

Saarinen Noora

17.2.2023

Viite

Napsauta tähän ja kirjoita viite.

EU; Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023

EU:n energia- ja liikenneministerit kokoontuvat yhteiseen epäviralliseen ministerikokoukseen 27.-28.2. Tukholmassa. Suomea kokouksessa edustavat elinkeinoministeri Mika Lintilä ja liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka. Energia- ja liikenneministereillä on sekä omia rinnakkaissessioitaan että yhteissessio.

Energiaministerit keskustelevat ensin energiamarkkinamallista ja toimitusvarmuudesta. Puheenjohtaja haluaa kuulla jäsenvaltioiden alustavia näkemyksiä tulevasta sähkömarkkinamallin uudistuksesta sekä toisaalta vaihtaa tilannetietoa jäsenvaltioiden varautumisesta kaasun osalta. Toisena keskustelunaiheena energiaministereillä on tulevaisuuden energiapolitiikka teollisuuden kilpailukyyn 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.

Liikenneministerit keskittyvät erityisesti liikenteen vihreään siirtymään. Ensimmäisessä sessiossaan liikenneministerit vaihtavat näkemyksiä liikennesektorin vihreän siirtymän vauhdittamisesta, kilpailukykyisen ja ilmastoneutraalin Euroopan luomiseksi. Liikenneministerien toinen keskustelu käsittelee 55-valmiuspaketin toimeenpanoa: sen arviointia ja parhaiden käytäntöjen jakamista.

Energia- ja liikenneministerit keskustelevat yhteissessiossaan siitä, millaisilla energia- ja liikennepoliitikoilla voidaan vauhdittaa liikennesektorin vihreää siirtymää myös vuoden 2030 jälkeen. Keskustelussa on tarkoitus käydä näkemystenvaihtoa, kuinka EU-lainsäädännöllä voidaan edistää riittäviä investointeja fossiilivapaan sähkön tuottamiseen ja infrastruktuuriin liikennesektorin laaja-alaista sähköistämistä varten, ja millaisia prioriteetteja tulisi tähän liittyen asettaa vuoden 2030 jälkeiselle ajalle.

Kokouksessa ei ole erillistä lounaskeskustelua.

Asialista:

Energiaministerien sessiot ja yhteissessio	s. 3
Liikenneministerien sessiot ja yhteissessio	s. 9

Työ- ja elinkeinoministeriö

Perusmuistio

EU/144/2023-TEM-15

Johansson Elina

17.2.2023

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023, Tukholma; energiaministerit

Kokous

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023, Tukholma

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

EU:n energia- ja liikenneministerit kokoontuvat yhteiseen epäviralliseen kokoukseen Tukholmaan 27.-28.2. puheenjohtajavaltio Ruotsin kutsusta. Energia- ja liikenneministereillä on kokouksessa omia rinnakkaissessioitaan sekä yhteissessio. Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

Suomen kanta

Suomi pitää aloitetta sähkömarkkinamallin tarkastelusta kannatettavana. Suomi katsoo komission tavoin, että nykyinen marginaalihinnoitteluun perustuva markkinamalli on mahdollistanut integroituneet ja tehokkaasti toimivat sähkön sisämarkkinat, jotka ovat tuoneet miljardihyödyt sähkönloppukäyttäjille sekä parantaneet toimitusvarmuutta ja edistäneet vihreää siirtymää. Kriisinkestävyys parantamiseksi myös kriisiaikoihin tulee miettiä yhteiset markkinoiden pelisäännöt, esimerkiksi varautumis- tai kriisilausekkeiden kautta, jotta sähköpulalta ja korkeilta hinnoilta suojaudutaan tulevaisuudessa. Erityisen tärkeää on taata toimitusvarmuus myös jatkossa. Suomi suhtautuu sähkömarkkinamallin kehittämiseen avoimesti ja on valmis tarkastelemaan eri vaihtoehtoja mallin kehittämiseksi. Eri toteuttamismalleja on tärkeä punnita tarkasti ja ehdotusten vaikutukset arvioitava huolella huomioiden erityisesti vaikutukset sähkön hintaan, johdannaismarkkinoihin ja investointisignaaleihin vihreän siirtymän edistämiseksi. Markkinamallin tulee jatkossakin vahvistaa markkinan integraatiota yli rajojen sekä mahdollistaa älykäs sektori-integraatio. [E 159/2022 vp]

