Liikenne- ja viestintäministeriö MINVA LVM2019-00283

KOH Orjasniemi Tiia(LVM) 10.09.2019

Viite

Asia
Liikenneneuvosto 20.9.2019

Liikenneneuvosto kokoontuu Brysselissä 20.9.2019, ja liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin toimii kokouksen puheenjohtajana. Kokous on Suomen EU-puheenjohtajakauden ensimmäinen liikenneneuvoston kokous. Suomi ei esitä kokouksessa kansallisia kantoja.

Liikenneneuvosto keskustelee Suomen laatiman tausta-asiakirjan pohjalta liikennesektorin roolista EU:n pitkän aikavälin ilmastostrategiaan liittyen. Neuvosto käy keskustelun liikennemuodoittain keskittyen erityisesti toimiin, joilla ilmastoneutraalius voidaan saavuttaa. Keskustelun tavoitteena on pohjustaa liikennesektorin osalta korkeimman poliittisen tason keskusteluja EU:n pitkän aikavälin ilmastostrategiasta, jotta Eurooppa-neuvosto voisi saavuttaa yhteisymmärryksen EU:n päästövähennysstrategiasta vuoden 2019 loppuun mennessä.

Neuvoston lounaalla ministerit keskustelevat rahoitusnäkökulmista liittyen ilmastonmuutoksen lieventämiseen liikennesektorilla. Euroopan investointipankin varajohtaja Andrew McDowell esittelee tähän käytössä olevia rahoitusinstrumentteja.

Asialista:

Perjantai 20.syyskuuta 2019 klo 10.00

Esityslistan hyväksyminen

(mahd.) A-kohtien hyväksyminen

a) Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo

b) Lainsäädäntöasioiden luettelo (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

Muut kuin lainsäädäntöasiat

Puhdas maapallo kaikille: Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta – liikennenäkökohdat
Periaatekeskustelu
[2] 11140/19

Muut asiat

---

[2] Puheenjohtajan ehdottama julkinen keskustelu (neuvoston työjärjestyksen 8 artiklan 2 kohta)

Asia

EU:n strateginen pitkän aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta, liikenneministerikokous, 20.9.2019, Bryssel

Kokous

20.09.2019 - 20.09.2019

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi tiedonannon ’EU:n strateginen pitkän aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta’ 28.11.2018. Tiedonannosta on käyty poliittisia keskusteluja laajasti eri neuvostokokoonpanoissa. Eurooppa-neuvosto korosti kokouksessaan 20.6.2019 YK:n ilmastohuippukokouksen merkitystä Pariisin sopimuksen 1,5 asteen tavoitteen saavuttamisessa. Eurooppa-neuvosto pyysi neuvostoa ja komissiota edistämään työtä niiden edellytysten, kannustimien sekä suotuisan toimintaympäristön luomiseksi, jotka tukevat siirtymistä Pariisin sopimuksen kanssa linjassa olevaan ilmastoneutraaliin unioniin.

Eurooppa-neuvoston jälkeen Suomi päätti järjestää ylimääräisen liikenneneuvoston teemasta. Liikenneneuvoston kokouksessa on tarkoitus käsitellä tavoitteen saavuttamisen edellytyksiä kaikissa liikennemuodoissa. Suomi on valmistellut keskustelua varten tausta-asiakirjan liikenteen ilmastokysymyksistä.

Suomen kanta

Suomen kanta laajemmin koskien koko komission tiedonantoa on esitetty E-kirjeessä E100/2018 vp. Pääministeri Antti Rinteen hallitusohjelman mukaisesti Suomi tavoittelee EU:n pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU saavuttaa hiilineutraaliuden ennen vuotta 2050.

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä kansallisia kantoja.

Pääasiallinen sisältö

Suomi on valmistellut kokousta varten tausta-asiakirjan liikenteen päästövähennyksistä. Keskustelu käydään kolmessa eri sessiossa: tieliikenne, lentoliikenne ja meriliikenne. Tausta-asiakirjassa tuodaan esille liikennemuodoittain päästöjen kehitys, päästövähennystavoitteiden kunnianhimo sekä mahdolliset päästövähennyskeinot. Liikenneneuvostossa käytävän keskustelun tarkoitus on osaltaan pohjustaa ylimmällä

poliittisella tasolla käytäviä keskusteluja, jotta Eurooppa-neuvosto voisi saavuttaa yhteisymmärryksen mahdollisimman kunnianhimoisesta EU:n päästövähennysstrategiasta vuoden 2019 loppuun mennessä.

Puheenjohtaja esittää neuvostossa seuraavat kysymykset:
Kaikki liikennemuodot:

1) Onko nykyinen liikennepolitiikka linjassa pidemmän aikavälin nettonollapäästötavoitteen kanssa? Mitkä keinot edesauttaisivat liikennesektoria vähentämään päästöjä nettonollapäästöjen saavuttamiseksi 2050?
2) Oletteko samaa mieltä, että liikenteen vähähiilisyysstrategia voisi edesauttaa kokonaisvaltaisen päästövähennyspolun aikaansaamisessa kohti nettonollapäästöjä? Tulisiko strategian sisältää kaikki liikennemuodot vai tulisiko laatia erikseen liikennemuotokohtaiset strategiat?

