti EU:n kasvun ja työpaikkojen yleistavoitteiden kanssa. Kulkuneuvojen päivitys vaatii tukea. Vihreä liikenne kasvattaa markkinaosuuttaan. Rahoitusvälineet ovat tärkeitä. CEF:stä 60% vaikuttaa päästövähennyksiin ja myös EFSI ja muut yhteisörahoitusvälineet suhtautuvat hyvin positiivisesti ilmastonmuutoksen torjuntaan liittyviin projekteihin. Automaatio ja autonomiset kulkuneuvot ovat tärkeitä keinoja ja tarvitaan uudenlaista julkisen ja yksityisen puolen yhteistyötä. Vaihtoehtoiset polttoaineet ja käyttövoimat sekä autojen, pakettiautojen ja raskaanliikenteen CO2-raja-arvot ovat keskiössä. Tarvitaan myös teknologisia läpimurtoja ja hiljaisia signaaleja tulisi kuunnella herkällä korvalla. Kaupungit ovat tärkeässä roolissa, lentoliikennettä tulee kehittää ja sosiaalisia innovaatioita tarvitaan. Verotuksen

merkitys käyttäytymisen ohjaamisessa on suuri ja verotukseen liittyen komissiosta on tulossa selvitys, joka julkaistaan kesäkuun neuvostossa.

19 jäsenmaata käytti puheenvuoron ja neuvoston sihteeristön pyynnöstä Suomi aloitti keskustelun. Useat jäsenmaat korostivat henkilöautojen, pakettiautojen ja raskaan liikenteen CO2-raja-arvoja, sähköautojen tukemista ja verohelpotuksia, automaatiota, energiatehokkuutta ja vaihtoehtoisia polttoaineita sekä autokannan uudistumista. Keskustelussa erottuivat autoteollisuusmaiden puheenvuorot varovaisuudessaan.

Komissaari Bulc kiitti jäsenmaita mielenkiintoisesta keskustelusta ja sitoutumisesta nollapäästöisyyteen. Keskustelua on hyvä jatkaa tästä ja seuraava liikenneministereiden keskustelu LTS:stä käydään kesäkuun virallisessa liikenneneuvostossa keskittyen erityisesti liikenteen päästöjen ”negative externalities”.

Muut asiat

Liikenneministerit keskustelivat myös yleiseurooppalaisen TEN-T –suuntaviivojen uudelleenarvioinnin aikaistamisesta, tämä oli ensimmäinen ministeritason keskustelu asiasta. Kokouksen aikataulun venyessä edellisistä aiheista käydyn pitkien keskustelujen vuoksi Suomi ei osallistunut viimeiseen keskusteluun emmekä kuulleet aiheesta käytyä keskustelua.

Suomen edustajat

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner, erityisasiantuntija Maria Kekki, EU-avustaja Tiia Orjasniemi

Asiakirjat

Tarvittaessa keskeisimpien kokouksessa käsiteltyjen asiakirjojen nimi ja viitenumero

Liitteet

Viite

Asiasanat	liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, päästöt, liikenne, liikennepolttoaineet
Hoitaa	**LVM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, STM, TEM, TULLI, UM, VH, VM, VNK, VTV, YM