Puhtaan sähköntuotannon osalta Suomi pitää tärkeänä nopeita lupamenettelyitä ja vaakaata sääntely-ympäristöä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan esimerkiksi uusiutuvan energian direktiiviä on avattu toivottua laajemmin. Merkittävät ja äkilliset muutokset lainsäädäntöön heikentävät yritysten luottamusta pitkäjänteiseen ja ennakoitavaan energia-politiikkaan ja vähentävät siten investointihalukkuutta. Valtioneuvosto katsoo, että komissio ei ole kiinnittänyt riittävästi huomiota sääntelyyn liittyvään epävarmuuteen ja direktiivin tiheän päivittämisen vaikutuksiin. [U 59/2021]

Lupamenettelyiden osalta Suomi korostaa tarvetta huomioida kansalliset erityispiirteet asianmukaisella tavalla jättämällä jäsenvaltioille riittävästi liikkumavaraa lupamenettelyjen kehittämiseen ja nopeuttamiseen. Lisäksi Suomi korostaa, että uusien teknologioiden edistämisen edellytyksenä ovat nopeat ja tehokkaat valtiontukien valvontamenettelyt Euroopan komissiossa. [E 68/2022]

Valtioneuvosto tukee EU-tason toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja erilaisten uusiutuvaan energiaan perustuvien polttoaineiden lisäämiseksi liikennesektorilla. [U 59/2021] Valtioneuvosto pitää hyvänä kunnianhimoisia liikennesektorin tavoitteita sekä erillisiä alatavoitteita kehittyneille biopolttoaineille, biokaasu mukaan lukien, sekä RFNBO-polttoaineille. [UJ 14/2022] Valtioneuvosto katsoo, että uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa. Biopolttoaineiden käytön edistäminen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin, eikä sitä tule nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymiskehitykselle. Valtioneuvosto pitää hyvänä sitä, että ehdotukseen sisältyy erillinen RFNBO-polttoaineita koskeva osuusvelvoite. Osuusvelvoite luo RFNBO-polttoaineille pitkäaikaista kysyntää ja kannustaa samalla teknologian kehittämiseen ja investointeihin. Jatkotyössä on kuitenkin tärkeää varmistaa, etteivät RFNBO-polttoaineita koskevat laskentasaännöt muodostu investointeja rajoittavaksi tekijäksi. Valtioneuvosto korostaa myös sitä, että pelkkä RFNBO-polttoaineiden osuusvelvoite ei todennäköisesti alkuvaiheessa riitä saamaan kyseisiä polttoaineita riittävästi markkinoille. [U 59/2021]

Suomi tukee EU-tason toimia uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka vähentää tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä, ehkäisee hiilivuotoa ja huomioi lentoliikennealan toimintaedellytykset sekä jäsenvaltioiden saavutettavuuden. On myönteistä, että ehdotuksessa luodaan pidemmän aikavälin kehitysnäkymä ja kysyntä lentoliikenteen uusiutuville polttoaineille. Suomi suhtautuu myönteisesti ehdotukseen synteettisten sähköpolttoaineiden alavelvoitteesta. Kestävästi tuotettujen uusiutuvien lentopolttoaineiden riittävyyden varmistamiseksi ja velvoitteista aiheutuvien lisäkustannusten minimoimiseksi polttoaineiden raaka-aineiden määrää ei tule myöskään perusteettomasti rajata. [U 50/2021 vp]

