

EU; Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023

Kokous

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023; Tukholma

EU:n energia- ja liikenneministerit kokoontuivat yhteiseen epäviralliseen ministerikokoukseen 27.-28.2.2023 Tukholmassa. Suomea kokouksessa edustivat elinkeinoministeri Mika Lintilä ja liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka.

Energia- ja liikenneministereillä oli sekä omia rinnakkaissessioitaan että yhteissessio, joka keskittyi vihreään siirtymään.

Energiaministerit kävivät pöytäkierron energiamarkkinoista ja energian toimitusvarmuudesta. Ennen kaikkea keskustelussa korostui tuleva sähkömarkkinamallin uudistus sekä toisaalta kaasun talvivarautuminen 2023-2024. Jäsenvaltiot olivat yksimielisiä siitä, että on tarpeen edistää sähkömarkkinamallin uudistusta nopeasti ennen ensi talvea. Puheenjohtajavaltio on sitoutunut edistämään ehdotuksen käsittelyä, heti kun komissio on antanut konkreettisen ehdotuksensa.

Toisena keskustelunaiheena energiaministereillä oli tulevaisuuden energiapolitiikka teollisuuden kilpailukykyyn edistäjänä. Keskustelussa vallitsi laaja yhteisymmärrys kilpailukykyisten energiahintojen tarpeellisuudesta sekä byrokratian vähentämisen tärkeydestä. Energian toimitusvarmuutta ei saa vaarantaa. Esille nousi myös osaavan työvoiman tarve.

Liikenneministerit keskittyivät erityisesti liikenteen vihreään siirtymään osana Euroopan kilpailukykyä ja ilmastoneutraalisuustavoitetta sekä vaihtoivat ajatuksia 55-valmiuspaketin toimeenpanosta. Keskusteluissa korostettiin laajalti teknologianeutraliteettia. Sähköistyminen nähtiin selkeänä tienä eteenpäin, mutta myös siirtymävaiheen tärkeys erityisesti raskaan liikenteen osalta korostui puheenvuoroissa. Myös mm. investointien merkitys sekä IMO- ja ICAO-sääntelyn yhteensopivuus ja sitä kautta yhdenvertaiset kilpailuolosuhteet (level-playing field) kolmansien maiden kanssa nostettiin esiin useasti.

Energiaministerien ensimmäinen erillisistunto 27.2.: Energiamarkkinamalli ja toimitusvarmuus – varautuminen tulevaan talveen ja pidemmälle

Energiaministerit kävivät perinteisen pöytäkierron energiamarkkinoista ja energian toimitusvarmuudesta. Ennen kaikkea keskustelussa korostui tuleva sähkömarkkinamallin uudistus sekä toisaalta kaasun talvivarautuminen 2023-2024, sillä puheenjohtaja halusi kuulla jäsenvaltioiden alusta-

via näkemyksiä tulevasta sähkömarkkinamallin uudistuksesta sekä toisaalta vaihtaa tilannetietoa jäsenvaltioiden varautumisesta kaasun osalta.

ACERin avauspuheenvuorossa tuotiin esille tuki uudistamiselle, jossa tulee sen mukaan keskittyä osioihin, jotka on mahdollista toteuttaa verrattain kiireisessä aikataulussa. Liian pitkälle menevää uudistusta ei tule tehdä näin kiireellä mutta uudistustyötä on tehtävä ja torjuttava hintavaihtelun jyrkimpiä vaikutuksia. Osa ratkaisua on lyhytaikaisten markkinoiden täydentäminen pitkäaikaisilla sopimuksilla. Likviditeettiä on parannettava. Tärkeitä kysymyksiä ovat myös kuluttajansuoja ja markkinoiden manipuloinnin torjunta.