Tieliikenne:

1) Mitkä ovat mielestänne kaikista tehokkaimmat ja realistisimmat keinot vähentää päästöjä tieliikenteessä? Mitä EU:n tasolla tulisi käsitellä seuraavan viiden vuoden aikana?
2) Miten tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää huomioimalla sosiaalinen ulottuvuus sekä tarve sosiaalisesti oikeudenmukaiselle siirtymälle? Mitä uusia politiikkatoimia tarvitaan, jotta varmistetaan sosiaalisesti oikeudenmukainen siirtymä ilmastoneutraaliin talouteen?

Lentoliikenne:

1) Kansainvälisen lentoliikenteen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n viimeistely on parhaillaan käynnissä kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa. Mikä vaikutus mielestänne CORSIA:lla tulee olemaan lentoliikenteen päästövähennyksissä ja miten se tulisi sovittaa yhteen EU:n päästökauppaan?
2) Mitkä ovat mielestänne kaikista tehokkaimmat päästövähennyskeinot lentoliikenteessä huomioiden sosiaalisesti hyväksyttävä saavutettavuus, lentoliikennesektorin sekä muiden lentoliikenteestä riippuvaisten taloudellisten sektoreiden kilpailukyky? Mitä lisätoimenpiteitä voisi tehdä EU:ssa lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi seuraavan viiden vuoden aikana (esim. verotus, jakeluvelvoite uusituville lentopolttoaineille, lennonvarmistusmaksut)?

Meriliikenne:

1) Mitkä keinot ovat mielestänne kaikista tehokkaammat vähentää päästöjä kansainvälisessä merenkulussa?
2) Huomioiden kansainvälisessä merenkulujärjestössä IMO:n päätöksenteon hitaus voi olla tarpeen ottaa käyttöön lisätoimia EU:n tasolla. Mitä lisätoimia päästöjen vähentämiseksi merenkulussa voisi ottaa käyttöön EU:ssa seuraavan viiden vuoden aikana (esim. vaihtoehtoiset polttoaineet, velvoite tarjota maasähköä EU:n satamissa, energiatehokkuuden parantaminen, päästökauppa)?

EU:n strateginen pitkän aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta.

Komissio antoi 28.11.2018 tiedonannon ’EU:n strateginen pitkän aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta (LTS).

Tiedonannossa esitellään potentiaalisia skenaarioita pidemmän aikavälin päästövähennystavoitteiksi. Tiedonannon perusteella on tarkoitus laatia EU:n pitkänaikavälin ilmastostrategia, joka toimitetaan YK:lle vuoteen 2020 mennessä. Ehdotettu strategia ei sisällä uusia politiikkaehdotuksia eikä siinä ehdoteta 2030 tavoitteiden muuttamista. Sen sijaan se asettaa tavoitteet EU:n energia- ja ilmastopolitiikalle ja linjaa, EU:n pitkän aikavälin panostuksen Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteiden saavuttamiseksi. Strategiaehdotuksessa tarkastellaan kahdeksaa erilaista skenaariota Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kaikkien skenaarioiden lähtökohta on vuodelle 2030 sovitut energia- ja ilmastopolitiikat ja -tavoitteet.

Liikenne

Liikennesektorin osalta strategiassa korostuu sektorin keskeinen merkitys päästövähennysten aikaansaamisessa sekä laajan keinovalikoiman tarpeellisuus. Liikenteessä tehtävät vähennystoimet ovat nostettu strategiassa esille omana osakokonaisuutenaan kaikissa kahdeksassa skenaariossa. Strategiassa painottuu tarve kokonaisvaltaiselle näkemykselle liikennesektorin merkityksestä vähennystoimissa, jossa energiatehokkuuden parantaminen, liikenteen uudet palvelut (MaaS), kevyen liikenteen tukeminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja jakeluinfrastruktuurin kehittäminen ovat vähentämistoimien keskiössä. Digitalisaation ja automaation arvioidaan myös tuottavan päästövähennyksiä kaikissa skenaarioissa. Lento- ja meriliikenteen osalta painotetaan globaalien ratkaisujen tärkeyttä samalla kun liikennemuodoille on laskettu myös oma osuutensa päästövähennyksiä skenaarioihin.

