Suomen Pysyvä Edustusto Bryssel EUE NEUVOSTORAPORTTI EUE2022-01999

EUE Mansikkaniemi Maija(UM), Asplund Erik(UM)

07.06.2022

JULKINEN

Asia
Liikenneneuvosto

Kokous
Liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto 02.06.2022

Ranskan puheenjohtajuuskauden ainoassa liikenneneuvostossa 2.6. hyväksyttiin yleisnäkemykset kolmesta 55-valmiuspakettiin kuuluvasta säädösaloitteesta: vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevasta asetuksesta, ilmailun vaihtoehtoisia polttoaineita koskevasta asetuksesta sekä merenkulun vaihtoehtoisia polttoaineita koskevasta asetuksesta. Lisäksi hyväksyttiin yleisnäkemykset ro-ro-alusten vuotovakavuutta koskevasta direktiivistä sekä älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin uudistuksesta. Liikenneministerit kävivät myös politiikkakeskustelun eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan TEN-T-asetuksen yksityiskohdista.

Muissa asioissa kuultiin puheenjohtajan tilannekatsaus lentoliikenteen kansainvälisen päästövähennysmekanismi CORSIAa koskevasta täytäntöönpanopäätöksestä, Hollannin ja Itävallan tiedotusasia International Rail Passenger Platformin toiminnasta, Puolan et al. tiedotusasia infrastruktuuri-investoinneista, Tanskan tiedotusasia 3. maiden kuljettajien kasvavasta käytöstä, Kreikan tiedotusasia kahdesta pidätetystä aluksesta sekä tulevan puheenjohtajavaltion Tšekin katsaus tulevasta kaudestaan.

1.Hyväksyttiin esityslista

2. Hyväksyttiin A-kohdat (9391/22 ja 9392/22).

3. Asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (AFIR)

Puheenjohtaja alusti keskustelun todeten tieliikenteen, merenkulun ja ilmailun vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentuneen hyvin epätasaisesti Euroopan unionissa tähän asti. EU:ssa 20% päästöistä aiheutuu tieliikenteestä ja tarvitaan tehokas latausverkosto sekä kevyen (LDV) että raskaan (HDV) tieliikenteen osalta koko TEN-T-verkolla. Vetyä koskevat vaatimukset keskittyvät kaasumuotoisen vedyn tarjoamiseen TEN-T-ydinverkolla ja sen multimodaaleissa solmukohdissa. Merenkulussa satamien ilmanlaadun parantamiselle on välttämätöntä asettaa maasähkön (OPS) käyttövaatimus laiturissa oleville aluksille. Asetusehdotus sisältää myös uudelleentarkastelulausekkeen, jonka myötä komission edellytetään tekevän väliarvio vuonna 2026 ja aina joka viides vuosi sen jälkeen.

Komissaari Vălean korosti puheenvuorossaan päästöttömien ajoneuvojen edistämisen olevan aivan välttämätöntä 2030-tavoitteisiin pääsemiseksi, tarvitaan nopeasti laaja infrastruktuuri koko EU:ssa. Komissaari oli tyytyväinen sitovien vähimmäistavoitteiden ja yhteentoimivuusvaatimusten asettamiseen, mutta piti vähäliikenteisille seuduille joustoa tuovien lausekkeiden kynnysarvoja (AATD) aivan liian korkeina. Myös vedyn kunnianhimoa on merkittävästi vähennetty poistamalla täydentävä TEN-T-verkko ja urbaanit solmukohdat pakollisista vaatimuksista. Neuvottelut Euroopan parlamentin kanssa olisi hyvä päästä aloittamaan viimeistään syksyllä.

