

Asia

Epävirallinen liikenneministerikokous 11.3.2020

Kokous

Epävirallinen liikenneministerikokous

EU-puheenjohtajamaa Kroatia järjesti epävirallisen liikenneministerikokouksen merenkulusta Opatijassa 11.3.2020. Suomea kokouksessa edusti liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Liikenneministerit keskustelivat ympäristötavoitteista ja kilpailukyvyn säilyttämisestä merenkulkusektorilla. Komission vihreän kehityksen ohjelma ja keväällä 2018 hyväksytty kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n alustava strategia merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi nähtiin hyvänä perustana merenkulun päästövähennystoimille. Kansainvälisen tason toimien merkitystä yleisesti ottaen painotettiin jäsenmaiden puheenvuoroissa. Monet jäsenmaat painottivat myös, että Euroopan on tärkeää panostaa teknologiseen kehitykseen ja toimia yhtenäisesti IMO:n piirissä. Lopuksi kokouksessa hyväksyttiin julistus EU:n vesiliikennesektorin tulevaisuuden näkymistä. Julistuksen pohjalta laaditaan neuvoston päätelmät seuraavaan liikenneneuvoston kokoukseen kesäkuussa 2020.

Periaatekeskustelu: Kohti kunnianhimoisia ympäristötavoitteita kilpailukyky säilyttäen – visio vuodelle 2030

Kroatian infrastruktuuriministeri Oleg Butković avasi epävirallisen liikenneministerikokouksen Opatijassa kuvaamalla edellisenä päivänä kokouksen yhteydessä järjestetyssä sidosryhmäkonferenssissa käytyjä keskusteluja. Konferenssin aiheet liittyvät kiinteästi ministerikokouksen keskusteluihin ja Butković sanoi pitävänsä tärkeänä, että myös sidosryhmät ja erityisesti IMO:n pääsihteeri Kitack Lim osallistuivat konferenssiin.

Kokouksen periaatekeskustelua puheenjohtaja alusti kuvaamalla merenkulun merkitystä Euroopalle kaupan, yhteyksien ja globaalin kilpailukyvyn kannalta. Ilmastomuutos on merenkulkusektorin kannalta tärkein haaste ja ministeri Butković kannusti osallistujia hakemaan innovatiivisia keinoja, joilla eurooppalainen merenkulku voi säilyttää globaalin kilpailukykyä.

Liikennekomissaari Väleän korosti puheenvuorossaan tarvetta yhteiselle visiolle ja selkeille tavoitteille nyt, kun merenkulku on murroksessa yhtäältä ilmastomuutoksen ja toisaalta digitaalisen kehityksen asettamien haasteiden myötä. Hänen mukaansa koko vesiliikennesektorin täytyy ryhtyä toimiin päästövähennyksien saavuttamiseksi ja niissä täytyy huomioida kaikki aspektit, myös kilpailukykyyn ja osaamisen kehittämiseen liittyvät seikat. Haasteisiin ei ole yhtä ratkaisua vaan tulee ottaa käyttöön kaikki olemassa olevat keinot. Komission loppuvuodesta 2020 julkaisema kestävä ja älykkään liikenteen strategia ottaa huomioon myös vesiliikenteen. Väleän totesi komission puheenjohtajan

Ursula von der Leyen indikoiineen päästökaupan laajentamisesta merenkulkuun ja sanoi pitävänsä myös muita politiikkatoimia tarpeellisina. Komissaari sanoi tukevansa kansainvälistä merenkulkujärjestöä IMO:a ja näkevänsä kansainvälisen lähestymistavan parhaana päästövähennysten kannalta. IMO:ssa tullaan päättämään konkreettisista päästövähennystoimista tänä vuonna ja komissaari Välean piti tärkeänä, että EU-maat toimivat yhdessä IMO:ssa käytävissä neuvotteluissa.