Liikenteen osalta on laadittu kahdeksan skenaariota. Skenaariot eroavat siinä, kuinka voimakkaasti niissä hyödynnetään sähköistymistä, vetyä, sähköstä tehtäviä polttoaineita sekä siinä, mikä energiatehokkuuden ja kiertotalouden rooli päästövähennysten tuottamisessa. Kaksi viimeistä skenaariota tuottavat polun jonka myötä pystytään vastaamaan nettonollapäästötavoitteeseen vuonna 2050. Kummatkin skenaariot perustuvat laajaan keinovalikoimaan. Liikenteen sähköistyminen yhdistettynä uusiutuvalla energialla tuotettuun sähköön on tärkeää skenaarioissa, mutta yksinään riittämätön. Niissä liikennemuodoissa, joissa ei sähköistämällä voida vähentää päästöjä, vaihtoehtoiset polttoaineet ovat tärkeässä roolissa. Lisäksi koko liikennesektorin energiatehokkuuden parantaminen on keskeistä. Kaupunkialueilla kaupunkisuunnittelu, turvalliset pyöräily- ja kävelytiet, puhdas julkinen liikenne, uudet jakeluteknologiat ja liikenteen palveluistuminen muuttavat liikkumista. Skenaariossa seitsemän painotetaan teknologian kehitystä vahvemmin kuin skenaariossa kahdeksan missä kiertotalouden rooli sekä kuluttajien käyttäytymisen muutokseen panostetaan vahvemmin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Neuvostossa ei tehdä päätöksiä vaan käydään poliittinen keskustelu.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Liikennejaosto (EU22) 6.9.2019
EU-ministerivaliokunta 13.9.2019

Eduskuntakäsittely

Suomen kanta laajemmin koskien koko komission tiedonantoa on esitetty E-kirjeessä E100/2018 vp.

Liikenneneuvoston 20.9.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 13.9.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Komission arvion mukaan hiilineutraaliin yhteiskuntaa siirtyminen on taloudellisilta vaikutuksiltaan EU:ssa positiivinen, vaikka merkittäviä lisäinvestointeja tarvitaan kaikilla sektoreilla. EU:n talouden odotetaan yli kaksinkertaistuvan, vaikka se saavuttaisi hiilineutraliteetin. Nettonollapäästöihin johtavalla polulla arvioidaan olevan enintään 2 %:n positiivinen vaikutus bruttokansantuotteeseen vuonna 2050 verrattuna siihen, mihin nykyinen politiikka johtaisi. Arvio ei sisällä hyötyjä, joita saadaan vältetyistä tuhoista, joita ilmastonmuutos aiheuttaa, ja niihin liittyvistä sopeutumisen kustannuksista. Modernisointi ja hiilestä irtautuminen laittaa lisäksi liikkeelle merkittävästi uusia investointeja.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2018) 773, Komission tiedonanto: Puhdas maapallo kaikille,
Neuvoston tausta-asiakirja 11140/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Eleonoora Eilittä, LVM, +358 295 342 089

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

LIITTEET

Asiasanat	lentoliikenne, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, päästöt, merenkulku
Hoitaa	**LVM, TEM, YM**
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, SM, STM, UM, VAYLA, VM, VNK, VTV

Euroopan unionin neuvosto

Bryssel, 20. elokuuta 2019
(OR. en)

11140/19

TRANS 406
CLIMA 212
ENV 688
ENER 406
SUSTDEV 105
AGRI 388
ECOFIN 703
COMPET 574
MI 566

ILMOITUS

Lähettäjä:	Puheenjohtajavaltio
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Kom:n asiak. nro:	15011/18
Asia:	Puhdas maapallo kaikille: Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta – Liikenteeseen liittyvät näkökohdat – Periaatekeskustelu

1. Komissio antoi 28. marraskuuta 2018 tiedonannon "Puhdas maapallo kaikille: eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta".

2. Ministereitä pyydetään käymään tiedonantoa koskeva periaatekeskustelu neuvoston (liikenne) 20. syyskuuta 2019 pidettävässä istunnossa. Puheenjohtajavaltio on laatinut tausta-asiakirjan (liitteessä) ja kysymyksiä, jotka auttavat jäsentämään keskustelua.

3. Pysyvien edustajien komiteaa pyydetään panemaan merkille tämän ilmoituksen liitteenä oleva puheenjohtajavaltion tausta-asiakirja ja toimittamaan se neuvostolle edellä mainittua keskustelua varten.

LIITE

Puhdas maapallo kaikille: eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta – Liikenteeseen liittyvät näkökohdat

Liikenteen osuus EU:n kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärästä on noin neljännes, ja liikenne on tällä hetkellä ainoa ala, jonka päästöt ovat kasvaneet.[1] EU:n riippuvuus tuodusta öljystä ja öljytuotteista on nyt yli 85 prosenttia.[2] Liikennepolitiikasta on viime vuosina tullut yksi EU:n ilmastopolitiikan keskeisistä tekijöistä. Samanaikaisesti ilmasto- ja ympäristötavoitteet vaikuttavat merkittävällä tavalla liikenteen tulevaisuuteen. Tarvitaan konkreettisia ja kunnianhimoisia toimenpiteitä ja kokonaisvaltaista lähestymistapaa kaikkien liikennemuotojen osalta merkittävien päästövähennysten toteuttamiseksi ja liikennealan muutoksen käynnistämiseksi. Muilla aloilla tarvitaan monia mahdollistavia politiikkatoimenpiteitä, joihin kuuluvat erityisesti hinnoittelu, tutkimus, kehitys ja innovointi sekä pehmeät toimenpiteet, joilla kuluttajien käyttäytymistä muutetaan.