Osa jäsenvaltioista korosti puheenvuoroissaan tarvetta huomioida kansalliset erityisolot (esim. vähäliikenteisyys, vuoristot, saaristot, outermost regions), jäsenvaltioiden erilainen lähtötaso ja vaikeasti ennakoitava markkinakehitys. Korkeampaan kunnianhimoon parlamentin kanssa käytävissä neuvotteluissa eivät voi taipua Bulgaria, Latvia, Kroatia, Slovakia, Liettua, Romania, Viro, Slovenia ja Unkari. Raskaan tieliikenteen sähköistymisen osalta korkeampaa kunnianhimoa olisivat sen sijaan toivoneet Italia, Saksa, Tanska, Belgia, Hollanti ja Itävalta. Vedyn osalta varovaisuutta jatkossakin edellyttivät Italia, Bulgaria ja Portugali. Hollanti olisi toivonut vedyn osalta korkeampaa kunnianhimoa ja kattavan TEN-T-verkon takaisin pakollisiin vaatimuksiin. Saksa olisi halunnut sallia vain uusiutuvien polttoaineiden käytön siirreltävissä lentoasemien maakäyttölaitteissa. Nestemäisen maakaasun (LNG) tärkeää roolia jatkossakin siirtymävaiheen polttoaineena korosti Bulgaria. Sen sijaan Ruotsi haluaisi LNG:stä mahdollisimman nopeasti eroon ja panostaa yksinomaan liikenteen sähköistämiseen. Kypros oli tyytyväinen saamaansa poikkeukseen HDV-liikenteen osalta ja korosti tarvetta huomioida (saarivaltioiden) erityispiirteet jatkossakin muissa 55-valmiuspaketin ehdotuksissa. Belgia ja Luxemburg haluaisivat enemmän painotusta liikennemuotosiirtymään kumipyöriltä rautateille. Puola jätti kirjallisen lausuman TEN-T-verkon ja AFIR:n paremmasta synkronoinnista; keskeneräiseen verkkoon kohdistuvia vaatimuksia ei tulisi kiristää rakennushankkeiden ollessa yhä käynnissä.

Ministeri Harakka totesi Suomen puheenvuorossa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin kehittämisen olevan välttämätöntä tulevat ilmastotavoitteet huomioiden; sen kehittymistä tuetaan vahvasti myös kansallisesti. Harvaan asuttujen alueiden ohuiden liikennevirtojen huomiointi ehdotuksessa on hyvä ja tärkeä muutos verrattuna komission alkuperäiseen ehdotukseen. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tulee voida käyttää kaikkia vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten biometaania. Suomi tuleekin tekemään tästä ehdotuksen tulossa olevan raskaan kaluston CO2-standardiehdotuksen yhteydessä.

Yleisnäkemys hyväksyttiin yksimielisesti.

4. Asetus tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisesta kestävälle lentoliikenteelle (ReFuelEU Aviation)

Käsiteltiin puheenjohtajan ehdotusta yleisnäkemykseksi ilmailun vaihtoehtoisia polttoaineita koskevan ns. ReFuel Aviation-asetuksen osalta. Komission ehdotuksen julkaisun jälkeen käydyissä keskusteluissa tekstiin on tuotu seuraavia muutoksia: polttoaineiden raaka-aineiden määritelmää on laajennettu, kansallisille joustoille on annettu rajatusti mahdollisuuksia, sääntöjen kiertämisen estämiseksi tarkoitettuja ns. anti-tankkerointisääntöjä on joustavoitettu, siirtymäaikaa on jatkettu ja kunnianhimon tasoa vuodelle 2030 on korotettu hieman.

Komissio (komissaari Vălean) piti omassa puheenvuorossaan ehdotusta lopulta tasapainoisena, ottaen huomioon jäsenvaltioiden toisistaan poikkeavat näkemykset, vaikka korostikin komission ehdotuksen hyviä puolia.

Jäsenvaltioiden kommenteissa toistui ehdotuksen keskeinen rooli ilmailun päästövähennysten saavuttamisessa. Suurimmat erimielisyydet kohdistuivat polttoaineiden raaka-aineisiin, ja erityisesti vähähiiliseen vetyyn, jonka hyväksymistä synteettisten polttoaineiden valmistuksessa kritisoivat Saksa, Itävalta, Belgia, Espanja, Luxemburg ja Tanska. Puheenjohtajan ehdotus sai kuitenkin myös laajasti tukea ja moni jäsenvaltio korosti, että ehdotuksen hyväksymisen edellytyksenä on se, että teksti säilyy ennallaan. Kansallisten joustojen mahdollisuus sai kiitosta mm. Saksalta ja Tanskalta, kun taas monet maat kuten Malta ja Portugali nostivat esille EU-tason toimenpiteiden etusijan ja tarpeen varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset.

