

EUE Mäntyniemi Maaria(LVM),
Orjasniemi Tiia(LVM), Simonen
Tuire(UM), Sotaniemi Anna(UM)

04.11.2019

Asia

NEUVOSTORAPORTTI; Liikenneneuvosto 20.9.2019

Kokous

20.09.2019 - 20.09.2019

Liikenneministerit kokoontuivat neuvoston kokoukseen Brysseliin 20.9.2019. Asialistalla keskustelukohtana oli periaatekeskustelu aiheesta Puhdas maapallo kaikille: Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta - liikennenäkökohdat. Keskustelu käytiin erikseen maaliikenteestä, lentoliikenteestä ja merenkulusta. Lounaskeskustelun aiheena olivat taloudelliset keinot kestäväan liikenteeseen, vieraspuhujana oli Euroopan investointipankin varapääjohtaja Andrew McDowell.

Jäsenmaat olivat laajasti yksimielisiä siitä, että ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikennesektorilla tarvitaan kokonaisvaltainen ja johdonmukainen lähestymistapa. Maaliikenteeseen keskittyneessä keskustelussa nostettiin esiin päästövähennyspotentiaali liittyen raide- ja sisävesiliikenteeseen, sekä erityisesti kaupungeissa kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tieliikenteen rinnalla. Puhtaat ajoneuvot ja sähköautojen latausinfrastruktuuri, sekä vaihtoehtoiset polttoaineet nousivat puheenvuoroissa myös laajasti esiin.

Lentoliikenteen osalta korostettiin globaalien ratkaisujen ensisijaisuutta mm. kilpailukyvyn ja tasapuolisten toimintaedellytysten turvaamiseksi. Päästöjen kompensatiojärjestelmät (Corsia ja ETS) eivät kuitenkaan riitä absoluuttisten päästöjen vähentämiseksi. Erityisesti tulee luoda EU:n tasoisia kannustimia uusiutuvien lentopolttoaineiden tuotannon ja käyttöönoton mahdollistamiseksi. Myös ilmatilanhallintaa tulee tehostaa ja panostaa uusien teknologioiden käyttöönottoon. Lyhyillä matkoilla tulisi pyrkiä liikennemuotosiirtymään rautateille. Verotus ei noussut keskustelussa keinovalikoiman keskiöön.

Keskustelussa merenkulun päästövähennyksistä jäsenmaat painottivat globaalin lähestymistavan ensisijaisuutta, sekä kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n työtä. Jäsenmaat näkivät, että Eurooppa voisi olla edelläkävijä TKI-työssä uusien teknologisten ratkaisujen löytämiseksi. Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän laajentamiseen myös merenkulkuun suhtauduttiin puheenvuoroissa kahtiajakoisesti.

1. Esityslistan hyväksyminen
Neuvosto hyväksyi esityslistan.
2. A-kohtien hyväksyminen
Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo
Neuvosto hyväksyi A-kohdat.

Muut kuin lainsäädäntöasiat

3. Puhdas maapallo kaikille: Eurooppalainen visio kukoistavasta, nykyaikaisesta, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta – liikennenäkökohdat

Periaatekeskustelu

Maaliikenne

Puheenjohtaja alusti keskustelua toteamalla tieliikenteen päästöjen vastaavan viidenneksestä EU:n kokonaispäästöistä, minkä vuoksi on tärkeää keskittyä erityisesti tieliikenteen päästövähennystoimenpiteisiin. Puheenjohtaja kuvasi mahdollista keinovalikoimaa päästöjen vähentämiseksi ja kannusti jäsenmaita jakamaan parhaita käytäntöjään jo käytössä olevista keinoista.

Liikennekomissaari Violeta Bulc nosti puheenvuorossaan esiin päästövähennyskeinoina liikenteen hinnoittelun ja komission tutkimuksen liikenteen ulkoisista kustannuksista. Komissaari Bulc sanoi uskovansa, että jäsenmaat ottavat kunnianhimoisen lähestymistavan eurovinjettiin. Toiseksi Bulc korosti liikenteen multimodaalisuuden merkitystä toteamalla, että vuoden 2050 tavoitteeseen päästään vain, jos liikennejärjestelmä on multimodaalinen. Liikenteen digitalisaatiossa Bulc kannusti jäsenmaita tunnistamaan tärkeimpiä data-aineistoja ja kiinnittämään huomiota yhteentoimivuuteen. Maaliikenteen päästövähennystoimien osalta Bulc nosti esiin kannustimet puhtaiden ajoneuvojen suhteen, vaihtoehtoiset polttoaineet ja niiden jakeluinfrastruktuuriin, ajoneuvokapasiteetin paremman hyödyntämisen, siirtymän maantieliikenteestä muihin liikennemuotoihin sekä kuluttajien käyttäytymisen muutoksen.