Energiakomissaari Kadri Simson kertasi puheenvuorossaan edellisen vuoden tapahtumia ja korosti sitä, että Eurooppa on selvinnyt haasteista paljon oletettua paremmin. Venäläinen putkikaasu on saatu korvattua muista lähteistä ja kaasun kulutuksen vähentämiseen tähtäävät toimet ovat olleet keskeisiä. Uusiutuvaa energiaa on saatu lisättyä. Tällä hetkellä kaasuväylien täyttöaste on yhä 52 %. Tulevaa talvea ajatellen komissio näki tarpeellisen kehittää kaasun varastoinnin koordinaatiota ja komission lanseeraama EU:n kaasualusta ottaa tässä roolia. Kaasun käytön vähentämistoimia olisi syytä jatkaa. Ensimmäinen tarjouskilpailu on tarkoitus tehdä huhtikuun puoliväliin mennessä. Kaasun solidaarisuusmekanismia testattiin ensimmäistä kertaa joulukuussa. Nord Stream sabotaasi osoitti EU:n energiainfrastruktuurin resilienssin olevan vaarassa, Venäjän selvästi kartoittaessa kriittistä infraa. 2030 uusiutuvan energian osuuden pitäisi olla 69% energiantuotannosta. Sähkömarkkinamallin uudistuksen osalta komissaari totesi julkisen konsultaation juuri päättyneen; komissio sai yli 1300 vastausta. Hahmotteli kolmea tavoitetta sen osalta: 1) kuluttajille parempaa hyötyä uusiutuvan energian kasvavasta osuudesta energiantuotannossa 2) kuluttajasuojan vahvistaminen ja kuluttajien oikeuksien parempi toteutuminen sekä 3) uusiutuvan energian investointien edistäminen ja luvittamisen nopeuttaminen joustavuutta lisäämällä. Komissio on sitoutunut esittelemään konkreettisen ehdotuksensa maaliskuun puolivälissä.

Jäsenvaltioiden odotukset sähkömarkkinamallin uudistuksen osalta jakautuivat odotetulla tavalla ja useassa puheenvuorossa viitattiin non-paperiin, jossa omaa ajattelua on jo aiemmin avattu. Samaa mieltä oltiin siitä, että päätavoitteina tulisi olla kohtuuhintainen sähkö, varmistaa toimitusvarmuus samalla kun varmistetaan investoinnit uusiutuviin energialähteisiin. Hintojen epävakauteen tulee puuttua ja suojella kuluttajia aiempaa paremmin. Jakolinjoja oli eli muutamat korostivat, että tavoitteena tulisi olla kohtuullinen ja vakaa sähkönhintataso. Kaasun ja sähkön hinnat olisi irrotettava tuotannosta joidenkin jäsenvaltioiden mielestä. Lyhyen aikavälin sähkömarkkinat nähtiin toimivina ja laaja yhteisymmärrys vallitsi siitä, että lyhyen aikavälin markkinat tarvitsevat tuekseen likvidit ja paremmin toimivat pitkän aikavälin markkinat ja että sähkömarkkinauudistuksen tulisi keskittyä nimenomaan niihin. Muutama jäsenvaltio vaati edelleen vaikutustenarviointia.

Kaasun toimitusvarmuuden ja talvivarautumisen osalta useat jäsenvaltiot toivat esille tukensa hätätoimien jatkamiselle. Useat toivat esille kannattavansa kaasun kulutuksen vähentämiseen tähtäävien toimien jatkamista. Yleisesti todettiin kaasun toimitusvarmuuden olevan paljon parempi, kuin mitä tilanne oli viime syksynä.

Energiakomissaari Kadri Simson totesi loppupuheenvuorossaan, että ollaan palaamassa normaalin lainsäätämisympäristöön, jossa myös Euroopan parlamentilla on keskeinen roolinsa. Komissaari muistutti investointien tärkeydestä sekä tarvittavasta joustavuudesta sähkömarkkinamallin uudistuksessa. Komissio on samaa mieltä siitä, että kaasun kulutuksen vähentämistoimet ovat prioriteetti myös jatkossa. Tarkoitus on käynnistää kaasun yhteisostot keväällä.

Puheenjohtaja veti yhteen todeten, että on tarpeen edistää sähkömarkkinamallin uudistusta nopeasti ennen ensi talvea. Se on sitoutunut edistämään ehdotuksen käsittelyä, heti kun komissio on antanut konkreettisen ehdotuksensa.

Liikenneministerien ensimmäinen erillisistunto 27.2.: Tulevaisuuden liikennepolitiikka kilpailukykyisen ja ilmastoneutraalin Euroopan luomiseksi

Puheenjohtajan toiveena oli kuulla jäsenmailta näkemyksiä erityisesti siitä, mitä poliittisia aloitteita tulisi priorisoida, niin EU- kuin kansainvälisellä tasolla, jotta voidaan edistää liikennesektorin käynnissä olevaa siirtymää hiilineutraaliksi ja kilpailukykyisemmäksi. Ministerit kävivät keskustelua pienryhmissä, minkä jälkeen jokainen ryhmä raportoi keskustelustaan ja ryhmät kävivät vapaata keskustelua välillään. Aluksi kuultiin muutama lyhyt alustuspuheenvuoro pohjustamaan ministerien keskustelua.