Pariisin sopimuksen osapuolia pyydetään ilmoittamaan vuoteen 2020 mennessä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävistä, vuosisadan puoliväliin ulottuvista pitkän aikavälin strategioistaan ilmastonmuutosta koskevalle Yhdistyneiden kansakuntien puitesopimukselle (UNFCCC). Komissio antoi 28. marraskuuta 2018 tiedonannon "Puhdas maapallo kaikille: eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta".[3] Tiedonannossa esitetään komission visio taloudellisista ja yhteiskunnallisista muutoksista, joita tarvitaan kasvihuonekaasujen nettopäästöjen vähentämiseksi nollaan vuoteen 2050 mennessä.

Ympäristö- ja liikenneministerien 30. lokakuuta 2018 Grazissa pidetyssä epävirallisessa kokouksessa ministerit keskustelivat puhtaasta, turvallisesta ja kohtuuhintaisesta liikkuvuudesta. Bukarestissa 26. maaliskuuta 2019 pidetyssä liikenneministerien epävirallisessa kokouksessa keskustelujen aiheena oli strateginen pitkän aikavälin visio.

---

1 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Vähäpäästöistä liikkuvuutta koskeva eurooppalainen strategia [COM(2016) 501 final], https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/news/doc/2016-07-20-decarbonisation/com%282016%29501_en.pdf

2 EU Energy in figures, 2018.

3 Komission tiedonanto 28. marraskuuta 2018: https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_fi

Eurooppa-neuvosto pyysi kesäkuussa 2019 neuvostoa ja komissiota edistämään työtä edellytysten, kannustimien ja suotuisan toimintaympäristön luomiseksi, jotta Pariisin sopimuksen mukaisesti voidaan varmistaa siirtymä ilmastoneutraaliin unioniin. Tämän siirtymän olisi säilytettävä Euroopan kilpailukyky, sen olisi oltava oikeudenmukainen ja sosiaalisesti tasapainoinen, siinä olisi otettava huomioon jäsenvaltioiden kansalliset olosuhteet ja kunnioitettava niiden oikeutta päättää omasta energialähteiden valinnastaan ja sen olisi perustuttava jo sovittuihin toimenpiteisiin vuoden 2030 päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Tässä yhteydessä todettiin, että valtaosa jäsenvaltioista katsoo, että ilmastoneutraalius on saavutettava vuoteen 2050 mennessä.

Eurooppa-neuvosto hyväksyi niin ikään kesäkuussa 2019 EU:n ohjelman seuraaviksi viideksi vuodeksi. Uudessa strategisessa ohjelmassa 2019–2024 määriteltyihin prioriteetteihin kuuluu sen varmistaminen, että EU:n politiikat ovat johdonmukaisia Pariisin sopimuksen kanssa, ympäristön tilan parantaminen kaupungeissa ja maaseudulla sekä ilman ja veden laadun parantaminen, joissa liikenteellä on merkittävä rooli.

Päästöjen nopea vähentäminen on välttämätöntä, jotta siirtymä ilmastoneutraaliin EU:hun on mahdollinen. Hallitusten on kyettävä tukemaan meneillään olevia teknologisia muutoksia, joiden tavoitteena on ottaa käyttöön vähäpäästöisiä ja lopulta nollapäästöisiä voimalaitteita ja kestäviä liikennepolttoaineita sekä digitalisoida ja automatisoida liikennesektori. Multimodaalisuus voisi myös merkittävällä tavalla lisätä liikenteen tehokkuutta ja ympäristökestävyyttä. Eri liikennemuotojen parempi integroiminen ja yhdistetty käyttö voi auttaa hyödyntämään kunkin liikennemuodon vahvuuksia ja vähentää näin ulkoisvaikutuksia, kuten päästöjä tai liikenneruuhkia. Ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämisen lisäksi erityistoimenpiteitä ovat investoinnit riittäviin multimodaali-infrastruktuureihin ja tuki uudelleenlastauslaitteille infrastruktuurin puutteiden kompensoimiseksi.

Liikennealan ympäristöpolitiikoilla on suuri taloudellinen merkitys. Komissio julkaisi kesäkuussa 2019 tutkimuksen, jossa arvioidaan, että liikenteen ulkoiset kustannukset EU28:ssa ovat noin 1 000 miljardia euroa vuodessa, ja todetaan, että ne on vain osittain sisällytetty hintoihin verojen ja maksujen muodossa. Ulkoiset kustannukset käsittävät ilmastonmuutoksen, ilman saastumisen ja melun, jotka yhteensä merkitsevät noin 440 miljardia euroa vuodessa. Loput ulkoiset kustannukset jakautuvat onnettomuuksiin ja liikenneruuhkiin.

