Liikenne- ja viestintäministeriö Neuvostoraportti EU/10/2024-LVM-14

Saarinen Noora 15.4.2024

EU; neuvostoraportti; epävirallinen liikenneministerikokous 3.-4.4.2024

Kokous

Epävirallinen EU:n liikenneministerikokous 3.-4.4.2024

Liikenneministerit kokoontuivat Belgian puheenjohtajakauden epäviralliseen ministerikokoukseen 3.-4.4.2024 Brysselissä.

Ministerit keskustelivat aktiivisesta liikkuvuudesta, erityisesti pyöräilyn osalta, raideliikenteestä sekä Euroopan liikenneverkkojen resilienssistä ja rahoituksesta. Lisäksi kokouksessa kuultiin katsaus liikenteen vihreän siirtymän tulevaisuudesta EU:ssa. Kokouksessa ei ollut erillistä lounaskeskustelua.

Puheenvuoroissa korostui erityisesti liikenteen rahoituksen riittävyyden tärkeys, sotilaallinen liikkuvuus ja rajat ylittävät yhteydet. Geopoliittinen tilanne ja sen vaikutukset olivat myös vahvasti esillä. Jäsenvaltiot olivat hyvin yksimielisiä siitä, että riittävä CEF-rahoitus on turvattava, jotta voidaan vahvistaa liikenneinfrastruktuurin resilienssiä ja raideliikenteen potentiaalia. Rahoitusta nähtiin tärkeänä kohdistaa myös ilmastonmuutoksen vastaisiin toimiin. Myös digitalisaation potentiaalin hyödyntäminen nousi esiin erityisesti kansainvälisten lippujärjestelmien mahdollistamisessa, ja multimodaalisen lippujärjestelmän tärkeyttä peräänkuulutettiin. Infrastruktuuri on oleellisessa asemassa myös pyöräilyn kannalta, joka on lisääntynyt monissa maissa.

EU:n liikenneministerit kokoontuivat Belgian puheenjohtajakauden epäviralliseen liikenneministerikokoukseen Brysseliin 3.-4.4.2024. Liikenneministerien epävirallisen kokouksen aiheena olivat aktiivinen liikkuvuus, erityisesti pyöräilyn näkökulmasta, raideliikenne sekä liikenteen resilienssi ja rahoitus, joista ministerit kävivät kolme politiikkakeskustelua. Erillistä lounaskeskustelua kokouksessa ei ollut. Kokouksessa allekirjoitettiin myös kolmen instituution yhteinen, ei-sitova pyöräilyjulistus, joka hyväksyttiin neuvostossa aiemmin 19.2.2024. EU:n neuvoston puolesta julistuksen allekirjoitti istuva puheenjohtajamaa Belgia.

Johdantosessio: Liikenteen vihreä siirtymä

Kokouksen johdantosessiossa kuultiin alustus liikenteen vihreästä siirtymästä. Liikenteen päästöistä iso osa tulee autoista, joiden osalta onkin valmisteltu päästövähennystoimia. EU-tason lisätoimia liikenteen osalta tarvitaan vuoden 2050 ilmastoneutraalisuustavoitteen toteutumiseksi; esim. kaikkien ajoneuvojen sähköistäminen tuotiin esiin tehokkaana vaihtoehtona, ja sen osalta tulisi aloittaa yrityksistä. Myös pyöräilyn, raide- ja energiainfrastruktuurin tehokkaampi hyödyntäminen. Sähköpolttoaineita tulisi puolestaan käyttää merenkulkuun ja lentoliikenteeseen, ei niinkään autoihin.

Osa jäsenmaista piti lyhyen puheenvuoron. Puheenvuoroissa nostettiin esiin mm. investointien tärkeys. 55-valmiuspaketti tuotiin esiin mahdollisuutena vahvistaa EU:n kasvua ja teollisuuden kilpailukykyä.

Muutamassa puheenvuorossa korostettiin synteettisiä polttoaineita, ja toisaalta myös e-Fuels nousi esiin. Osa kannatti ajoneuvojen sähköistämistä, osa taas totesi sähköistymisen tapahtuvan varsin hitaasti. Myös resilienssiä ja EU:n globaalia kilpailukykyä korostettiin.

Ministeri Ranne korosti Suomen puheenvuorossa sitä, että liikennejärjestelmämme pitää olla turvallinen, kestävä ja toimiva. Päästöjä tulee vähentää kestävällä tavalla, teknologianeutraalisti. Liikenneköyhyyden ei tulisi lisääntyä.