Svenska Handelsbankenin johtava kestävyys- ja ilmastoasiantuntija Catharina Belfrage Sahlstrand totesi, että yksityisen rahoituksen kannalta oleellista on alentaa taloudellisia riskejä, kun mietitään EU-lainsäädäntöä vuoden 2030 jälkeen. Lainsäädännöllä tulee luoda suotuisat olosuhteet markkinoille. Poliittikalla tulee olla selkeä suunta pitkällä tähtäimellä, ja siirtymän aikataulu sekä eri keinot tulisi olla selkeästi tiedossa. Mikäli poliittista yhteisymmärrystä ei ole, se luo rahoittajien näkökulmasta epävarmuutta ja taloudellisia riskejä. Julkiset tuet voivat auttaa madaltamaan yksityisen sektorin riskejä. Poliitikkojen tulee myös tukea mahdollisimman laajasti eri keinoja (ei kaikkia kortteja yhden keinon varaan), joilla siirtymää toteutetaan; tämä alentaa niin ikään yritysten riskejä. Innovaatiot ja teknologian tuoma kustannustehokkuus ovat tärkeitä. Siirtymän tulisi helpottaa ihmisten elämää ja nostaa elämänlaatua, mikä lisäisi ihmisten sitoutumista siirtymään. Pariisin ilmastopimuksen kannalta pelkät pitkäkestoiset ilmastotoimet voivat tulla liian myöhään, joten tulisi investoida myös lyhyen ja keskipitkän aikavälin toimiin.

Kuljetusyritys Einriden toimitusjohtaja ja perustaja Robert Falck totesi, että Euroopalla on mahdollisuus muokata tulevaisuutta. Digitalisaatio ja liikennejärjestelmä ovat EU:n kilpailukykyyn ytimessä – mitä tehokkaampi liikennejärjestelmämme koko EU:ssa on, sitä kilpailukykyisemmän Euroopan voimme luoda. Uuden teknologian hyödyntäminen on avainasemassa. Kilpailukykyyn kannalta on myös tärkeää, että Eurooppa todella uskoo omiin vahvuuksiinsa, tuo ne esiin ja käyttää niitä.

Ministerien keskustelussa korostettiin, että Euroopan kilpailukyky on riippuvainen liikennesektorin vihreästä siirtymästä, jolle Pariisin ilmastopimus luo painetta. Yhtäältä todettiin, että tulevaisuudessa kilpailukykyisimpiä ovat ne maat, jotka ovat toteuttaneet liikenteen vihreän siirtymän. Toisaalta nostettiin esiin, että kilpailukyky ja toimintaolosuhteet tulee varmistaa myös siirtymäaikana. Maat ovat erilaisessa tilanteessa siirtymän osalta. Useat maat korostivat raideliikenteen tärkeyttä Euroopan liikenteen vihreän siirtymässä; tehokkaat raideyhteydet mahdollistavat myös rahdin siirtymisen teiltä raiteelle. TEN-T on tässä yhteydessä tärkeä työkalu. Merenkulun ja ilmailun osalta useissa puheenvuoroissa korostettiin yhteensopivuutta IMO- ja ICAO-sääntelyn kanssa, jotta EU säilyttää yhdenvertaiset kilpailuolosuhteet (level-playing field) kolmansien maiden kanssa. Tämä on tärkeää niin kilpailukykyyn kuin ilmastotoimienkin kannalta. Teknologianeutraaliteettia korostettiin. Olemassa olevien teknologioiden tehokkaammalla käytöllä voitaisiin luoda vaihtoehtoja sähköistymisen siirtymävaiheeseen, ja tässä yhteydessä mainittiin mm. biokaasu. Toisaalta korostettiin myös innovaatioita erityisesti kestävien lentopolttoaineiden (SAF) yhteydessä. Vedyn osalta nostettiin esiin mm. tarve tutkia potentiaalia lisää, vaikka tällä hetkellä vety onkin varsin kallista. Infrastruktuurin investoinnit nähtiin avainasemassa; tarvitaan niin julkista kuin yksityistä rahoitusta. Yksityisen sektorin investointeja varten peräänkuulutettiin ennakoitavuutta ja ehtojen yksinkertaistamista. Eri uusiutuvia polttoaineita tulisi tukea myös EU-valtiotukisääntelyllä. Digitalisaation rooli liikenteessä korostui niin ikään, ja multimodaalisen liikenteen tukeminen myös kaupungeissa nostettiin esiin. Todettiin lisäksi, että tämän päivän ongelmaa (fossiiliset polttoaineet) ei tule korvata uudella ongelmalla, joka voi tulevaisuudessa olla akkuteollisuuden raaka-aineiden saatavuus.