Komissaari Välean painotti digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntämistä vesiliikennesektorilla. Hän nosti esiin asetuksen eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta (European Single Maritime Window, ns. ESMW-asetus) edistysaskeleena, joka tulee vähentämään toimijoiden hallinnollista taakkaa. Komissaarin mukaan tiedonjakamisen kulttuuria tulisi vahvistaa niin yksityisellä kuin julkisellakin sektorilla. Merenkulun automaation Välean näki erityisesti mahdollisuutena parantaa sektorin turvallisuutta. Komissaari totesi komission olevan tietoinen myös alan työvoimapulasta ja piti tärkeänä, että sekä osaamisen, että työolojen parantamiseen keskitytään. Tänä vuonna komissiolta on tulossa vielä kaksi ehdotusta; FuelEU Maritime ja Green European Maritime Space. Lisäksi investointeja uusiin polttoaineisiin sekä alusten työntövoimaan liittyviin teknologioihin tarvitaan. Komissaari Välean muistutti MFF-neuvotteluiden olevan nyt jäsenmaiden käsissä ja oli loppupuheenvuorossaan useiden jäsenmaiden esittämien kantojen kanssa samaa mieltä siitä, että esitetyt toimet vaativat tuekseen taloudellisia kannustimia.

Monet jäsenmaista korostivat puheenvuoroissaan IMO:n roolia päästövähennystoimenpiteissä merenkulun globaalin luonteen vuoksi. Samaan aikaan jäsenmaat pitivät tärkeänä sitä, että EU toimii aktiivisesti ja yhtenäisesti IMO:ssa. (PL, LV, RO, ES, BE, IL, MT, IT) Alueellisten toimien nähtiin täydentävän IMO:n toimia. Tässä tärkeää on välttää päällekkäisyyksiä, jotka vähentävät toimenpiteiden tehokkuutta (BE). Erityisesti siinä tapauksessa, että IMO:n toimet eivät ole riittävän kunnianhimoisia tai toteudu sovitussa aikataulussa, Ranska peräänkuulutti EU-tason toimia. Omassa puheenvuorossaan Tanska korosti lippuneutraaliteetin ja tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamisen tärkeyttä EU-tason toimenpiteiden suunnittelussa. IMO:n osalta monet jäsenmaat näkivät keskeisenä, että IMO:n alustavan kasvihuonekaasupäästöstrategian toteutuminen etenee, kuten Suomikin puheenvuorossaan toi esille (myös PL, SE, FR, SI). Ranska kertoi myös meriympäristön suojelukomitealle tekemästään ehdotuksesta alusten energiatehokkuuteen liittyen ja pyysi jäsenmaita tukemaan sitä.

Euroopalla nähtiin olevan tärkeä rooli edelläkävijänä IMO:n puitteissa, sekä teknologisen kehityksen tukemisessa. Teknologinen kehitys ja digitalisaatio ovat olennaisia kestävämmän merenkulun kannalta. Näiden edistämiseen tarvitaan taloudellisia tuki-instrumentteja (PL, FI, SE, IT, SI, NL, EE, DK, MT). Monet jäsenmaat huomauttivat teknologisen kehityksen vaikuttavan myös työvoiman osaamistarpeisiin (NL, EL, PL). Muista päästövähennyskeinoista esiin nousivat energiatehokkaat alukset ja erityisesti vaihtoehtoiset polttoaineet (PL, EE, SE, RO, ES, BE, EL, IT, DK, IE). Lisäksi Belgia esitti, että Euroopassa tarvittavan yhteinen strategia vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotolle merenkulussa.