Suomen puheenvuorossa ministeri Harakka korosti tarvetta kunnianhimoisille toimille lentoliikenteen päästövähennyksissä. Tämän ehdotuksen ja päästökaupan osalta ollaan menossa oikeaan suuntaan, vaikka Suomi olisikin voinut hyväksyä myös korkeamman kunnianhimon tason, erityisesti kansallisten joustojen osalta. Suomi on kuitenkin tyytyväinen tekstiin kokonaisuutena, ja pidämme polttoaineiden määritelmää nyt hyvänä, ja voimme hyväksyä tekstin sellaisenaan.

Ehdotus sai lopulta riittävästi kannatusta ja yleisnäkemys hyväksyttiin. Enemmistö jäi ohueksi, Belgian, Luxemburgin ja Espanjan äänestäessä vastaan ja Itävallan sekä Saksan pidättäytyessä äänestämästä. Tanska hyväksyi yleisnäkemyksen, mutta totesi että tulee jatkoneuvottelujen aikana tukemaan vähähiilisen vedyn poistoa asetuksesta.

5. Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien (ITS) käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteita koskevan direktiivin tarkistaminen

Puheenjohtaja esitteli älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevaa ITS-direktiiviä käsittelevän kompromissitekstin, jonka puheenjohtaja katsoi olevan hyvin tasapainossa, keväällä teknisellä tasolla käytyjen tiiviiden keskustelujen pohjalta.

Komissio (komissaari Vălean) piti ongelmallisena, että voimaantulopäivämäärät on otettu pois liitteestä, mikä hidastaa palveluiden ja uusien tietotyyppien käyttöönottoa, ja vaarantaa näistä saatavien hyötyjen realisoitumista. Vălean totesi, että komissio joutuu pitäytymään varauksellisena tästä syystä. Liikenteen digitalisaatio etenee joka tapauksessa, ja Vălean totesi, että EU:n tulee nyt tehdä valinta, haluaako se johtaa vai seurata tätä kehitystä.

Puheenvuoroja käyttäneet jäsenvaltiot pitivät ehdotusta kannatettavana ja monissa puheenvuoroissa toistui teknologianeutraalin sääntelyn tarve. Ministeri Harakka korosti direktiivin uudistuksen tärkeyttä, jotta digitalisaatiossa päästään eteenpäin. Ministeri Harakka yhtyi myös komissaari Vălean näkemykseen siltä osin, että enemmänkin oltaisiin voitu tehdä. Teknologianeutraalius on Suomelle tärkeä kysymys, ja yleisnäkemystä voidaan tukea.

Yleisnäkemys hyväksyttiin yksimielisesti.

6. Direktiivi ro-ro-matkustaja-alusten parannettujen vakavuusvaatimusten käyttöönottoa koskevan direktiivin 2003/25/EY muuttamisesta

Puheenjohtaja ja komissio (pääjohtaja Hololei) korostivat molemmat puheenvuoroissaan vakavuusvaatimusten päivittämisen, yksinkertaistamisen ja IMO:n SOLAS2020-vaatimusten kanssa linjaamisen olevan turvallisuuden kannalta tärkeää. Komissio ei sen sijaan pitänyt voimaantulon viivästyttämistä yhdellä vuodella tarpeellisena.

Ei puheenvuoroja jäsenvaltioilta. Yleisnäkemys hyväksyttiin yksimielisesti.

7. Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (FuelEU Maritime)

Puheenjohtaja korosti nyt käytössä olevien merenkulun polttoaineiden olevan lähes yksinomaan fossiilisia; kannustimia vaihtoehtoisiin polttoaineisiin siirtymiseen tarvitaan. Alustava sopu on saavutettu neuvostoa valmistelleessa Coreper-kokouksessa sen jälkeen, kun ehdotukseen lisättiin AFIR:n kanssa linjassa olevat OPS-vaatimukset, vahvistettiin viranomaisroolia sekä lisättiin kansallisia erityisolosuhteita huomioivia poikkeuksia (outermost regions, saaret ja talvimerenkulku), jotka ovat ajallisesti rajoitettuja 31.12.2029 asti eivätkä vaikuta yleiseen kunnianhimon tasoon. Hiilivuodon ehkäisemiseksi 3. valtion satamiin on lisätty myös ns. transshipment-poikkeus. Ei-biologista alkuperää olevien uusiutuvien polttoaineiden (RFNBO) käyttöön pyritään kannustamaan erillisellä kertoimella.