Jäsenmaat olivat laajasti yksimielisiä siitä, että ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi liikennesektorilla tarvitaan kokonaisvaltainen ja johdonmukainen lähestymistapa. Useat jäsenmaista painottivat sitoutumistaan vuoden 2050 tavoitteeseen ja monet maat (NL, SE, DK) peräänkuuluttivat kunnianhimon tason nostamista entisestään. Siirtymässä kohti hiilineutraaliutta puheenvuoroissa painotettiin sosiaalisen oikeudenmukaisuuden merkitystä (HR, SE, DK, BG, PT, MT, IE).

Suurin osa jäsenvaltioista näki erityisesti siirtymän raideliikenteeseen tärkeänä päästövähennyskeinona, monien mielestä myös rahtiliikenteessä (FR, SK, CZ). Raideliikenteen osalta todettiin tarve paremmille kaupunkien välisille ja rajat ylittävälle yhteyksille (HR, NL, ES, HU, SI) ja investoinneille (HR, NL, IT, AT). Myös sisävesiliikenteen, julkisen liikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet tunnistettiin laajasti. Joissain puheenvuoroissa mainittiin lisäksi yhteiskäyttöautot (CZ, SI, PT, LU). Liikenteen multimodaalisuuden parempaa hyödyntämistä peräänkuulutettiin (HR, ES, RO, BG, IT, SK, EL) ja taloudellisia kannustimia sen edistämiseksi (ES, RO).

Puhtaat ajoneuvot nostettiin esiin puheenvuoroissa, ja monissa kiinnitettiin huomiota niiden kohtuuhintaisuuteen (HR, CZ, LV, SK). Jäsenmaat vaativat myös sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittämistä (DE, BG, PT, SK) ja monet kertoivat tehneensä jo panostuksia tähän (NL, PL, LU).

Henkilöautojen sähköistymisen vauhdittamista pidettiin usean jäsenmaan puheenvuorossa tärkeänä ja DK esitti, että perinteisistä polttomootoriautoista luopumisen aikataulusta tulisi käydä keskusteluita (phase out). FR nosti esiin tarpeen eurooppalaiselle ohjelmalle, jolla tuetaan sähköistä liikkumista.

Myös vaihtoehtoisia polttoaineita pidettiin tärkeänä työvälineenä maaliikenteen päästöjen vähentämisessä (DE, RO, HU, BG, LV, FR, SK, MT, EL, AT).

Käsittelyssä olevista lainsäädäntöehdotuksista puheenvuoroissa nostettiin esiin erityisesti eurovinjetti, mitä jäsenmaat pitivät päästövähennyksiä tukevana välineenä (HR, DE, RO, HU, BG, SI, LT, LV, PT, IE, AT). DE mainitsi myös hiilidioksidikomponentin ja rahtiliikenteen, jotka eurovinjetin pitäisi huomioida. Ensimmäisestä liikkuvuuspaketista erityisesti kuljettajien kotiinpaluuvelvoite nostettiin joidenkin jäsenmaiden puheenvuoroissa (RO, HU, BG, PL, LT, LV, MT, IE) esiin negatiivisten ilmastovaikutusten kannalta.

Lentoliikenne

Komissaari totesi ETS:n olevan keskeisin lentoliikenteen päästövähennyskeino EU:ssa tällä hetkellä. ICAO:ssa valmisteltava Corsia on menestys (81 ICAO:n jäsenmaata jo sitoutunut). EU:n lentoliikenteen päästökauppa (ETS) ja Corsia eivät kuitenkaan riitä. Tulee panostaa myös muihin keinoihin, kuten yhteisen eurooppalaisen ilmatilan (SES) modernisointiin, tutkimukseen ja kehitykseen (mm. SESAR), uuteen teknologiaan ja lähilentämisen sähköistämiseen. Lyhyillä matkoilla (alle 600 km) tulisi komissaarin mukaan siirtyä nopeisiin raideyhteyksiin. Lentopolttoainevero on osa keskustelua toimenpiteistä. Energiaverodirektiivin muutos uudelleenarvointi on ollut paljon esillä. Uusiutuvia polttoaineita voidaan käyttää jo koneiden moottoreissa, mutta käyttö ei ole yleistynyt. Komissaarin mukaan komissio pohtii keinoja kannusteiksi niiden käyttöön otolle. Komissaari muistutti myös komission tulevan puheenjohtajan ilmoittaneen tavoitteekseen laskea ETS:ään kuuluvien ilmaisten päästöoikeuksien määrää tulevina vuosina. Uusi konnektiviteetti-indeksi saadaan jäsenmaiden käyttöön vuoden loppuun mennessä.