Komissaari Valean korosti puheenvuorossaan useita lainsäädäntöaloitteita, joita on hyväksytty viime aikoina ja joilla liikenteen vihreää siirtymää edistetään (mm. AFIR, päästökauppa, merenkulun ja lentoliikenteen vaihtoehtoiset polttoaineet, raskaan liikenteen CO2-raja-arvot). Myös TEN-T-asetusuudistuksella edistetään siirtymää kestävään liikenteeseen. Komissaari iloitsi myös siitä, että SES2+:n neuvotteluissa oli saavutettu sopu vuosien neuvottelujen jälkeen. Komissaari totesi, että nyt tarvitaan toimeenpanoa ja rahoitusta, jotta suunnitelmista tulee todellisuutta.

Aktiivinen liikkuvuus ja pyöräily

Puheenjohtaja korosti, että pyöräily ja aktiivinen liikkuvuus ovat tärkeitä kestävän liikenteen kannalta. Belgiassa on viime vuosien aikana panostettu infrastruktuuriin lisäämällä merkittävä määrä pyöräilykaistoja ja kehitetty pyöriä, jotka olisivat realistinen vaihtoehto autoilulle. Näillä on ollut iso merkitys pyöräilyn suosion kasvulle. Pyöräily on myös talouskysymys. Pj iloitsi kolmen instituution yhteisestä pyöräilyjulistuksesta ja toivoi, että seuraavan komission aikana voitaisiin lanseerata myös pyöräilyn vuosi (European Year of Cycling).

Aiheesta käytiin lähes täysi pöytäkierros. Jäsenvaltiot toivat puheenvuoroissa esiin toimiaan pyöräilyn edistämiseksi. Monella maalla on kansallinen pyöräilystrategia. Pyöräilyn suosio on lisääntynyt, ja tätä varten infrastruktuuri on merkittävässä asemassa. Moni korosti turvallisten olosuhteiden tärkeyttä, ja toisaalta koulujen tärkeää roolia pyöräilyn ja liikkumisen kulttuurin ja tietotaitojen edistämisessä. Pyöräily nähtiin kestävänä ja terveyttä edistävänä liikkumismuotona. Yleisesti ottaen jäsenvaltiot tukivat pyöräilyjulistusta.

Suomen puheenvuorossa tuotiin esiin hallituksen toimet aktiivisen elämäntavan edistämiseksi. Suomi tukee pyöräilyjulistuksen yleisiä tavoitteita. Jäsenmaiden tulee kuitenkin voida päättää itse, miten kehittävät pyöräilyä, ja esim. sääolosuhteet on otettava huomioon. Pyöräily on kestävä liikkumismuoto, ja se on osa liikennepolitiikkaamme. Positiivinen vaikutus ihmisten terveyteen luo myös positiivista talousvaikutusta.

Komissaari Valean totesi odottavansa lisää kansallisen tason aloitteita. Pyöräilyllä on merkittävä vaikutus talouteen ja EU:n BTK:een. Sektorilla toimii noin tuhat pientä ja keskisuurta yritystä Euroopassa.

Raideliikenne ja Euroopan kaupunkien väliset yhteydet

Raideliikenteen keskustelussa puheenjohtaja nosti esiin yöjunien edistämisen tärkeyden sekä problematiikan kansainvälisten lippujärjestelmien saralla – lippujen ostaminen kansainväliseen liikenteeseen on tällä hetkellä erittäin vaikeaa. Itävalta, joka on johtava yöjunayhteyksien tuottaja, piti alkuun yöjunien edistämisestä esitelmän, jossa korostettiin yöjunia ilmastoystävällisenä ratkaisuna Euroopan kaukoliikenteelle. Eurooppalainen yhteistyö on kuitenkin välttämätöntä. Belgialla on ensimmäisenä maana laki, joka tukee yöjunaliikennepalveluja. Belgia jatkaa työtä ratakapasiteettialoitteen kanssa, jossa tavoitteena yleisnäkemys kesäkuun neuvostossa. Myös yhdistettyjen kuljetusten aloitteen parissa jatketaan työtä.

Komission puheenvuoron piti pääjohtaja Magda Kopczynska, joka nosti esiin myös raideliikenteen vaatimukset kattavan TEN-T-asetusuudistuksen; asetus täytyy toimeenpanna kunnianhimontaso säilyttäen. Tarvitaan merkittäviä investointeja näiden täyttämiseksi, ja tässä CEF-rahoitus on ollut avainasemassa. Kopczynska korosti myös level-playing fieldin tärkeyttä. Lippujärjestelmien osalta pääjohtaja puolestaan totesi, että monille yhtiöille kansainväliset yhteydet eivät ole niin tärkeitä kuin kansalliset

yhteydet, ja toisaalta kyse ei ole pelkästään digitalisaatiosta vaan myös siitä, kuinka raideliikenteen markkina toimii. Komissio on kuitenkin kuullut tarpeen aloitteesta.