Ulkoisten kustannusten hinnoittelu on tehokas keino torjua ilmastonmuutosta ja muita ulkoisvaikutuksia. Se täydentää muita kuin hinnoitteluun liittyviä toimenpiteitä, kuten sääntelyä. Hinnoittelu voi luoda uusia tulolähteitä talousarvioon. Lisäksi ulkoisten kustannusten hinnoittelu on palkitsevaa niille yrityksille ja kansalaisille, jotka investoivat kestävämpiin teknologioihin.[4] TEN-T-politiikka, johon sisältyy älykkäitä ja innovatiivisia osatekijöitä, on vahvistamassa asemaansa tehokkaan, turvallisen ja kestävän liikennejärjestelmän mahdollistajana. Tämä rooli saa erityistä huomiota TEN-T-politiikan uudelleentarkastelussa, joka käynnistettiin tänä vuonna. Samansuuntaisesti Verkkojen Eurooppa -ohjelmalla on tuettu pääasiallisesti kestäviä liikennemuotoja, ja 72 prosenttia kokonaisrahoituksesta on osoitettu EU:n ilmastotavoitteita edistäviin toimiin. Lisäksi osana Verkkojen Eurooppa -ohjelman rahoitusvälineitä on EIP:n kanssa tehdyssä tarkistetussa rahoitusosuussopimuksessa edelleen kohdennettu rahoitustuotteiden tarjontaa Verkkojen Eurooppa -ohjelman prioriteetteihin liikenteen hiilen määrän vähentämistä ja parempaa yhteenliitettävyyttä koskevien tavoitteiden mukaisesti.

On erityisen tärkeää, että siirtyminen ilmastoneutraaliin talouteen ja yhteiskuntaan tapahtuu oikeudenmukaisesti ja että sen vaikutukset kansalaisillemme, jäsenvaltioille ja Euroopan teollisuudelle ovat selkeästi tiedossa. Tie ilmastoneutraaliin talouteen ja yhteiskuntaan tarjoaa uusia globaaleja liiketoimintamahdollisuuksia ja tilaa innovaatioille. Näitä mahdollisuuksia olisi hyödynnettävä kaikilta osin Euroopan kilpailukyvyn varmistamiseksi ja sen edistämiseksi.

Liikenneala on EU:ssa keskeisessä asemassa ilmastoneutraaliuteen siirryttäessä. Ottaen huomioon strategisen ohjelman 2019–2024 prioriteetit ja Eurooppa-neuvoston pyynnön edistää työtä edellytysten, kannustimien ja suotuisan toimintaympäristön luomiseksi liikenneministereitä pyydetään keskustelemaan näkökohdista, jotka ovat heidän alansa kannalta merkityksellisiä.

[4] Study Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (June 2019): https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

Kysymyksiä kaikkiin istuntoihin

Keskustelujen stimuloimiseksi valtuuskuntia pyydetään tarkastelemaan seuraavia kysymyksiä kaikissa kolmessa istunnossa.

1) *Onko tämänhetkinen liikennepolitiikka linjassa ilmastoneutraaliuteen tähtäävän pitkän aikavälin vision kanssa? Millä toimenpiteillä liikenneala voisi ratkaisevasti edistää ilmastoneutraaliutta vuoteen 2050 mennessä?*

2) Oletteko samaa mieltä siitä, että liikennealan pitkän aikavälin hiilestä irtautumisstrategia avaisi kokonaisvaltaisuudessaan EU:lle mahdollisuuden saavuttaa ilmastoneutraalius? Olisiko strategian sisällettävä kaikki liikennemuodot vai olisiko laadittava alakohtaisia strategioita?

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen maaliikenteessä

Tieliikenne tuo yhteiskunnalle laaja-alaisia hyötyjä, kuten alueellista yhteenkuuluvuutta ja yhteenliitettävyyttä, se parantaa markkinoille pääsyä ja luo työllistymismahdollisuuksia. Samanaikaisesti tieliikenne aiheuttaa noin 70 prosenttia kaikista EU28:n liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä.

Komission tiedonannossa, joka visiota kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta, mainitaan puhtaan liikenteen kannalta keskeisiksi tekijöiksi seuraavat: 1) lisätään vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöä, 2) siirrytään pitkällä aikavälillä vaihtoehtoisiin polttoaineisiin liikenteessä ja 3) parannetaan liikennejärjestelmän tehokkuutta. Lisäksi raideliikenteen markkinaosuuden lisääminen erityisesti rahtiliikenteessä on olennaista ilmastoneutraaliin Eurooppaan vuoteen 2050 mennessä tähtäävän EU:n strategian kannalta.[5]

[5] Puhdas maapallo kaikille – Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta, 28.11.2018, COM(2018) 773 final.

Näihin keskeisiin tekijöihin sisältyy useita toimenpiteitä, jotka ovat siirtymän kannalta olennaisia. Useimmat teknologiat ovat jo käytettävissä ja uusia ollaan kehittämässä. Jo olemassa oleviin ratkaisuihin kuuluvat ladattavat hybridiajoneuvot, akku- tai polttokennokäyttöiset sähköajoneuvot sekä polttokennot, muut vaihtoehtoiset polttoaineet, digitalisaatio sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuuri. Edistyneisiin lippujärjestelmiin perustuvien uusien liikennepalveluiden merkitys on myös kasvamassa. Kaupunkien liikennejärjestelmien tehokkuutta pystytään parantamaan maankäytöllä ja liikennesuunnittelulla sekä edistämällä pyöräilyä, kävelyä ja julkista liikennettä. Liikennemuotosiirtymä maanteiltä rautateille ja vesiliikenteeseen edistää kestävää logistiikkaa ja liikennettä. Verkkoon liitetty, vuorovaikutteinen ja automatisoitu ajaminen voi samanaikaisesti auttaa parantamaan maantiekuljetusten energiatehokkuutta.