Suomen kannalta on kannatettavaa, että EU:ssa asetetaan yhteiset, kunnianhimoiset tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille, jotta ilmastoystävällinen liikkuminen ja siirtymä pois fossiilisista polttoaineista olisi mahdollista kaikille. Suomi toteaa kuitenkin, että tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Suomi suhtautuu varauksellisesti ehdotuksessa esitettyihin vetyasemia koskeviin sitoviin vaatimuksiin. Vety ja uudet teknologiat ovat Suomessa kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Suomi katsoo, että Suomen kannalta ehdotuksen sitovia velvoitteita on nykytilanteen valossa vaikea saavuttaa ilman jäsenmaakohtaista joustomahdollisuutta. Suomi pitää tärkeänä, että sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle suhteutuisivat kysyntään. [U 53/2021 vp]

Suomi tukee EU-tason toimia vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi meriliikenteessä. Valtioneuvoston pitää tärkeänä, että EU:n toimilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden osuuden lisääntymistä merenkulussa. Merkittäviin päästövähennyksiin päästään ainoastaan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien avulla ja niiden osuus on vielä hyvin alhainen meriliikenteessä. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyvn. Ehdotuksella voi olla merkittäviä vaikutuksia Suomen meriklusteriin, ulkomaankauppaan ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriklusteri on Suomessa merkittävä taloudellinen toimija. Suomelle merikuljetukset ovat elintärkeitä, mistä johtuen merenkulkua koskevissa komission ehdotuksissa Suomi vaikuttaa siihen, että merenkulun kilpailukyky ja talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan. [U 51/2021 vp]

Energiatsehokkuusdirektiivin jäsenvaltiokohtaiset energian kokonaiskulutusta ja loppukäyttöä rajoittavat tavoitteet eivät saa vaarantaa Suomen ilmastotavoitteen saavuttamista. Energiankäytön rajoittaminen ei saa estää ripeää siirtymää hiilineutraaliin talouteen, joka perustuu sähköistymiseen sekä muun muassa vedyn ja sähköpolttoaineiden hyödyntämiseen. [UJ 16/2022]

Suomi painottaa, että siirtymä ilmastoneutraaliin ja kiertotalouteen perustuvaan toimintamalliin luo merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia ja avaa markkinoita korkealaatuisille kierrätysmateriaaleille, puhtaalle teknologialle ja innovaatioille. Tämä korostaa entisestään pitkäjänteisen julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksiin perustuvan tutkimus- ja innovaatiopolitiikan merkitystä. Suomi jakaa komission käsityksen siitä, että Euroopan siirtyminen ilmastoneutraaliin talouteen on mahdollista toteuttaa Euroopan kilpailukykyä samalla vahvistaen. Suomi näkee, että energiantensiivisten alojen saattaminen hiilivapaiksi sekä edelläkävijämarkkinoiden vauhdittaminen ilmastoneutraaleille ja kiertotalouden mukaisille liiketoimintamalleille on tärkeää. Euroopan edelläkävijyyys tukee Suomen kansallisia hiilineutraalisuustavoitteita ja tarjoaa samalla vähähiiliratkaisuja kehittäville yrityksille merkittäviä kansainvälisen kasvun edellytyksiä. Suomi korostaa, että etenkin energiantensiivisen teollisuuden kansainvälisestä kilpailukykyvystä on jatkossakin huolehdittava soveltuvien ja kansainvälisten sopimusten mukaisin hiilivuodon vastaisin toimin sekä edistämällä hinnaltaan kilpailukykyisen vähäpäästöisen sähkön saatavuutta. [E43/2020 vp] Komission teollisuusstrategiapäivityksessä esittämä tavoite tarkastella säännöllisesti strategisia riippuvuuksia ja seurata niihin liittyviä riskejä tukee Suomen edellyttämää kokonaisvaltaisesti EU:n kilpailukykyä vahvistavaa lähestymistapaa. [EJ 6/2021 vp]