Jäsenmaiden puheenvuorossa moni peräänkuulutti multimodaalisen lippujärjestelmän tärkeyttä, ja yhdessä puheenvuorossa esitettiin konkreettinen toive komissiolle MDMS-aloitteen antamisesta. Digitalisaatio on tärkeä työkalu lippujärjestelmien kehittämisessä. Monet maat viittasivat myös ratakapasiteettialoitteeseen tukien aloitteen tavoitetta. Toisaalta osa ministereistä totesi, että aloite ei kaikilta osin tue rajat ylittävää raideliikennettä, jonka edistäminen on aloitteen tavoitteena. Puheenvuoroissa nousi esiin myös geopoliittinen tilanne ja sotilaallinen liikkuvuus, resilienssi sekä rahoitus – raideliikenteen potentiaalin hyödyntämiseen tarvitaan investointeja, myös ilmastoneutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi. Matkustaja valitsee lennon niin kauan kuin se on nopeampi ja edullisempi tapa matkustaa.

Suomen puheenvuorossa ministeri Ranne korosti, että Suomella ei ole EU:n sisäistä rajat ylittävää henkilöjunaliikennettä, mutta tuemme kansainvälisen junaliikenteen ja myös yöjunien kehittämistä. Ratakapasiteettialoitteen osalta ministeri toi esiin Suomen huolen hallinnollisesta taakasta, mutta kiitti Belgiaa hyvästä työstä tämän tiimoilta puheenjohtajana. Geopoliittisella kriisillä ja Venäjän käymällä hyökkäyssodalla on suuri merkitys Suomen liikennejärjestelmälle. Suomen ja Venäjän rajatilanne on kriittinen, ja raja pysyy suljettuna toistaiseksi turvallisuussyistä. Kyseessä on myös EU:n ja NATO:n ulkoraja. Kehitämme koko liikennejärjestelmämme resilienssiä ja raideyhteyksiä erityisesti länteen. Ministeri nosti esiin Suomen raideleveyden, jonka muuttaminen eurooppalaiseen raideleveyteen vie paljon aikaa ja rahaa (100 miljardia euroa). Sotilaallinen liikkuvuus ja huoltovarmuus ovat kriittisiä ja huomioitava kaikkialla.

Asiantuntijapuheenvuoroissa korostettiin, että seuraavalta komissiolta tarvitaan politiikka-aloite, joka mahdollistaisi kansainvälisen raideliikenteen aikataulujen yhteentoimivuuden ja lippujen ostamisen. Rahoitus on tällä hetkellä iso haaste, ja TEN-T-asetuksen toimeenpano tärkeää. Myös digitalisaation täysi hyödyntäminen ja reilu kilpailu oleellisia.

Euroopan liikenneverkkojen resilienssi ja rahoitus

Viimeinen, liikenteen resilienssiä ja rahoitusta koskevaan sessioon oli kutsuttu myös muiden EU-instituutioiden sekä kolmansien maiden edustajia, ml. EU-jäsenehdokasmaita.

Komission puheenvuorossa nostettiin liikenteen resilienssin kannalta oleellisimpana turvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus sekä ilmastonmuutos. TEN-T on oleellinen työkalu, ja sotilaallisen liikkuvuuden budjettia on myös varattu kaksikäyttöisyyttä edistäville projekteille. Solidaarisuuskäytävät Ukrainaan ja Moldovaan ovat olleet tärkeässä asemassa Ukrainan sodan alettua. Sääolosuhteiden vaikutukset liikennejärjestelmälle tulee ottaa huomioon, ja myös energiaturvallisuus tärkeää, ml. vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin rakentaminen ja riippuvuuksien vähentäminen öljy-tuottajista. Komissio nosti esiin myös eurooppalaisen raideleveyden, johon TEN-T-asetus on ottanut kantaa. Resilienssin, CEF-rahoituksen ja TEN-T:n osalta oleellista on, kuinka tukea liikenne-järjestelmän toimivuutta myös suhteessa EU:n naapurimaihin; rajat ylittävät projektit ovat tärkeitä. Komissaari Valean totesi, että liikenneinfrastruktuurin resilienssin vahvistaminen täytyy olla kollektiivinen harjoitus, ja on selvää, että sitä varten tarvitaan lisää rahoitusta.

Puheenjohtajamaa Belgia kiitti edellistä pj-maata Espanjaa hyvästä työstä TEN-T-asetusneuvottelujen viimeistelyssä ja korosti toimeenpanon merkitystä. On tärkeää varmistaa konnektiviteetti ja vahvistaa resilienssiä koko Euroopassa. Investointien tarve on suuri, ja niiden on kohdistuttava rajat ylittäviin yhteyksiin, kestävyyden ja resilienssin edistämiseen. Lopulta toimien tekemättä jättäminen tulisi kalliimmaksi kuin nyt investointien tekeminen.