Yhteenvetona puheenjohtaja totesi, että tarvitaan edelleen kunnianhimoa ilmastoneutraalisuustavoitteen toteuttamiseksi; 55-valmiuspaketin toimeenpanossa ei tule unohtaa tätä kunnianhimon tasoa. Esille nousi teknologianeutraaliteetti ja toisaalta tarve keskustella vedyn roolista mm. suhteessa AFIRiin. Puheenjohtajan tavoitteena on saada 55-valmiuspaketin vielä käynnissä olevat neuvottelut päätökseen, minkä lisäksi Ruotsi on valmiina edistämään TEN-T-neuvotteluja heti parlamentin kannan valmistuttua.

Energia- ja liikenneministereiden yhteisistunto 27.2.: Energia- ja liikennepolitiikka liikennesektorin vihreän siirtymän kirittäjinä

Energia- ja liikenneministerien yhteisistunnon aiheena oli vihreä siirtymä. Istunto käytiin pienryhmäkeskusteluina. Aluksi kuultiin muutama lyhyt alustuspuheenvuoro keskustelua stimuloimaan ja pienryhmäkeskustelut vedettiin lopuksi yhteen kunkin pöytäryhmän raportoidessa tiiviisti keskeisistä johtopäätöksistään.

Alustuksessaan komissio muistutti pyrkimyksistään edistää liikennesektorin hiilineutraalisuutta sääntelyn ja taloudellisen tuen avulla. Komissio vaati sähködirektiivin täysimääräistä täytäntöönpanoa ja mainitsi uusiutuvan energian direktiivin sähköajoneuvoja koskevat säännökset. Komission mukaan vihreisiin investointeihin ei ole koskaan ollut saatavilla näin paljon rahoitusta, esim. CEF-rahoitus tukee liikenteen vihreää siirtymää erityisesti raideliikenteeseen keskittyen. Komissio mainitsi myös kannustimet puhtaisiin ja kestäviin biopolttoaineisiin ja vetyyn. Refuel Aviation ja FuelEU Maritime kannustavat hiilineutraalien polttoaineiden saatavuuteen.

Fossiilivapaan Ruotsin kansallisen koordinaattorin Svante Axelssonin mukaan sähköä on tuotettava enemmän ja halvemmalla hinnalla. Kansalaisille on kommunikoidava selkeästi tarinallisuutta hyödyntäen, kuinka elämä on parempaa sitten kun olemme vapaita fossiilisista energianlähteistä, pitää olla visio, sillä ihmiset pelkäävät vielä enemmän yhteiskunnan muutosta kuin ilmastonmuutosta. Energiategohokkuudessa EU on ollut edelläkävijä ja sillä olisi sen osalta annettavaa globaalistikin. EU voi nostaa kilpailukykyään olemalla fossiilivapaa, ei päinvastoin. Paolo Cerruti Northvoltilta vaati parempaa akkujen kierrätystä ja vakaampaa sijoitusilmapiiriä. Investoinnit ovat avainasemassa - ilman niitä ei tapahdu mitään. Euroopan tulee erottua kilpailukyvyssä muuten kuin halpojen hintojen osalta; näissä emme voi koskaan kilpailla halvimpien maiden kanssa.

