Liikenne- ja viestintäministeriö Neuvostoraportti EU/10/2026-LVM-16

Lepistö Petri, Mikkola Henrietta 22.4.2026

Eduskunnan tiedottaminen; Neuvostoraportti; EU:n epävirallinen liikenneministerien etäkokous 21.4.2026

Kokous

Epävirallinen liikenneministerien etäkokous 21.4.2026

EU-puheenjohtajamaa Kypros kutsui EU:n liikenneministerit pikaisella aikataululla epäviralliseen videokokoukseen 21.4.2026. Kokouksen aiheena oli EU:n yhteisen lähestymistavan koordinaatio koskien Lähi-idän kriisin vaikutuksia liikennesektorille. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministerin valtiosihteeri Marjo Lindgren.

Kokouksessa käytiin pöytäkierros (26 jäsenvatiota piti puheenvuoron, HU ei puhunut). Keskustelussa korostui, että tilanne heijastuu kaikkiin liikennemuotoihin, erityisesti ilmailualaan. Yleisin vaikutustapa on kustannuksien nousu. Valtaosa jäsenmaista korosti tietojen ja tilannekuvan jakamisessa sekä EU-tason koordinoitujen, oikeasuhtaisten toimien tarvetta samalla, kun isossa osassa jäsenvaltioista on jo kansallisia lievennystoimia käynnissä.

Komissiolta on tulossa huomenna (22.4) Accelerate EU -energiatiedonanto, joka sisältää myös toimia liikennesektorin vahinkojen rajoittamiseksi. Paketti sisältää myös ehdotuksen polttoaineobservatoriosta (”fuel observatory”), jonka avulla on määrä tarkastella lentopolttoaineiden strategisten varastojen riittävyyttä ja tuontia unionin alueella.

Epävirallinen liikenneministerikokous Nikosiassa järjestetään 28.-29.4.2026

PJ/Kypros liikenne-, viestintä- ja työministeri Alexis Vafeades korosti, että kriisin kestosta ja laajuudesta ei ole varmuutta, mutta sen vaikutukset liikennesektoriin voivat olla pitkäaikaisia. Tilanne edellyttää EU:lta johdonmukaisia ja kohdennettuja toimia sekä tiiviimpää EU-tason koordinointia. Samalla on tärkeää arvioida nykyistä yhteistyötä ja tunnistaa tarpeet sen vahvistamiselle.

KOM/ kestävän liikenteen ja matkailun komissaari Apóstolos Tzitzikóstas totesi, että Lähi-idän kriisi ja Hormuzinsalmen sulku ovat kuormittaneet liikennesektoria laajasti nostamalla polttoaineiden hintoja ja lisäämällä painetta polttoainetoimituksiin. Molemmat vaikuttavat nyt yrityksiin, kansalaisiin ja liikennetoimijoihin. Komissaari korosti, että ensisijainen huoli on Hormuzinsalmessa olevien noin 110 EU-lipun alla purjehtivan aluksen turvallinen evakuointi. Lisäksi on huomioitava lento- ja meriliikenteen polttoaineiden hintojen lähes kaksinkertaistuminen sekä se huomattava paine, jota hinnannousu aiheuttaa tieliikennesektorille. Vaikka välitöntä polttoainepulaa ei ole, näkyvyys kevään yli on heikko ja samalla se herättää huolta kesäsesongin sujuvuudesta. Useat jäsenvaltiot ovat jo ryhtyneet kansallisiin toimiin, mutta EU:n koordinoidut ja oikeasuhtaiset toimet ovat kriittisiä. Tarvitaan sekä lyhyen aikavälin helpotuksia, että pitkän aikavälin resilienssiä vahvistavia toimia. Keskeistä on myös yhteistyö kansainvälisten järjestöjen, kuten IMOn kanssa. Komissio julkaisee huomenna Accelerate EU -energiatiedonannon, joka sisältää liikennesektorin vahinkojen rajoittamiseen tähtääviä toimia, ml. polttoaineobservatorion (”*fuel observatory*”). Komissaari pitää tärkeänä varmistaa ajantasainen tieto