Lähes kaikki jäsenvaltiot korostivat riittävän CEF-rahoituksen tärkeyttä, osa peräänkuulutti suurempaa CEF-budjettia tulevalle kaudelle. CEF-rahoitus nähtiin yleisesti avainasemassa TEN-T-asetuksen ja kestävän liikennejärjestelmän toimeenpanossa. Jäsenvaltiot olivat myös hyvin yksimielisiä Ukrainan tuen sekä sotilaallisen liikkuvuuden ja liikenteen kaksikäyttöisyyden tärkeydestä. Myös rajat ylittäviin yhteyksiin nähtiin tärkeänä panostaa. Moni nosti myös esiin, että CEF-rahoitusta tulee käyttää ilmastonmuutokseen vastaamiseen liikennesektorilla, esim. latausinfra-struktuurin rahoittamisessa. Lisäksi

tarve yksityiselle rahoitukselle korostui osassa puheenvuoroissa, ja yhteistyötä esim. EIB:n kanssa nähtiin tarpeelliseksi tiivistää.

Ministeri Ranne korosti Ukrainan tukea, jonka tulee olla tulevaisuudessa vieläkin vahvempaa. Kriittinen infrastruktuuri ja kaksikäyttöisyyden vahvistaminen ovat tärkeää koko EU:lle. EU:n tulee keskittyä kokonaisturvallisuuden, resilienssin ja kilpailukyvyn vahvistamiseen, ja toimien pitää vähentää päästöjä. Taloudellisten vaikutusten arviointi on tärkeää. Päästöjen minimoinnin osalta tarvitaan globaaleja ratkaisuja, sillä haaste on globaali. Energiaturvallisuus tulee nähdä myös kestävyyden ja kokonaisturvallisuuden kannalta. Samalla tulee katsoa isoa kuvaa, jonka keskiössä on geopoliittinen kriisi. Suomen puheenvuorossa annettiin vahva tuki CEF-rahoituksen jatkolle, ja ministeri Ranne korosti, että esim. jäänmurtajille on oltava myös jatkossa rahoitusta.

Kolmansien maiden puheenvuoroissa korostettiin TEN-T-verkon tärkeyttä maiden integraatiossa eurooppalaiseen liikennejärjestelmään ja kiitettiin solidaarisuuskaistoja, joiden avulla Ukrainaan on viety yli 60 miljoonaa tonnia ja maasta tuotu 40 miljoonaa tonnia viljaa ja tavaraa. Ukrainan rajanylityspaikat ovat edelleen pullonkauloja. Rahoituksessa nähtiin tärkeänä vahvistaa instrumentteja EU:n naapurimaiden kannalta, jotta voivat täyttää eurooppalaiset standardit.

Euroopan parlamentin puheenvuorossa todettiin, että TEN-T-asetukselle on suuri parlamentaarinen tuki (hyväksyttiin yksimielisesti). TEN-T:n kautta tulee panostaa sotilaallista liikkuvuutta ja resilienssiä sekä vahvistaa kilpailukykyä. Rahoitusta tarvittaisiin tuplasti enemmän, jotta saavutamme tavoitteemme; rahoitusta tulee kohdistaa liikenteeseen, joten valtiovarainministerien vakuuttaminen tässä oleellista. Myös yhteistyö EIB:n kanssa tärkeää.

Kuultiin myös ilmastonmuutoksen vaikutuksista asiantuntija-alustus, jossa korostettiin, että ilmastonmuutoksen riskien huomioiminen on kriittistä resilienssin ja myös hyvinvoinnin kannalta. Ilmastoriskien ennustetaan aiheuttavan merkittäviä kustannuksia liikenneinfrastruktuurille, joten nettonollapäästötavoitteeseen pääsy on välttämätöntä; on olemassa eri keinoja, joilla voidaan vähintäänkin puolittaa päästöt vuoteen 2030 mennessä, perustuen myös kysyntään ja palveluihin (esim. Euroopassa pyöräily). Liikenteen päästövähennyksissä tärkeää on vähähiilisten teknologioiden hyödyntäminen, ja suurin potentiaali nähtiin sähköajoneuvoissa. Tarvitaan tutkimusta ja innovaatioita, jotta lento- ja meriliikenteen vaihtoehtoisista polttoaineista tulee hinnaltaan saavutettavia ja puhtaita. Energiasektorilla aurinko- ja tuulivoimasta on tulossa fossiilisia polttoaineita edullisempaa.

Suomen edustajat
liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne
osastopäällikkö Sabina Lindström
erityisasiantuntija Noora Saarinen