Seuraavaksi siirryttiin keskustelemaan pienryhmissä. Pienryhmät raportoivat tiiviisti keskusteluiden sisällöstä ja kävivät myös vapaata keskustelua välillään. Teknologianeutraliteetti nousi useassa puheenvuorossa esiin. Sähköistyminen nähtiin selkeänä tienä eteenpäin, mutta raskaan liikenteen sähköistymisen osalta kuultiin myös, että siirtymä tarvitsee enemmän aikaa. Siirtymässä mainittiin myös biokaasun rooli. Vety jakoi näkemyksiä; todettiin, että vedyllä on paljon potentiaalia siirtymässä, mutta toisaalta emme täysin tiedä, mikä sen potentiaali on. Osaltaan korostettiin ratkaisujen moninaisuutta, mutta toisaalta nostettiin esiin, että tulisi tehdä strateginen valinta eri vaihtoehtojen välillä – onko mahdollista investoida niin monen eri polttoaineen lataus-/tankkauspisteeseen. Puheenvuoroissa pohdittiin liikennesektorin energiatehokkuutta, jonka osalta korostettiin mm. polkupyörien roolia lyhyillä matkoilla. Ministerit pohtivat lisäksi, tuotammeko riittävästi sähköä ja uusiutuvaa energiaa liikenteen sähköistymiseen. Pohdittiin myös, tulisiko EU-rahoitusta kohdentaa tehokkaammin luomaan kysyntää esim. akku- ja ajoneuvoteollisuuden osalta, sillä markkinoilla ostetaan sitä, mitä on saatavilla.

Loppupuheenvuorossaan komissio totesi keskustelun vahvistaneen sen, kuinka energia- ja liikennesektorit ovat vahvasti kytkeytyneet toisiinsa. Esille nousi polttoaineiden keskeinen merkitys liikenteessä. Lisäksi tunnistettiin haasteita, kuten tarve optimoida sähkön tuotantoa ja kulutusta ja yksinkertaistaa lupamenettelyjä. Nähtiin myös riski, että aiempi riippuvuus fossiilisesta energiasta korvaantuu uudella riippuvuudella kriittisistä raaka-aineista. Muistutti helmikuussa antamastaan Green Deal tiedonannostaan ja että komissiolta on tulossa myöhemmin tänä vuonna ns. vetypankkialoite. Kaikilla sektoreilla sähköistymien ei ole vielä suora vaihtoehto, ja uusiutuvan energian direktiivillä pyritään luomaan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinaa Eurooppaan. Liikenteen sähköistyminen ei tapahdu ilman, että ihmisiä kannustetaan.

Puheenjohtaja totesi lopuksi, että jäsenvaltiot valitsevat omat ratkaisunsa, jotka sopivat niille parhaiten, ja markkinat puolestaan valitsevat tehokkaimmat ratkaisut. Innovaatiot korostuivat useissa puheenvuoroissa, samoin teknologianeutralisuus ja osaavan työvoiman tarve. Energian osalta todettiin, että kansalaisten hyväksyntä edellyttää sitä, että tehdyt valinnat ovat kustannustehokkaita. Muiden tekno-

logioiden lisäksi nähtiin tarpeellisenä lisätä uusiutuvan energian osuutta. Puheenjohtaja vahvisti olevansa sitoutunut saattamaan päätökseen Fit for 55 –neuvottelut ja peräänkuulutti tässä jäsenmaiden tukea.

Energiaministereiden toinen erillisistunto 28.2.: Tulevaisuuden energiapolitiikka teollisuuden kilpailukyvyn edistäjänä kaikissa jäsenvaltioissa

Toisena keskustelunaiheena energiaministereillä oli tulevaisuuden energiapolitiikka teollisuuden kilpailukyvyn edistäjänä. Puheenjohtajan tavoitteena on kuulla jäsenvaltioiden näkemyksiä siitä, kuinka EU:n energiapolitiikan tulisi kehittyä pitkällä aikavälillä, jotta se voi vastata toisaalta tavoitteeseen hiilineutraalisuudesta mutta toisaalta myös edistää osaltaan teollisuuden kilpailukykyä ja tuottavuutta.

Komissaari Kadri Simson totesi aiheen olevan erittäin ajankohtainen. Ilmastotoimet edellyttävät uusiutuvan energian käyttöönoton nopeuttamista ja toisaalta Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan osoitti puhtaan teknologian sekä energianlähteiden ja kriittisten raaka-aineiden lähteiden monipuolistamisen merkityksen. Puhtaan teknologian markkinat kasvavat mutta EU:n markkina-asema on yhä haastavampi. Hiilineutraalia teollisuutta koskevalla säädöksellä (Net-Zero Act) komissio tukee puhtaan teknologian teollisuuden perustaa keskittyen lupien myöntämiseen, osaamiseen ja rahoitukseen. Sitä täydentää kriittisten raaka-aineiden säädösehdotus.