Suomi katsoo, että teollisuuden vähähiilistämisen ja uusiutuvan energian käytön edistämiseksi valtiontukisääntöjen yksinkertaistamisen tulee olla ensisijainen keino muihin valtiontukisääntöjen joustavoittamisiin nähden. Komission olisi tutkittava tapoja, joilla esimerkiksi valtiontukien pitkiin käsittelyaikoihin voitaisiin puuttua. Sen sijaan Suomi suhtautuu kriittisesti strategisten alojen tuotannollisten investointitukien lisäjoustoihin. Mikäli valtiontukisääntöjen muuttamiselle olisi kuitenkin perusteltu tarve, tulee niiden olla väliaikaisia ja kohdistua vain sellaisille toimialoille, joilla hyödyt ovat todistettavasti suuremmat kuin kielteiset vaikutukset kilpailuun. [166/2022 vp]

Pääasiallinen sisältö

Energiaministerit käyvät kokouksessa kaksi keskustelua, joiden lisäksi on luvassa yksi yhteisistunto yhdessä liikenneministerien kanssa. Keskusteluja käydään sekä perinteisenä pöytäkierroksena että pienryhmissä puheenjohtajan taustamateriaalin pohjalta.

Energiaministerit keskustelevat ensiksi energiamarkkinamallista ja toimitusvarmuudesta. Puheenjohtaja kertoo asiakirjassaan vuoden 2022 aikana toteutetut lukuisat energian EU-

hätätoimet, joilla pyrittiin varmistamaan energian toimitusvarmuus sekä toisaalta vastamaan kohonneisiin energianhintoihin ja epävakauteen energiamarkkinoilla. Puheenjohtaja nostaa taustoituksessaan esille tarpeen tarkastella ja kehittää sähkömarkkinamallia. Eurooppa-neuvosto on kehottanut Euroopan komissiota edistämään sähkömarkkinamallin uudistusta huomioiden samalla energian toimitusvarmuuden ja toisaalta vihreän siirtymän edistämisen. Komissio käynnistikin julkisen konsultaation sähkömarkkinamallista 23.1. Konkreettista ehdotusta siltä odotetaan vielä kuluvan vuoden ensimmäisellä neljänneksellä. Puheenjohtajan tavoitteena on edistää yhteistä ymmärrystä jäsenvaltioiden erilaisista haasteista ja prioriteeteista. Lisäksi kaasumarkkinoiden osalta puheenjohtaja haluaa puolestaan kuulla jäsenvaltioiden arvioita varautumisestaan talveen 2023-2024.

Toisena aiheena energiaministereillä on tulevaisuuden energiapolitiikka teollisuuden kilpailukyvyyn edistäjänä. Puheenjohtaja toteaa EU:n energiapolitiikalla olevan suuri vaikutus sekä ilmastoon että teollisuuden kilpailukykyyn, sillä energiapolitiikka vaikuttaa suoraan päästömääriin ja luo edellytykset eri toimialoille päästä hiilineutraalisuustavoitteisiin vuoteen 2050 mennessä. Korkeat energianhinnat ovat kannustaneet energiatehokkuuteen ja edistäneet vihreää siirtymää, mutta toisaalta teollisuudelle, taloudelle ja vihreän siirtymän yleiselle hyväksynnälle on aiheutunut myös haittaa. 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.