Asiassa käytiin täysi pöytäkierrös (pl. FI ja UK). Päästövähennyskeinoihin liittyen puheenvuoroissa painotettiin kansainvälisten toimien ensisijaisuutta lentoliikenteen toimintaympäristö huomioiden. Näin mm. eurooppalaisen lentoliikenteen kilpailukyvyn turvaamiseksi. Tässä yhteydessä korostettiin tukea Corsialle. Samassa yhteydessä tuettiin kuitenkin yleisesti myös ETS:ää ja tarvetta sovittaa järjestelmät yhteen siten, ettei päällekkäisyyksiä tule (mm. päästöjen kahdenkertaisen laskennan osalta) ja kilpailukyky vaarannu. Puheenvuoroissa tuotiin yleisesti esille, etteivät Corsia ja ETS riitä kompensatiomekanismeina, vaan tarvitaan myös muita keinoja päästöjen vähentämiseksi.

Useissa puheenvuoroissa painotettiin ilmatilan hallinnan tehostamista mm. SES:iä uudistamalla yhtenä keinona päästöjen vähentämiseksi (ES, IT, SI, SE, IE, EE), kuten myös viimeisimmän teknologian ottamista käyttöön niin ATM-toiminnoissa kuin lentokoneissa. Myös lentoliikenteen sähköistymistä pidettiin tärkeänä (SE).

Lähes poikkeuksetta puheenvuoroissa korostettiin tarvetta luoda kannusteita uusiutuvan (2. sukupolven) lentopolttoaineen tuottamiselle ja käyttöön otolle. Jakelumandaattia tulisi harkita (NL). Sitä tosin pidettiin myös ennen aikaisena, sillä uusiutuvaa polttoainetta ei ole vielä riittävästi saatavilla (DE, AT).

Lentopolttoaineen verotus jakoi asiasta puhuneiden mielipiteitä. Toisaalta sitä pidettiin tehokkaana keinoja vähentää päästöjä (NL: saastuttaja maksaa -periaatteen toteutuminen), SE) kun taas toisaalta sen ei nähty johtavan päästöjen vähentymiseen, vaan hintojen nousuun, minkä vaikutus tuntuisi vähäosaisemmassa asiakaskunnassa (HU, PL, BG). Muutamissa puheenvuoroissa koroistui myös

verotuksen käyttöönotto kansainvälisesti (SE), jotta taattaisiin tasapuoliset kilpailuolosuhteet (DE). Suorimmin polttoaineveroa vastaan puhuivat turismista riippuvaisimmat ja EU:n reuna-alueiden jäsenmaat (MT, CY, LV ja LT).

Liikennemuotosiirtymää nopeisiin junayhteyksiin lyhyillä matkoilla pidettiin tärkeänä (DE, RO, ES, PL, SI, LU).

Merenkulku

Puheenjohtaja avasi päivän viimeisen keskustelun merenkulun päästövähennyksistä kertomalla pitävänsä tärkeänä, että kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n puitteissa päästään sopuun lyhyen aikavälin päästövähennyskeinoista. Puheenjohtaja piti myös Euroopan roolia ja EU-tason toimia tärkeinä, merenkulun globaali luonne tunnustaen.

Komissaari Bulc kuvasi päästövähennyksiä merenkulun osalta merkittävänä haasteena, mutta myös mahdollisuutena Euroopalle nousta globaaliksi johtajaksi, jos investointeja tehdään ajoissa. Bulcin mukaan merenkulku voi olla hiilineutraalia vuoteen 2050 mennessä, kun ryhdytään tarpeellisiin toimiin. Tärkeintä hänen mukaansa on löytää yhteisiä ratkaisuja ja lähettää yhteneviä signaaleja. Haasteista tarvitaan vielä parempaa ymmärrystä. Pitkille laivamatkoille tarvitaan vaihtoehtoisia polttoaineita ja infrastruktuuria niitä varten. EU:n päästökauppajärjestelmä ETS:n laajentamisen merenkulkuun Bulc totesi olevan seuraavan komission tehtävä.