IEA:n pääjohtaja Fatih Birol onnitteli EU:ta loistavasta työstä eli EU:n energiapolitiikka on käynyt läpi huomattavan muutoksen viime vuonna: uusiutuvien energialähteiden käyttö lisääntyi + 40%, energiatehokkuus parani, lämpöpumppujen ja sähköajoneuvojen myynti kasvoi myötä, minkä seurauksena kasvihuonekaasupäästöt vähenivät 2,5 prosenttia. Ei tule kuitenkaan olla liian luottavainen ensi talven suhteen. Tällä hetkellä saamme edelleen venäläistä kaasua, mutta sitä ei välttämättä ole käytettävissä enää ensi vuonna. Kiina on suurin LNG:n tuoja ja sen talous on nyt nousussa. Rajoitettu määrä LNG-projekteja käynnistyy tänä vuonna, ja uuden tuotannon taso on yksi historian alhaisimmista. IEA esitti ajatuksia EU:n teollisuuspolitiikan tulevaisuudesta. Ensinnäkin tarvitaan uusi *master plan*, sillä nykyisen teollisuuspolitiikan perustana on malli, jossa on yksi hallitseva toimittaja ja alhaiset energianhinnat – tämä ei enää vastaa todellisuutta. Energianhinnat ovat EU:ssa useita kertoja korkeammat kuin tärkeimmissä kilpailijoissa eli Yhdysvalloissa tai Kiinassa. Lisäksi olemme siirtymässä uuteen aikakauteen vihreän siirtymän ansiosta. Monipuolistaminen on avainsana. EU:n on aika tehostaa toimintaansa. EU ei voi kilpailla kaikilla puhtailla energialähteillä ja teollisuudenaloilla vaan tarvitsee etenemissuunnitelman. EU:n on sen mukaan keskityttävä teollisuudenaloihin, joissa sillä on kilpailuetu. EU tarvitsee myös uusia energiakauppakumppanuuksia.

Swedbankin toimitusjohtaja Jens Henriksson painotti kestävä kehityksen huomioimisen tärkeyttä arvioitaessa kannattavuutta pitkällä aikavälillä. Hän otti mallia Swedbankin valinnoista ja vaati pragmaattisuutta tulevaa energiapolitiikkaa laadittaessa. Vetosi energiaministereihin, jotta energiapolitiikasta ei tehtäisi mielipideasiaa eikä tule yllyttää polarisaatiota. Energianeutraalisuus on tärkeää.

Seuraavaksi siirryttiin keskustelemaan pienryhmissä. Pienryhmät raportoivat tiiviisti keskusteluiden sisällöstä. Keskusteluista nostettiin raportoinnissa esille mm.: korostettiin kohtuuhintaisen energian merkitystä teollisuudelle; tarve säilyttää EU:ssa kilpailukykyiset toimintaedellytykset ja pystyä houkuttelemaan puoleensa investointeja; tarve tehdä lupamenettelyistä sujuvampia ja nopeampia; EU:n kilpailukyky ja asiantuntemus erityisesti offshore-, akku-, ydin-, vety- ja energiatehokkuudessa sekä toisaalta myös teknologianeutraaliusnäkökulmaa käsiteltiin.

Komission puheenvuorossa todettiin, että se nimenomaan huomioi esille nousseita teemoja Green Deal Industrial Planissa. Komissio muistutti, että nämä tekijät olivat tulevan Green Tech -suunnitelman taustalla. Se korosti infrastruktuurin roolia mahdollistajana. Se pyysi jäsenvaltioita kirjaamaan ylös 20.4.2023 korkean tason tapahtumaa varten ja muistutti myös kansallista energia- ja ilmastosuunnittelusta (NECP), jotka jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle kesäkuuhun mennessä. Komissiolta on

luvassa lisää aloitteita, erityisesti lämpöpumppujen sekä hiilidioksidin talteenoton ja varastoinnin (CCS) alalla.

Puheenjohtaja päätti kokouksen toteamalla, että laaja yhteisymmärrys vallitsee kilpailukykyisten energianhintojen tarpeellisuudesta sekä byrokratian vähentämisen tärkeydestä. Energian toimitusvarmuutta ei saa vaarantaa. Esille nousi myös osaavan työvoiman tarve. Tiedämme jo nyt, että 5-10 vuoden sisällä käytössämme on aivan uusia teknologioita.