jäsenmaiden polttoainevarastoista ja arvioida hätävarantojen käyttöä tilanteen kärjistyessä. Mahdolliset kansalliset vapautukset on tehtävä läpinäkyvästi. Komissaari alleviivasi, että liikennesektori tarvitsee nyt varmuutta. Tarvittaessa tilanteen pahentuessa voidaan harkita väliaikaisia lainsäädäntömuutoksia sekä tilapäisen valtiontukikehyksen hyödyntämistä. Samalla pitkän aikavälin tavoitetta fossiilisista polttoaineista riippuvuuden vähentämisestä ei voida unohtaa. Kestävä liikenne ja polttoaineet tukevat paitsi ilmastotavoitteita myös huoltovarmuutta ja resilienssiä.

Jäsenvaltioiden puheenvuoroissa nousi esiin, että nousevat polttoainekustannukset vaikuttavat kaikkiin liikennemuotoihin, erityisesti ilmailuun mutta myös tieliikenteeseen. Tällä hetkellä keskeinen haaste on kustannusten voimakas nousu, sillä polttoainepulaongelmia on toistaiseksi vain rajoitetusti. Useat jäsenvaltiot ovat jo toteuttaneet tai valmistelevat kansallisia toimia hintavaikutusten lieventämiseksi. Samalla jäsenvaltiot korostivat EU-tasolla koordinoitujen ja oikeasuhtaisten toimien tarvetta sisämarkkinoiden toimivuuden, toimitusketjujen sujuvuuden ja liikennejärjestelmän resilienssin turvaamiseksi. Kohdennetut ja yhteensovitetut EU-tason toimet, kuten valtiontuki, verohuojennukset ja sääntelyjoustot, saivat laajaa kannatusta. Samalla kuitenkin huomioitiin, että pitkän aikavälin tavoitteet, erityisesti fossiiliriippuvuuden vähentäminen ja puhdas siirtymä, on pidettävä keskiössä.

Suomi/valtiosihteeri Marjo Lindgren toi esille, että kriisin vaikutukset kohdistuvat pääasiassa kustannusten nousuun energian hintojen, kuljetusreittien viivästysten ja lisääntyneen epävarmuuden seurauksena. Meriliikenteessä vaikutukset Itämeren alueella ovat pääosin epäsuoria ja liittyvät kiristyneisiin vakuutusmarkkinoihin, energian hintaan sekä geopoliittisiin riskeihin. Suomi korosti kansainvälisen yhteistyön merkitystä esimerkiksi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä. Ilmailussa ilmatilarajoitukset aiheuttavat peruutuksia ja reittimuutoksia, ja maantiekuljetuksissa polttoaineen hinnannousu ja logistinen epävarmuus kasvattavat kustannuksia. Kriisin pitkittyessä myös tieinfrastruktuurin rakentamis- ja ylläpitokustannukset voivat nousta.

Kriisin todettiin vaikuttavan jäsenvaltioihin eri tavoin. Suomessa polttoaineiden hinnat ovat nousseet merkittävästi, mutta saatavuusongelmia ei ole, ja sähkön hinnat ovat pysyneet vakaina vähäisemmän fossiiliriippuvuuden ansiosta. EU-tason koordinaatiota pidettiin keskeisenä, ja toimien tulee olla ennakoitavia ja johdonmukaisia. Mahdollisten lyhyen aikavälin toimien, kuten valtiontukien, tulee olla oikeasuhtaisia ja läpinäkyviä. Suomi katsoi, että EU:n on turvata vapaa kilpailu ja päästökauppajärjestelmä. Suomi totesi kriisin korostavan tarvetta vahvistaa EU:n resilienssiä vähentämällä riippuvuutta fossiilisista tuontipolttoaineista ja edistämällä puhdasta siirtymää. Investoinnit puhtaaseen energiaan tukevat toimitusvarmuutta ja kilpailukykyä, ja vakaat sekä ennakoitavat EU-säännöt varmistavat markkinoiden toimivuuden.