Energia- ja liikenneministerien yhteinen sessio käsittelee energia- ja liikennepolitiikkoja, jotka vauhdittavat liikennesektorin vihreää siirtymää myös vuoden 2030 jälkeen. Keskustelussa on tarkoitus käydä näkemystenvaihtoa siitä, kuinka EU-lainsäädännöllä voidaan edistää riittäviä investointeja fossiilivapaan sähkön tuottamiseen ja infrastruktuuriin liikennesektorin laaja-alaista sähköistämistä varten, ml. sähköverkot ja latauspisteet, ja millaisia prioriteetteja tulisi tähän liittyen asettaa vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Lisäksi puheenjohtaja toivoo näkemyksiä siitä, mitä liikenne- ja energiasektorin linjauksia tarvittaisiin, jotta voidaan luoda tarvittavat olosuhteet kilpailukykyisten ja kestävien suoran sähköistämisen vaihtoehtojen tuotannolle siirtymäajaksi, esim. kestävät biokaasut ja vety. Puheenjohtajan taustapaperissa todetaan, että Euroopan liikennesektorin vihreä siirtymä on avainasemassa fossiilisten polttoaineiden riippuvuutemme vähentämisessä, EU:n ilmastoneutraalisuus-tavoitteen saavuttamisessa vuoteen 2050 mennessä sekä kilpailukyvyyn, tuottavuuden ja talouskasvun vahvistamisessa. Tarvitaan kattava ja eteenpäin katsova lähestymistapa kilpailukyvyyn ja tuottavuuden strategiaan, kuten Eurooppa-neuvoston päätelmissä 15.12.2022 todettiin. EU-tason ratkaisuilla voidaan varmistaa yhdenvertaiset kilpailuolosuhteet (level playing field) ja ennakoitavuus. Ratkaisujen tulee kuitenkin olla riittävän joustavia ja varmistaa kunkin liikennemuodon kilpailukyky. Puheenjohtaja toteaa, että liikenne- ja energiajärjestelmien integraatio on tarpeen, jotta siirtymä voidaan toteuttaa. Monilta osin liikennesektoria sähköistäminen on selvä vaihtoehto, mutta puheenjohtaja nostaa esille myös vedyn ja kestävien biokaasujen tärkeän roolin erityisesti raskaan liikenteen sekä sellaisen teollisuuden osalta, jota on vaikeaa toteuttaa päästöttömästi.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Epävirallisessa ministerikokouksessa ei tehdä päätöksiä

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Energia- ja Euratom -jaosto (EU21), kirjallinen menettely 15.-16.2.2023 (kirjallinen menettely)

EU-ministerivaliokunta, 22.-24.2.2023 (kirjallinen menettely)

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 24.2.2023 (kirjallinen menettely)

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajan keskusteluasiakirja

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Pekka Grönlund, TEM, 0295 064 815
Elina Hautakangas, TEM, 0295 047 116
Liisa Huhtala, TEM, 0295 047 062
Elina Johansson, TEM, 0295 047 327
Pia Kotro, TEM, 0295 047 229
Anita Silanterä, TEM, 0295 047 256
Noora Saarinen, LVM, 0295 342 154

VAHVA-tunnus

EU/144/2023

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023; liikenneministerit

Kokous

Epävirallinen energia- ja liikenneministerikokous 27.-28.2.2023; Tukholma

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

EU:n liikenne- ja energiaministerit kokoontuvat yhteiseen epäviralliseen kokoukseen Tukholmaan 27.-28.2. puheenjohtajamaa Ruotsin kutsusta.

Liikenne- ja energiaministereillä on kokouksessa omia rinnakkaissessioitaan ja yksi yhteinen keskustelu. Liikenneministerien keskustelut keskittyvät erityisesti liikenteen vihreään siirtymään.

Kyseessä on epävirallinen ministerikokous, jossa ei tehdä päätöksiä.

Suomen kanta

Suomi tukee EU-tason toimia uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön lisäämiseksi. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka vähentää tehokkaasti lentoliikenteen päästöjä, ehkäisee hiilivuotoa ja huomioi lentoliikennealan toimintaedellytykset sekä jäsenvaltioiden saavutettavuuden. On myönteistä, että ehdotuksessa luodaan pidemmän aikavälin kehitysnäkymä ja kysyntä lentoliikenteen uusiutuville polttoaineille. Suomi suhtautuu myönteisesti ehdotukseen synteettisten sähköpolttoaineiden alavelvoitteesta. Kestävästi tuotettujen uusiutuvien lentopolttoaineiden riittävyyden varmistamiseksi ja velvoitteista aiheutuvien lisäkustannusten minimoimiseksi polttoaineiden raaka-aineiden määrää ei tule myöskään perusteettomasti rajata. (U 50/2021 vp) Suomi kannattaa lentoliikenteen päästökaupan tehostamista päästöoikeuksien ilmaisjaon asteittaisen poistamisen ja lineaarisen vähennyskertoimen korottamisen kautta. (U 58/2021 vp)

