Saarinen-Uutela Noora 1.10.2024

EU; neuvostoraportti; epävirallinen liikenneministerikokous 19.-20.9.2024

Kokous

Epävirallinen EU-liikenneministerikokous 19.-20.9.2024

Puheenjohtajavaltio Unkari oli kutsunut kokoon EU:n liikenneministerien epävirallisen kokouksen 19.-20.9. Budapestissa. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeriön osastopäällikkö Sabina Lindström.

Kokouksen keskustelut linkittyivät vahvasti kilpailukykytematiikkaan. Ensimmäisen keskustelun aiheena oli EU:n liikennesektorin kilpailukyvyn parantaminen, ja toinen keskustelu käytiin kilpailukykyisestä EU:n raideliikennesektorista.

Puheenvuoroissa korostuivat erityisesti sotilaallinen liikkuvuus ja rajat ylittävät yhteydet, joiden tärkeydestä tulevassa rahoituskehyksessä oltiin varsin yksimielisiä. Myös mm. digitalisaation edistäminen ja koko potentiaalin hyödyntäminen nousi kautta linjan vahvasti esiin, ml. yhteen toimivan lippujärjestelmän tarpeellisuus.

Kokoukseen osallistuivat myös Länsi-Balkanin maat, jotka korostivat erityisesti CEF-rahoituksen ja TEN-T-verkon integraation merkitystä. Myös Ukraina oli kutsuttu, joskin Ukrainan edustaja ei osallistunut kokoukseen.

Puheenjohtajavaltio Unkari järjesti epävirallisen EU-liikenneministerikokouksen 19.-20.9.2024 Budapestissa. Kokoukseen oli kutsuttu myös Länsi-Balkanin maat ja Ukraina, joista Ukrainaa lukuun ottamatta kaikki osallistuivat. Noin puolet maista edustivat kokouksessa poliittisella tasolla ja puolet virkahenkilötasolla. EU-jäsenvaltioista kuudella maalla oli kokouksessa ministeritason edustaja. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeriön osastopäällikkö Sabina Lindström.

Epävirallisen liikenneministerikokouksen aiheena oli Unkarin puheenjohtajuusprioriteetteja mukaillen liikenteen kilpailukyky. Kokouksessa käytiin kaksi keskustelua. Ensimmäisessä sessiossa aiheena oli EU:n liikennesektorin kilpailukyvyn parantaminen. Toiseksi keskusteltiin raideliikenteen kilpailukyvystä. Lounaskeskustelua kokouksessa ei ollut.

EU:n liikennesektorin kilpailukyvyn parantaminen

Puheenjohtajavaltio Unkari korosti puheenvuorossaan, että kilpailukykyisemmän liikennesektorin luominen vaatii rahoitusta. Yksityistä ja julkista rahoitusta tulee yhdistää paremmin, vaikka se ei olisikaan helppoa, ja toisaalta tulevan rahoituskehyksen rooli korostuu myös liikenteen rahoituksessa. Digitalisaatio luo paljon mahdollisuuksia liikennesektorilla. Myös sotilaallinen

liikkuvuus selkeä prioriteetti. Puheenjohtaja totesi myös, että ilmastotoimia tarvitaan, mutta korosti kuitenkin kilpailukykyä ja liikennejärjestelmän pragmaattisuutta.

Komission puheenvuorossa pääjohtaja Magda Kopczynska alleviivasi liikenteen kilpailukyvyn merkitystä koko EU:n kilpailukyvylle ja sisämarkkinoiden toiminnalle. Solidaarisuuskaistat on ollut merkittävä väylä EU:n ja Ukrainan välillä, ja niitä tulee jatkaa. Kopczynska nosti esiin digitaaliset ratkaisut, tekoälyn ja datan käytön (common European data space); lippujärjestelmien yhteentoimivuudessa tulee ratkaista rakenteelliset ongelmat. EU-rahoituksen tulisi keskittyä projekteihin, jotka tuovat selkeää EU-lisäarvoa, kuten rajat ylittäviin yhteyksiin. Komission puheenvuorossa tuotiin selvästi esiin myös lisäinvestointien tarve, erityisesti tuki sotilaalliselle liikkuvuudelle.

Eri maiden puheenvuorossa toistui rahoituksen merkitys, ja moni peräänkuulutti CEF:n tarpeellisuutta. Monet maat olivat yhtä mieltä siitä, että sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta on kasvatettava merkittävästi. Myös rajat ylittävien yhteyksien priorisoinnista rahoituksessa oltiin varsin yksimielisiä. Yksityisen ja julkisen rahoituksen yhdistäminen nousi niin ikään esiin. Useassa puheenvuorossa korostettiin yhteyksiä ja TEN-T-verkon integrointia kolmansiin maihin. Myös 55-valmiuspaketin toimeenpanoa peräänkuulutettiin; osaltaan korostettiin kilpailukykyä, toisaalta taas alleviivattiin ilmastotavoitteiden ja ympäristön priorisointia, joka nähtiin myös kilpailukykykysymyksenä. Liikennesektori on avainroolissa koko EU:n ilmastotavoitteen saavuttamisessa. Lisäksi monet korostivat digitalisaation ja älyliikenteen potentiaalia, ja myös multimodaalisuus tuotiin esiin. Raideliikenteen tärkeyttä alleviivattiin ympäristöystävällisen liikennesektorin luomisessa. Lisäksi resilienssi ilmastonmuutoksen ja muiden uhkien varalta puhututti, myös yleisesti, mutta erityisesti Keski-Euroopassa samaan aikaan vallinneiden tulvien kontekstissa.