Liikenneministereiden toinen erillisistunto 28.2.: 55-valmiuspaketin toimeenpanon arviointi ja hyvät käytännöt

Toisessa istunnossaan liikenneministerit keskustelivat 55-valmiuspaketin toimeenpanosta. Puheenjohtaja toivoi kuulevansa jäsenvaltioiden kokemuksia ja suunnitelmia – niin onnistumisia kuin haasteitakin – liikenteen vihreää siirtymää tukevista toimistaan 55-valmiuspaketin ja tavoitevuoden 2030 osalta. Ministerit keskustelivat pienryhmissä, joista kukin raportoi pääviestinsä, minkä jälkeen ryhmät kävivät vapaata keskustelua välillään.

Liikennekomissaari Valean totesi aluksi, että 55-valmiuspaketin aloitteilla komissio on pyrkinyt luomaan olosuhteita teollisuudelle, jotta siirtymä hiilettömään liikenteeseen voitaisiin toteuttaa. Juuri annettu aloite raskaan liikenteen CO₂-raja-arvoista linkittyy tiiviisti AFIR-asetukseen, joten jälkimmäisen neuvottelut on tärkeä saada päätökseen nopeasti. Komissio luottaa, että käynnissä olevat trilogit saadaan viimeistelyä Ruotsin kaudella.

Ministerien keskustelussa esimerkkeinä hyvistä käytännöistä maat nostivat mm. akkukäyttöisten junien käytön, julkisen liikenteen ja raideliikenteen sähköistymisen sekä satamien sähköistämisen mahdollisuudet. Käyttövoimien osalta osa toi esiin biopolttoaineiden ja bensiinin/dieselin yhdistelmät sekä bio-kaasun käytön, osa taas korosti vedyn käyttöä julkisessa liikenteessä. Intermodaalisuus liikennemuotojen välillä ja multimodaaliset liikkumisen ratkaisut nousivat esiin useassa puheenvuorossa, erityisesti rajapinta tieliikenteen ja raideliikenteen välillä kuin myös aktiivisen liikkumisen muodot, polkupyörät ja sähköpyörät, osana liikenteen infrastruktuuria. Myös ns. zero-emissions zones isommissa kaupungeissa nousi esiin yhtenä esimerkkinä vähentää päästöjä. Valtiontuet, verotuspoikkeukset ja erilaiset bonukset ovat lisänneet sähköajoneuvojen käyttöä osassa maista. Yleisesti ottaen korostettiin infrastruktuurin kehittämistä, investointien vauhdittamista, ja kannustimia näihin. Julkinen rahoitus on oleellinen esim. siinä, että julkisen liikenteen hinnat pysyvät kuluttajille alhaalla.

Haasteiden osalta maat nostivat uusiutuvien polttoaineiden saatavuuden ja hinnan; nämä tulisi ratkaista, jotta pääsemme sovittuun kunnianhimoitasoon. Pohdittiin myös, tulevatko ensin latauspisteet vai autot. Ladattavat autot ovat myös verrattain kalliita, mutta näköpiirissä nähtiin tähän helpotusta, kun latausautojen second-hand-valikoimaa syntyy. Raskaan liikenteen CO₂-raja-arvoasetuksen osalta korostettiin laajalti teknologianeutraalimpaa lähtökohtaa kuin komissio esittää; Suomi oli keskustelussa aloitteellinen. Todettiin myös, että yrityksille tilanne on tällä hetkellä epävarma, luodako sähköön vai vetyyn perustuvia ratkaisuja. Tarvitaan avoimuutta eri teknologioille, mutta markkinat tarvitsevat myös politiikkaviestejä siitä, mihin suuntaan ollaan menossa ja mitä ratkaisuja valita. Riippuvuus yksityisautoliikenteen on myös haaste, vaikka siirtymä sähköautoihin tarvitaankin, julkisen liikenteen tulisi tukea riippuvuuden vähentämisessä. Ilmailun ja merenkulun osalta nostettiin yhdenvertaiset kilpailuolosuhteet EU:n ympäröivien kolmansien maiden kanssa.

Suomen edustajat

Elinkeinoministeri Mika Lintilä (27.2.)

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

ministerin erityisavustaja Hannes Torppa, TEM (27.2.)

ylijohtaja Riku Huttunen, TEM (28.2.)
virkamiesavustaja Nina Alatalo, TEM (27.2.)
erityisasiantuntija Elina Johansson, TEM

ministerin erityisavustaja Johanna Juselius, LVM
yksikön johtaja Päivi Antikainen, LVM (27.2.)
erityisasiantuntija Noora Saarinen, LVM

Asiakirjat

Puheenjohtajan tausta-asiakirjat