EU on sopinut viime vuosina useista tärkeistä lainsäädäntöaloitteista, kuten kevyille ja raskaille hyötyajoneuvoille vahvistetut hiilidioksidipäästönormit, rekkojen aerodynaaminen suunnittelu ja puhtaiden ajoneuvojen julkisia hankintoja koskevat tavoitteet. Eurovinjettiehdotus liittyy suoraan ilmastopolitiikkaan ja ulkoisten kustannusten sisällyttämiseen hintoihin. Neuvosto käy parhaillaan keskusteluja ehdotuksesta, ja puheenjohtajavaltion tavoitteena on saada joulukuussa aikaan yleisnäkemys. Joskin jäsenvaltioilla olisi oltava joustovaraa suunnitella omat tiemaksujärjestelmänsä, uudessa EU:n järjestelmässä olisi otettava huomioon käyttäjä ja saastuttaja maksaa -periaate.

On kuitenkin selvää, että lisäaloitteita tarvitaan. Onnistunut siirtyminen ilmastoneutraaliuteen edellyttää integroitua ja systemaattista lähestymistapaa ja selkeää visiota maaliikenteen hiilestä irtautumisesta. Tähän sisältyy myös pitkän aikavälin varmuus tarvittavien investointien osalta.

Kysymyksiä I istuntoa varten

Keskustelujen stimuloimiseksi kokouksessa valtuuskuntia pyydetään tarkastelemaan seuraavia kysymyksiä ja rajoittamaan puheenvuoronsa kesto kolmeen minuuttiin.

1) *Mitkä ovat mielestänne tehokkaimmat ja realistisimmat toimenpiteet, joita tarvitaan maaliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi? Mitä kysymyksiä tulisi käsitellä EU:n tasolla tulevina viitenä vuotena?*

2) *Miten tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää niin, että otetaan huomioon sosiaalinen ulottuvuus ja oikeudenmukainen siirtymä? Mitä uusia politiikkatoimenpiteitä tarvitaan, jotta helpotetaan sosiaalisesti oikeudenmukaisesti toteutettavaa siirtymää ilmastoneutraaliin talouteen?*

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ilmailussa

Ilmailu on kaikkien nykyaikaisten liikennejärjestelmien erottamaton osa. Se mahdollistaa maailmanlaajuiset yhteydet ja tukee talouskasvua monin tavoin. Toisaalta se on yhä kasvava haaste ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Ilmailun osuus kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä on 2–3 prosenttia ja 3,6 prosenttia EU:n päästöistä, mikä tarkoittaa 13,4:ää prosenttia liikenteen hiilidioksidipäästöistä. Ilmaliikenteen odotetaan kasvavan maailmanlaajuisesti jopa 300 prosenttia vuoteen 2040 mennessä. Ottaen huomioon tuore IPCC-raportti[6] ilmailun on ehdottoman välttämätöntä alkaa vakiinnuttaa päästöjään ja käynnistää toimet päästöjen vähentämiseksi.

Maailmanlaajuinen ilmailuyhteisö on ottanut merkittävän askeleen sopiessaan kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmästä (CORSIA), jonka tavoitteena on hiilineutraali kasvu vuodesta 2020 eteenpäin. CORSIAa koskevat lopulliset neuvottelut ovat käynnissä ja tavoitteena on saada aikaan maailmanlaajuinen järjestelmä, joka on mahdollisimman ympäristöperusteinen, ja varmistaa sen tehokas täytäntöönpano maailmanlaajuisesti vuoteen 2021 mennessä. EU:n tasolla ilmailu sisältyy EU:n päästökauppajärjestelmään, joka kattaa myös ETA:n sisäiset lennot. Vuoden sisällä CORSIA-paketin päätökseen saattamisesta ja ennen järjestelmän aloittamista komission olisi tarkasteltava lainsäätäjille esittämässään kertomuksessa, miten nämä välineet saatetaan osaksi unionin lainsäädäntöä. Komission olisi myös tarvittaessa liitettävä kertomukseensa sellainen ehdotus, joka vastaa pyrkimystä taata ilmailualan panos unionin sitoumukseen vähentää kasvihuonekaasupäästöjä koko talouden laajuisesti vuoteen 2030 mennessä.