Komissaari Vălean korosti tarvetta pitää poikkeukset ml. talvimerenkulku ajallisesti rajoitettuna. Tarvitaan myös vahva uudelleentarkastelulauseke, jotta oikea suunta ilmastolain kanssa säilytetään. Osa jäsenvaltioista oli toivonut erityistä RFNBO-kerrointa, jonka komissio voi hyväksyä. Ymmärtää osin myös transshipment-huolen, mutta ehdotuksella voi olla päinvastainen vaikutus pitkän aikavälin kunnianhimoon. Tulisi työskennellä rinnakkain IMO:ssa vastaavan polttoainestandardin luomiseksi. Kunnianhimoa vähentävinä tekijöinä komissaari harmitteli ankkurissa olevien alusten poissulkemista OPS:n käyttövelvollisuudesta. Seuraamusmaksutulojen kohdentaminen kansallisiin budjetteihin innovaatiorahaston sijaan tulee myös johtamaan tulojen epätasaiseen jakaantumiseen jäsenvaltioiden välillä. Myös seuraamusmaksutulojen käyttömahdollisuus polttoaineiden ostamiseen vähentää kustannustehokkuutta ja halukkuutta siirtyä uusiutuviin polttoaineisiin.

Belgia, Tanska, Saksa, Irlanti, Luxemburg, Hollanti ja Ruotsi jättivät kirjallisen lausuman korkeamman ilmastokunnianhimon tarpeesta. Lisättyjen kansallisten poikkeusten ja erityisolojen huomiointiin olivat sen sijaan tyytyväisiä Espanja, Italia, Malta, Kypros, Kroatia, Bulgaria, Romania, Latvia, Liettua, Portugali, Kreikka, Viro, Puola ja Slovenia korostaen tarvetta huomioida jatkossakin EU:n kilpailukyky, hiilivuodon ehkäisy sekä sosiaaliset ja taloudelliset vaikutukset meriklusteriin. Hollanti oli tyytyväinen, että food and feed –pohjoiset biopolttoaineet rinnastetaan nyt ehdotuksessa fossiilisiin polttoaineisiin. Myös Belgia toivoi pikaista siirtymää pois biopolttoaineiden käytöstä. Malta olisi halunnut seuraamusmaksutulot allokoitavan erilliseen Maritime Transition –rahastoon, samoin Kypros, joka toivoi ETS:n yhteyteen perustettavan erityinen rahasto. Ns. land-lock-maista puheenvuoron käytti Slovakia, joka olisi toivonut näille maille vahvempaa poikkeusta asetuksen hallinnollisista vaatimuksista.

Ministeri Harakka korosti Suomen puheenvuorossa pikaista tarvetta vähentää merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä ja säilyttää yleinen kunnianhimo 55-valmiuspaketin osalta. Suomelle merenkulusta vahvasti riippuvaisena jäsenvaltiona kilpailukyvyn turvaaminen ja talvimerenkulun huomioiminen myös 2029 jälkeen on välttämätöntä tasa-arvoisten kilpailuedellytysten (level playing field) säilyttämiseksi. Asiaan tulee kiinnittää erityistä huomioita uudelleentarkastelulausekkeen yhteydessä. Suomi jätti asiasta myös kirjallisen lausuman yhdessä Viron ja Latvian kanssa. Myös Liettua korosti puheenvuorossaan talvimerenkulun pysyvän huomioinnin tarpeellisuutta.

Puheenjohtaja julisti yleisnäkemyksen tulleen yksimielisesti hyväksytyksi aplodein ennen kuin komissio ehti käyttää puheenvuoron, jonka jälkeen komissaari Vălean totesi lyhyesti heidän noteeranneen talvimerenkulkua ja korkeampaa kunnianhimoa koskevat lausumat, mutta jättävän nyt muun kritiikin esittämättä puheenjohtajan jo siirryttyä eteenpäin.

8. Asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (TEN-T)

Puheenjohtaja alusti keskustelua eurooppalaisia liikenneverkkoja koskevan TEN-T-asetuksen osalta toteamalla, että ehdotusta oli käsitelty tiiviisti kevään aikana, ja nyt on ensimmäisen politiikkakeskustelun aika.

Komissio (komissaari Vălean) kiitti kevään aikana tehdystä aktiivisesta työstä. Komissaari muistutti kuitenkin, että Ukrainan sota aiheuttaa geopoliittisen muutoksen suuressa osassa Eurooppaa, ja korostaa paitsi laadukkaan infran merkitystä, myös sen haavoittuvuutta. Vălean korosti myös asetuksen merkitystä päästövähennysten saavuttamisessa, ja viittasi erityisesti kestävän ja älykkään liikkumisen strategiassa asetettuihin tavoitteisiin rautatieliikenteen liikennemuoto-osuuden kasvattamiseksi. Vălean nosti esille lyhyet merikuljetukset, jotka komission ehdotus nostaa samalle tasolle muiden kestävien liikkumismuotojen kanssa. Vălean sivusi myös verkkoa koskevia karttoja ja niiden pohjana olevaa metodologiaa, jonka integriteetti on tärkeää. Tästä huolimatta, uusi geopoliittinen tilanne aiheuttaa kuitenkin joitain tarpeita muutoksille, erityisesti energiakuljetuksien suhteen.

Jäsenvaltioiden puheenvuoroissa toistui kansallisten erityispiirteiden huomioiminen, ja rajallisten resurssien kohdentaminen oikeisiin asioihin, hyvin ennakoitavalla tavalla. Muutama jäsenvaltio korosti myös sotilaallisen liikkuvuuden konseptin tärkeyttä, ja esitti huolensa Ukrainan tilanteen vaikutuksista, paitsi geopolitiikan muutosten, myös infrahankkeiden kohonneiden kustannusten myötä. Liettua nosti erikseen esille tavoitteensa siirtyä yhteiseurooppalaiseen raideleveyteen, huoltovarmuuden ja yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Osa jäsenvaltioista toi esille yksittäisiä muutostarpeita karttoihin, kuten Kroatian satamaverkko ja Visegrad-maiden välisen korkeanopeusjunayhteyden linjaukset.

Ministeri Harakka tuki Suomen puheenvuorossa asetusehdotuksen tavoitteita, mutta muistutti kansallisten olosuhteiden huomioimisen tärkeydestä. Sekä ministeri Harakka, että Ruotsin liikenneministeri Eneroth nostivat esille erityisesti harvaan asutut alueet ja ohuet liikennevirrat. Ministeri Harakka korosti vientikuljetusten infrastruktuurin ja erityisesti satamien merkitystä, ja totesi että kattavalla verkolla aiempien olleiden satamien tulisi pysyä osana verkkoa jatkossakin. Ydinverkkoa taas tulisi satamien osalta laajentaa pohjoisessa, mille on tarvetta erityisesti Venäjän hyökkäyksen myötä muuttuneen geopoliittisen tilanteen myötä. Verkon rahoituksen osalta, budjettia ja rahoitusta koskevat päätökset ovat jäsenvaltioiden toimivallassa. Vaikka ministeri Harakka totesikin, että Suomi tukee komission kanssa käytävän yhteistyön syventämistä, EU-tason tavoitteiden yhteensovittaminen kansallisten tavoitteiden kanssa ei saisi vaikuttaa parlamentaariseen päätöksentekoon. Lopulta, on tärkeää, että asetus sisältää riittävästi joustoa, esimerkiksi kattavan tieverkon vaatimuksiin liittyen, jotta kansalliset toimenpiteet voidaan toteuttaa kustannustehokkaasti ja käyttäjälähtöisesti.

Komissaari Vălean piti positiivisena, että jäsenvaltiot tukevat komission aloitteen taustalla olevia periaatteita. Vălean huomioi jäsenvaltioiden maininneen tässä yhteydessä geopolitiikan ja ilmastotavoitteiden merkityksen. Vălean piti kuitenkin tärkeänä, että verkon vaatimusten korkeasta tasosta pidetään kiinni.

Puheenjohtaja veti yhteen keskustelun. Keskustelun perusteella on selkeä tuki verkon kehittämiselle, ja yhteisymmärrys verkon merkityksestä myös ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Työ jatkuu Tšekin puheenjohtajuuskaudella.