Jäsenmaiden puheenvuoroissa korostettiin globaalin lähestymistavan ensisijaisuutta ja kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n työtä. Usea jäsenvaltio totesi IMO:n kasvihuonekaasustrategian toteuttamisen olevan tärkeää (DK, IT, SE, PL, SI, HR, NL) ja tässä tavoitteiden tulisi olla realistiset (CY, EL, LT, RO). Belgia piti mahdollisena, että Euroopan unionin piirissä otettaisiin käyttöön IMO:n strategiaa täydentäviä toimenpiteitä. Lisäksi jotkut maat nostivat esiin toimien valinnaisuuden pitäen tärkeänä, että alusten omistajat voisivat itse päättää, mitä toimia käyttävät tavoitteisiin pääsemiseksi (DK, DE). Puheenvuoroissa esitettiin myös päästöjen seuranta-alueita EU:n alueelle (FR, SI).

Tutkimus- kehitys- ja innovaatiotyön merkitystä korostettiin laajasti uusien teknologisten ratkaisujen löytämiseksi. Eurooppalaisten innovaatioiden kautta Eurooppa voisi olla edelläkävijänä ja näyttää esimerkkiä. TKI-työssä tiiviimpi yhteistyö maiden välillä toivottiin tervetulleeksi (FR, IT). Ruotsi kertoi kaksinkertaistavansa TKI-tuen merenkulun alalla.

Vaihtoehtoisia polttoaineita pidettiin yhtenä tärkeänä päästövähennyskeinona (PT, FR, SE, PL, SI, HR, LT, IE, NL, MT, RO, BE). Ranska mainitsi direktiivin 2016/802 tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä (rikkidirektiivi), jota voisi parantaa niin, että pyritään polttoaineeseen, jossa olisi rikkiä enintään 0,1%. Belgia nosti esiin mahdollisuuden velvoittaa lautat lyhyillä välimatkoilla ja risteilyalukset satamassa ollessaan käyttämään puhtaita polttoaineita; meriliikenteen energiantoimitusinfrastruktuuri voisi olla osa kansallisia energia- ja ilmastosuunnitelmia. Alankomaat toivoi merenkulkuun vihreää sopimusta, ja piti globaalia polttoainemaksua kannatettavana.

Puheenvuoroissa huomioitiin myös satamien merkitys ja maasähkön mahdollisuuksien hyödyntäminen satamissa (DK, PT, SI, NL, RO), sekä alusten energiatehokkuuden parantaminen (RO, MT, NL, PT, DE). Myös alusten nopeuden optimointi (BE) ja alentaminen (FR) nostettiin esiin.

Euroopan unionin päästökauppajärjestelmän laajentamiseen myös merenkulkuun suhtauduttiin puheenvuoroissa kahtiajakoisesti. Osa jäsenmaista piti sitä mahdollisena (ES, PT, LT, IE), kun osa ei

nähty sitä kannatettavana (FR, PL, HR). Muutamissa puheenvuoroissa korostettiin erityisesti, että alueellisiin toimenpiteisiin ei pitäisi ryhtyä (EL, MT, LV).

Suomen edustajat

Ministeri Marin, Mikko Koskinen, Pirita Ruokonen, Minna Kivimäki (EUE), Mervi Kaikkonen (EUE), Anna Sotaniemi (EUE), Erik Asplund (EUE), Tuire Simonen (EUE), Maija Rönkä (EUE), Leo Svahnback (EUE), Ilona Julkunen (EUE), Eeva Laavakari (EUE), Sabina Lindström (LVM), Päivi Antikainen (LVM), Taina Pieski (LVM), Johanna Stenholm (LVM), Eleonoora Eilittä (LVM), Maaria Mäntyniemi (LVM), Tiia Orjasniemi (LVM), Niina Honkasalo (VNK)

Asiakirjat

12123/19; 12132/19 PTS A 64; 11140/19

Liitteet

Viite

Asiasanat	ilmailu, lentoliikenne, liikenne, liikennepolitiikka, merenkulku, rautatieliikenne, tieliikenne, ympäristö, ilmastonmuutos, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, MERTENS
Hoitaa	LVM, TEM, UM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, SM, STM, VAYLA, VM, VNK, VTV