Toinen tärkeä aloite on ilmaliikenteen hallinnan parantaminen, minkä myötä tehottoman lentämisen aiheuttamia päästöjä vähennetään. Komissio perusti "viisaiden ryhmän" pohtimaan yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan tulevaisuutta ja antamaan suosituksia, jotta suorituskykyä voitaisiin parantaa ja tarjota parempia palveluja samalla kun otetaan huomioon ilmaliikenteen jatkuva kasvu. Tavoitteena tulisi olla se, että sovitaan yhteisistä ratkaisuista ja tehdään yhteistyötä yhtenäistä eurooppalaista ilmatilaa koskevan lainsäädäntökehyksen päivittämiseksi ja parantamiseksi.

---

6 Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global GHG emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty. https://www.ipcc.ch/sr15/

Uusi teknologia ja ilma-alusten toiminnalliset parannukset, maalaitteiston sähköistäminen ja ilmaliikenteen hallinnassa tehdyt parannukset ovat jo lisänneet huomattavasti ilmailun energiatehokkuutta. EU:n tulevat ja meneillään olevat tutkimus- ja innovointihankkeet luovat perustan huomisen toiminnallisille ja teknologisille ratkaisuille. Tarvitaan kuitenkin vielä paljon lisätoimia ICAOn asettaman hiilineutraalia kasvua koskevan tavoitteen saavuttamiseksi vuodesta 2020 eteenpäin ja erityisesti Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteiden edistämiseksi. Vaikka tiedämmekin, että vaihtoehtoisia polttoaineita on tällä hetkellä rajallisesti saatavilla, kestävät lentopolttoaineet ovat kuitenkin yksi tehokkaimmista toimenpiteistä päästöjen vähentämiseksi. Olisi tarkasteltava EU-tason ja kansallisia toimenpiteitä, joilla voidaan edistää kestävien lentopolttoaineiden tuotantoa ja käyttöönottoa. Lentoliikennettä ollaan sähköistämässä erityisesti lyhyiden ja keskipitkien matkojen osalta, ja hybridilentokoneet ovat kehitteillä, mutta tämä vie vielä kymmeniä vuosia.

Euroopan ilmastotavoitteet ovat olleet esillä viimeaikaisissa lentoverosta ja lentopolttoaineiden verotuksesta käydyissä keskusteluissa EU:ssa. Tarkoituksena on luoda tasapuoliset toimintaedellytykset kaikille liikennemuodoille[7]. Tällä hetkellä fossiilisia lentopolttoaineita ei veroteta EU:n sisäisillä lennoilla tai kansainvälisillä lennoilla, vaikka jotkin jäsenvaltiot soveltavatkin matkustajakohtaisia veroja. Ilmailu on globaali toimiala ja siksi maailmanlaajuiset ratkaisut ovat tärkeitä kilpailukykysyistä mutta myös siksi, että on otettava huomioon tarve arvioida hiilivuodon riskit. CORSIAn pilottivaihe alkaa vuonna 2021 ja ilmailun tämänhetkinen asema päästökauppajärjestelmässä huomioon ottaen on olennaisen tärkeää, että uudet aloitteet suunnitellaan huolellisesti ja johdonmukaisesti. Olisi kuitenkin tarkasteltava tasapainoisia ja tehokkaita alueellisia ratkaisuja, jos ilmastotavoitteidemme mukaista tavoitetasoa ei saavuteta maailmanlaajuisesti.

[7] Ilmailuvero / hiilen hinnoittelu on ollut liikenneneuvoston asialistalla 6. kesäkuuta, talous- ja rahoitusasioiden neuvoston asialistalla 12. helmikuuta ja ympäristöneuvoston asialistalla 5. maaliskuuta Muut asiat -kohtana.

Kysymykset II istuntoa varten

Keskustelujen stimuloimiseksi kokouksessa valtuuskuntia pyydetään tarkastelemaan seuraavia kysymyksiä ja rajoittamaan puheenvuoronsa kesto kolmeen minuuttiin.

1) CORSIAa koskevat lopulliset valmistelut ovat meneillään ICAOssa. *Mikä vaikutus CORSIAlla mielestänne on ilmailun päästöjen vähentämiseen ja miten se olisi integroitava EU:n päästökauppajärjestelmään?*

2) *Mitkä toimenpiteet olisivat mielestänne tehokkaimmat ilmailun päästöjen vähentämiseksi siten, että yhteydet säilyvät jatkossakin kaikkien ulottuvilla ja säilytetään ilmailualan ja muiden siitä riippuvaisten talouden alojen kilpailukyky? Mitä lisätoimia EU voisi tehdä ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tulevina viitenä vuotena (esim. verotus, kestäviä lentopolttoaineita koskeva sekoitusvelvoite, ylilennosta perittävät navigaatiomaksut)?*

Kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen meriliikenteessä

Yli 80 prosenttia kaikesta kauppatavarasta kuljetetaan meriteitse, joten meriliikenne on yhä kansainvälisen kaupan tukiranka. Meriliikenne ja kaikki siihen liittyvä alusliikennepalvelut ovat olennaisen tärkeitä eurooppalaisille yrityksille ja mahdollistavat niiden maailmanlaajuisen kilpailun. Kansainvälinen meriliikenne on kuitenkin kasvihuonekaasupäästöjen kasvava lähde. IMOn kolmannen kasvihuonekaasupäästöjä käsittelevän tutkimuksen[8] mukaan meriliikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöjen kokonaismäärästä on noin 2,5 prosenttia. Päästöjen ennustetaan kasvavan 50–250 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, mikä uhkaa heikentää huomattavasti Pariisin sopimuksen tavoitteita.