KOM/ kestävän liikenteen ja matkailun komissaari Apóstolos Tzitzikóstas kiitti rakentavasta keskustelusta. Totesi kriisin vaikuttavan kaikkiin liikennemuotoihin, mutta tällä hetkellä EU:ssa ei ole välitöntä uhkaa polttoaineen pulaan, vaan kyse on ennen kaikkea hintavaikutuksista. KOM seuraa tilannetta tarkasti, sekä jatkaa keskustelua jäsenvaltioiden kanssa eri toimintaehdotuksista. Korosti unionin olevan edellisten kriisien perustella paremmin varautunut. Totesi uudelleen polttoaineobservatorion selkeyttävän tilannekuvaa unionin alueen strategisista polttoainevarastoista sekä polttoaineiden tuonnista.

Komissaari Tzitzikóstas korosti, että mahdollinen varastojen vapauttaminen tulisi kohdentaa sinne, missä tarve on suurin. Tällä hetkellä tilanne ei kuitenkaan vaadi varastojen vapauttamista. KOM katsoo, että EU-tason toimien tulee nojata selkeisiin sääntöihin, ja se aikoo myös toimittaa selkeät ohjeistukset poikkeusmahdollisuuksista mm. olemassa oleviin joustoihin. KOM on avoin tarkastelemaan muuta lainsäädäntöä (mm. matkustajien oikeuksia) tarvittaessa, mutta päästökauppajärjestelmään ei tulla avaamaan poikkeuksia. Päästökauppajärjestelmän tarkastelu tullaan toteuttamaan normaalisti kesällä 2026. PSO-liikenteessä valtiontukisäännöt antavat jo riittävän jouston. Jäsenvaltiot voivat antaa jo sosiaalista tukea matkustajille mm. lippujen hintoihin.

Komissaari Tzitzikóstas korosti, että kriisin myötä unionin tulee siirtyä kohti kestävämpää ja ennen kaikkea kriisinkestävämpää liikennejärjestelmää, jossa hiilestä irtautuminen on keskeinen ratkaisu.

PJ/Kypros liikenne-, viestintä- ja työministeri Alexis Vafeades totesi, että asiasta vallitsee laaja yhteisymmärrys. Kriisi aiheuttaa merkittävää painetta erityisesti ilmailu- ja meriliikenteeseen sekä maantiekuljetuksiin. EU-tason koordinaatiota tarvitaan ratkaisujen löytämiseksi. Sisämarkkinoiden moitteetonta toiminta on varmistettava. Toimien tulee perustua yhteisiin periaatteisiin, ja niiden on oltava perusteltuja, oikeasuhtaisia, läpinäkyviä ja väliaikaisia. Mikäli valtiontukisääntöjen avattaisiin, niin samalla tulisi turvata tasapuoliset toimintaedellytykset. Puheenjohtaja korosti myös, että matkailukauden vuoksi vaikutukset voivat heijastua liikkuvuuteen kesän aikana. Pitkällä aikavälillä keskeistä on edistää vähähiilisyyttä ja sähköistymistä sekä vähentää riippuvuuksia fossiilisista polttoaineista. Komission tiedonannon todettiin tervetulleeksi ja sen liikennesektorin kohdistuvat toimenpiteet.

Suomen edustajat
Helsingistä (videoyhteys)
valtiosihteeri Marjo Lindgren
yksikön johtaja Päivi Antikainen, LVM
hallitusneuvos, Altti Iiskola, LVM
suunnittelija Petri Lepistö, LVM
yliopistoharjoittelija Henrietta Mikkola, LVM
erityisasiantuntija Ville Niemi, VNEUS

Brysselistä (ns. mirroring room)
pysyvän edustajan sijainen Lauri Hirvonen, UM/EUE
erityisasiantuntija Erik Asplund, UM/EUE

Asiakirjat
WK 5178/2026 INIT

Liitteet -

Viite -