Länsi-Balkanin maat korostivat erityisesti CEF-rahoituksen merkitystä Länsi-Balkanin alueelle, jonka tavoitteena on täysi integraatio eurooppalaisiin standardeihin.

Suomen puheenvuorossa korostettiin liikenteen kilpailukyvyn ja resilienssin vahvistamista. Muutokset geopoliittisessa ympäristössä tulee huomioida. Digitaalisten ratkaisujen käyttö on avain kilpailukyvylle, ja sekä digitaalista että puhdasta siirtymää tulee edistää. Suomi alleviivasi, että tulevalla rahoituskehyksellä tulee parantaa EU:n kilpailukykyä, resilienssiä ja kokonaisturvallisuutta. Erityisesti sotilaallinen liikkuvuus ja liikenteen kaksikäyttöisyys tulee huomioida MFF-valmistelussa, ja lisäksi esim. rajat ylittävät yhteydet ja huoltovarmuus ovat tärkeitä tässäkin kontekstissa. Lisäksi puheenvuorossa korostettiin vahvaa tukea Ukrainalle myös jatkossa. EU:n laajentumisen osalta on tärkeää, että se vahvistaa EU:n kokonaisturvallisuutta.

Kilpailukykyinen EU:n raideliikennesektori

Puheenjohtaja korosti raideliikenteen merkitystä EU:n kilpailukyvylle. Rahoitusta tulee vahvistaa, mutta CEF-ohjelmaa tulee päivittää, jotta se on linjassa TEN-T-tavoitteiden kanssa. Raideliikenteen digitalisaatio ja modernisointi on tärkeää. Puheenjohtaja nosti esiin myös suurnopeusratojen ja -junien mahdollisuuksia.

Suurnopeusjunista kuultiin myös etujärjestön (Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER) alustus. Alberto Mazzola korosti suurnopeusjunien hyötyjä ja peräänkuulutti uusien suurnopeusyhteyksien rakentamista sekä digitaalisten lippujärjestelmien tärkeyttä rajat ylittäville yhteyksille. Mazzola nosti suurnopeusjunien mahdollisuuksista esimerkkinä Kiinan, jossa on lyhyessä ajassa rakennettu tehokkaasti ja runsaasti nopeita raideyhteyksiä.

Komissio alleviivasi, että raideliikenteen osuutta tulee kasvattaa, jotta ilmastotavoitteet saavutetaan. Raideliikenteen tulee kuitenkin olla kilpailukykyisempi. Kopczynska totesi, että TEN-T-asetus tarjoaa raamit myös suurnopeusradoille, mutta ne tarvitsevat toteutuakseen merkittäviä investointeja myös yksityiseltä puolelta. Puheenvuorossa viitattiin myös varsin positiiviseen sävyyn CER:n alustuksessa mainittuun Kiinaan suurnopeusyhteyksien hyvänä esimerkkinä. Raideliikenteen kilpailukykyä voidaan parantaa lisäämällä kilpailua. Nyt esim. lippujärjestelmät ovat liian sirpaleisia. Komissio alleviivasi digitaalisten ratkaisujen käyttöönottoa, esim. ERTMS, joka osalta maista vielä ottamatta käyttöön. Kopczynska vetosi myös jäsenvaltioihin peräänkuuluttaen joustavuutta ratakapasiteettialoitteen trilogeissa, jotta lopputulos ei olisi sirpaleinen.

Maiden puheenvuoroissa rajat ylittävät yhteydet nousivat ensimmäisen keskustelun tapaan toistuvasti esiin. Korostettiin rajat ylittävän raideverkon luomista sekä yhteen toimivia lippujärjestelmiä. Digitalisaation hyödyntäminen ja raideverkon modernisointi tuotiin esiin useassa puheenvuorossa, ja myös multimodaalisuus ja ERTMS käyttöönotto mainittiin useasti. Osa maista korosti suurnopeusjunia, toisaalta osa katsoi, ettei suurnopeusratojen rakentaminen ole kannattavaa. Monet olivat yhtä mieltä raideliikenteen lisäämisen tärkeydestä. Muutamat maat kuitenkin korostivat, ettei tule keskittyä vain raideliikenteeseen, sillä maantieteellisen sijainnin vuoksi osalla maista ei ole rajat ylittävää raideliikennettä.

Suomi korosti rajat ylittävien yhteyksien merkitystä, erityisesti pohjoisten ja länteen suuntautuvien yhteyksien osalta. Suomen puheenvuorossa tuotiin esiin raideleveystutkimus, jonka puitteissa tutkitaan mahdollisuutta muuttaa nykyinen raideleveys eurooppalaiseen erityisesti pohjoisessa. Rajat ylittävät yhteydet, sotilaallinen liikkuvuus ja liikenteen kaksikäyttöisyys ovat prioriteetteja tulevalle rahoituskehyskaudelle. Myös digitalisaation koko potentiaalin hyödyntäminen on tärkeää, esimerkiksi ERTMS:n käyttöönotto. Tarvitaan aloite liikenteen multimodaalisuuden lisäämisestä, ml. digitaalinen ja yhteentoimiva lippujärjestelmä.

Suomen edustajat
osastopäällikkö Sabina Lindström, liikenne- ja viestintäministeriö
erityisasiantuntija Noora Saarinen-Uutela, liikenne- ja viestintäministeriö