[8] Linkki tutkimukseen: http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf

IMO hyväksyi huhtikuussa 2018 alustavan strategian meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi[9]. Tarkoituksena on, että kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen kasvu saadaan pysähtymään ja että kasvihuonekaasupäästöjen vuotuista kokonaismäärää saadaan vähennettyä vuoteen 2050 mennessä ainakin 50 prosenttia vuoden 2008 määriin verrattuna. Lisätavoitteena on saada vähennettyä ne asteittain nollaan tällä vuosisadalla. IMO toteuttaa tällä hetkellä lyhyen aikavälin toimia päästöjen vähentämiseksi jo ennen vuotta 2023 ja kehittää mahdollisia keskipitkän tai pitkän aikavälin toimenpiteitä, joista se aikoo saada aikaan sopimuksen vuoteen 2023 mennessä.

IMOn toimet ovat edistyneet hitaasti huolimatta useiden EU:n jäsenvaltioiden ja muiden IMOn jäsenten pyrkimyksistä kehittää ja panna täytäntöön toimia alusten aiheuttamien päästöjen vähentämiseksi. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen, raportointiin ja todentamiseen tarkoitettua EU:n järjestelmää tarkastellaan parhaillaan uudelleen[10] IMOn hyväksymän maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi. Mittaamiseen, raportointiin ja todentamiseen tarkoitetun EU:n järjestelmän vuonna 2018 keräämät tiedot osoittavat, että EU:n vesillä meriliikennettä harjoittavien alusten hiilidioksidipäästöjen määrä on yli 130 miljoonaa tonnia.

Kansainvälisellä tasolla polttoainekulutuksen ja näin ollen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtääviin toimiin kuuluu pakollisia teknisiä ja operatiivisia toimia energiatehokkuuden lisäämiseksi suunnittelun (EEDI) ja suunnitelman (SEEMP) avulla. Mahdollisia vaihtoehtoja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tai tehokkuuden lisäämiseksi ovat esimerkiksi reittien ja nopeuden optimointi, tuuliaputeknologiat, rahtitilan käytön parantaminen, pääkoneen parannukset, sähköistäminen, sähköiset hybridit ja propulsiivisen hyötysuhteen laitteet. Aluksia koskevien toimenpiteiden lisäksi on olemassa useita tapoja parantaa tehokkuutta satamissa ja koko kuljetusketjussa. Näihin kuuluvat parempi rahdin käsittely, maasähkö, oikea-aikainen saapuminen ja muut digitalisaatioon, automaatioon ja datan jakamiseen perustuvat ratkaisut (tuotu esiin myös MEPC-päätöslauselmassa MEPC.323(74)). Päästöjen vähentämistä voitaisiin parantaa edelleen nopeuttamalla vaihtoehtoisten teholähteiden kuten lähimerenkulun akkuteknologian (esimerkiksi jo liikennöivät sähkölautat ja lyhyiden matkojen konttialukset) käyttöönottoa sekä vähähiilisten/hiilineutraalien polttoaineiden käyttöönottoa kaikessa meriliikenteessä sekä kehittämällä jakeluinfrastruktuuria vastaavasti.

---

9 Initial IMO Strategy on reduction of GHG emissions from ships and existing IMO activity related to reducing GHG emissions in the shipping sector. https://unfccc.int/sites/default/files/resource/250_IMO%20submission_Talanoa%20Dialogue_April%202018.pdf

10 Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen maailmanlaajuisen tiedonkeruujärjestelmän huomioon ottamiseksi, COM(2019) 38 final.

Merenkulun globaalin luonteen vuoksi etusijalle olisi asetettava globaalit toimenpiteet. Jos tavoitetaso ei kuitenkaan maailmanlaajuisesti vastaa Pariisin sopimuksen mukaista sitoumustamme ja ottaen huomioon EU:hun liittyvien päästöjen osuus, voi olla tarpeen tarkastella lisätoimenpiteitä EU:n tasolla.

Kysymykset III istuntoa varten

Keskustelujen stimuloimiseksi kokouksessa valtuuskuntia pyydetään tarkastelemaan seuraavia kysymyksiä ja rajoittamaan puheenvuoronsa keston kolmeen minuuttiin.

1) *Mitkä toimenpiteet olisivat mielestänne tehokkaimpia kansainvälisen meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi?*

2) *IMOn suhteellisen hitaan edistymisen vuoksi saatetaan tarvita lisätoimenpiteitä EU:n tasolla. Mitä lisätoimenpiteitä EU voisi toteuttaa tulevina viitenä vuotena meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi (esim. vaihtoehtoiset polttoaineet, maasähköön kytkemisen pakollinen järjestäminen EU:n satamissa, energiatehokkuuden parantaminen, päästökauppajärjestelmä)?*