9. Muut asiat

a) Päätös CORSIA-järjestelmän päästöhyvitysvaatimuksista

Puheenjohtaja kertoi aiemmin hyväksytystä neuvottelumandaatista CORSIA-täytäntöönpanopäätöstä koskien. Päätös koskee pilottivaiheen toimeenpanoa, eikä vaikuta varsinaisen päästökauppa-aloitteen käsittelyyn.

b) Rautateiden kansainvälisen matkustajaliikenteen foorumia koskevan toisen tilanneselvityksen esittely
Hollanti ja Itävalta kertoivat international rail passenger platform-työn etenemisestä. Työssä on keskitytty mm. yöjunien edistämiseen ja lentoliikenteen sekä rautatieliikenteen yhteispeliin.

c) Kolmansista maista lähtöisin oleville kuljettajille myönnettävät kuljettajatodistukset
Tanska ilmaisi huolensa kolmansien maiden kuljettajien kasvavasta määrästä EU:n sisämarkkinoilla, mikä saattaa auttaa akuuttiin kuljettajapulaan, mutta voi Tanskan mukaan vaikuttaa pidemmällä aikavälillä negatiivisesti alan työoloihin ja palkkoihin. Belgia yhtyi puheenvuoron huoliin. Komissaari Vălean totesi aiheen jakavan perinteisesti niin jäsenvaltioita kuin sidosryhmiäkin. Kuljettajapula on rakenteellinen ongelma ja varsinkin nuorten ja naisten houkuttelu alalle on vaikeaa. Jäsenvaltioilla on velvollisuus täytäntöönpanna oikein EU-lainsäädäntö, jolloin mahdollisuus väärinkäytöksiin on hyvin vähäinen.

d) Kahden kreikkalaisaluksen pidättäminen
Kreikka informoi jäsenvaltioita kahdesta Persianlahdella pidätetystä kreikkalaisesta aluksesta, minkä se katsoo rikkovan kv. oikeutta. Kypros ja Malta yhtyivät huoliin ja korostivat tarvetta jatkaa viipymättä diplomaattisia ponnisteluja alusten ja miehistöjen välittömäksi vapauttamiseksi.

d) Euroopan tasolla tarvittavat toimenpiteet infrastruktuuri-investointien loppuun saattamiseksi: Bulgarian, Latvian, Liettuan, Puolan, Romanian, Slovakian, Tšekin tasavallan, Unkarin ja Viron liikenneministerien yhteinen lausuma
Puola esitteli lausuman, jonka he olivat laatineet yhteistyössä Bulgarian, Tšekin, Unkarin, Liettuan, Latvian, Slovakian ja Romanian kanssa. Pandemia ja sota ovat vaikuttaneet negatiivisesti infrainvestointeihin ja nostaneet kustannuksia. Lisäksi työntekijöiden saanti on ongelma, koska moni heistä on tullut Ukrainasta. Maat haluavat jatkaa koheesiovaroista rahoitettujen infraprojektien takarajaa vuodella.

e) Seuraavan puheenjohtajavaltion työohjelma
Tuleva puheenjohtajavaltio Tšekki esitteli lyhyesti PJ-kautensa prioriteetit ja keskeiset tapahtumat.

Suomen edustajat
LVM: Ministeri Timo Harakka, erityisavustaja Johanna Juselius, yksikönjohtaja Päivi Antikainen, erityisasiantuntija Kaisa Kopra, erityisasiantuntija Noora Saarinen
EUE: PES Tuuli-Maaria Aalto, erityisasiantuntija Erik Asplund, erityisasiantuntija Maija Mansikkaniemi
VNK: EU-erityisasiantuntija Eero Karjalainen

Asiakirjat

Liitteet

Viite

Asiasanat	55-valmiuspaketti, alukset, ilmailu, lentoliikenne, liikenne, liikennepolttoaineet, merenkulku, rautatieliikenne, sisävesiliikenne, TEN-hankkeet, tieliikenne, vaihtoehtoiset käyttövoimat, älyliikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto
Hoitaa	**LVM, TEM, UM, VM, VNK, YM**

Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, PLM, SM, TULLI, VAYLA, VH, VTV