Vihreän kehityksen ohjelma ja sen sisältämät aloitteet merenkulun osalta saivat puheenvuoroissa varovaista kannatusta. Erityisesti päästökaupan laajentaminen merenkulkuun vaatii laajan vaikutusten arvioinnin (FR, SE, FI). Irlanti totesi päästökaupalla olevan roolin myös merenkulussa. Malta varoitti, etteivät yksipuoliset toimenpiteet tuota toivottuja tuloksia. Alankomaat sanoi tukevansa globaalia polttoaineveroa. Saksa esitti puheenvuorossaan, että EU:ssa tarvitaan uusi mobipaketti ja digitaalinen sopimus (Digital Deal), jotta Eurooppa voisi säilyttää kilpailukykyä ja edistää kehitystä globaalilla tasolla. Monet jäsenmaat näkevät satamien roolin merkittävänä, vaikka komission vihreän kehityksen ohjelmaan sisältyvää maasähkön käytön edistämisen satamisen nähtiin edellyttävän lisäselvityksiä (LV, RO). Yleisesti ottaen vihreän kehityksen ohjelmaa pidettiin hyvänä lähtökohtana tuleville toimille ja keinona vahvistaa Euroopan kilpailukykyä. Merenkulun päästövähennystoimien kannalta

globaali toimintaympäristö nähtiin silti ensisijaisena ja yhteenvedossaan puheenjohtaja totesikin, että ilmastomuutokseen liittyviä toimia tulisi priorisoida kansainvälisen tason keskustelussa.

Short sea –merikuljetusten edistämistä pidettiin tärkeänä ilmaston kannalta (RO, SE, BE, EL, MT, FR, IE, FI) ja myös komissaari Välean huomautti loppupuheenvuorossaan, että sen piirissä voidaan todennäköisesti ottaa ensimmäisenä käyttöön uudet polttoaineet ja teknologiset innovaatiot. Myös sisävesikuljetukset nostettiin esiin tiekuljetuksia ympäristöystävällisempänä vaihtoehtona (PL, RO).

Saksan liikenneministeri Andreas Scheuer nosti puheenvuorossaan esiin ajankohtaisen koronavirustilanteen ja painotti vakavasti koordinoitua lähestymistapaa EU-tasolla. Tilanne vaikuttaa jo liikenneyhteyksiin, jotka muodostavat Euroopan kilpailukyyn perustan. Monet jäsenmaat osoittivat tukensa Scheuerin nostamalle kysymykselle. Komissaari Välean totesi huomioivansa koronavirustilanteen johdosta esitetyt huolet ja sanoi komission olevan valmis koordinoimaan jäsenmaiden välistä yhteistyötä ja tiedonvaihtoa. Komissio on jo ehdottanut toimenpiteitä lentoliikenteen osalta, ja Väleanin mukaan liikenneministerien välinen yhteistyö voisi tuoda lisää tehokkuutta toimenpiteisiin.

Opatijan julistus EU:n vesiliikennesektorin tulevaisuuden näkymistä

Puheenjohtaja ministeri Butković esitteli kokouksessa neuvoston merenkulkutyöryhmässä työstetyn julistuksen EU:n vesiliikennesektorin tulevaisuuden näkymistä. Julistus koskee siirtymistä kohti hiilineutraalia, automaattista ja kilpailukykyistä merenkulkua ja sisävesiliikennettä. Ministerin mukaan julistuksessa on viisi avainosa-aluetta; ilmasto ja ympäristövaikutukset, digitalisaatio, työvoima, turvallisuus ja kilpailukyky.

Ministeri Butković kertoi Kroatian aloittavan seuraavaksi neuvoston päätelmien laatimisen julistuksen pohjalta. Neuvoston päätelmät hyväksyttäisiin liikenneneuvoston kokouksessa 4.6.2020.

Puheenjohtaja totesi kokouksen hyväksyvän julistuksen yksimielisesti.

Suomen edustajat

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Erityisavustaja Matti Sadeniemi

Ylivohtaja Sabina Lindström

Ylitarkastaja Tiia Orjasniemi

Asiakirjat

-

Liitteet

Viite

Asiasanat	kilpailukyky, merenkulku, päästöt, sisävesiliikenne
Hoitaa	LVM, TEM, YM

Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, SM, STM, UM, VAYLA, VM, VNK, VTV
----------	---