Suomen kannalta on kannatettavaa, että EU:ssa asetetaan yhteiset, kunnianhimoiset tavoitteet vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurille, jotta ilmastoystävällinen liikkuminen ja siirtymä pois fossiilisista polttoaineista olisi mahdollista kaikille. Suomi toteaa kuitenkin, että tieliikenteen sähkölatausta koskevien vaatimusten osalta on myös hyvä huomioida, että Suomessa on paljon harvaan asuttuja alueita ja välimatkat ovat pitkiä. Suomi suhtautuu varauksellisesti ehdotuksessa esitettyihin vetyasemia koskeviin sitoviin vaatimuksiin. Vety ja uudet teknologiat ovat Suomessa kiinnostavia ja potentiaalisia tulevaisuuden liikenteen käyttövoimia. Suomi katsoo, että Suomen kannalta ehdotuksen sitovia velvoitteita on nykytilanteen valossa vaikea saavuttaa ilman jäsenmaakohtaista joustomahdollisuutta. Suomi pitää tärkeänä, että sitovat tavoitteet vetyasemien rakentamiselle suhteutuisivat kysyntään. (U 53/2021 vp)

Suomi tukee EU-tason toimia vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi meriliikenteessä. Suomi pitää tärkeänä, että EU:n toimilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden osuuden lisääntymistä merenkulussa. Merkittäviin päästövähennyksiin päästään ainoastaan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien avulla ja niiden osuus on vielä hyvin alhainen meriliikenteessä. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyyn. Ehdotuksella voi olla merkittäviä vaikutuksia Suomen meriklusteriin, ulkomaankauppaan ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriklusteri on Suomessa merkittävä taloudellinen toimija. Suomelle merikuljetukset ovat elintärkeitä, mistä johtuen merenkulkua koskevissa komission ehdotuksissa Suomi vaikuttaa siihen, että merenkulun kilpailukyky ja talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan. (U 51/2021 vp)

Suomi katsoo, että päästökaupan soveltaminen meriliikenteeseen tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava ja kustannustehokas päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyyn. Suomi kannattaa meriliikenteen sisällyttämistä EU:n päästökauppaan, mutta korostaa, että neuvotteluissa on kiinnitettävä erityistä huomiota vaikutuksiin Suomen meriklusteriin ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriliikenteeseen kohdistuvia velvoitteita ja kustannuksia lisääviä esityksiä on tarkasteltava myös kokonaisuutena päällekkäisten ohjauskeinojen ja ristiriitojen välttämiseksi. Suomi kannattaa ehdotusta tuoda meriliikenne päästökaupan velvollisuuksien piiriin asettaen. (U 60/2021 vp)

Suomi kannattaa vähähiilisiin ja hiilettömiin polttoaineisiin ohjaavan maailmanlaajuisen taloudellisen päästövähennyskeinon kehittämistä ja hyväksymistä IMO:ssa ennen vuotta 2030. Keinon ohjausvaikutuksen tulee olla Pariisin ilmastopöytäkirjan ja IMO:n vuonna 2023 päivitetävän kasvihuonekaasustrategian tavoitteisiin nähden riittävä. (E 37/2022)

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen osalta Suomi kannattaa lähtökohtaisesti esitettyjä raja-arvoja vuosille 2030 ja 2035. Suomi korostaa, että kunnianhimoiset raja-arvot edesauttavat nollapäästöisten ajoneuvojen valmistamista ja siten parantavat niiden mallivalikoimaa sekä saatavuutta myös Suomessa. Biokaasu on sen elinkaaripäästöt huomioiden ilmastoystävällinen vaihtoehto ja se edistää kiertotaloutta. Näin ollen Suomi katsoo, että jatkoneuvotteluissa tulisi eri yhteyksissä pyrkiä vaikuttamaan siihen, että biokaasun liikennekäyttöä edistetään ja sen jakeluinfrastruktuurin rakentamiselle luodaan muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden ohella edellytyksiä. (U 52/2021 vp)

Suomi tukee uuden mm. tieliikenteen ja rakennusten lämmityksen päästöt kattavan EU-laajuisen päästökaupan (ETS2) perustamista. Uusi päästökauppa todennäköisesti edistäisi taakanjakosektorin päästövähennyksiä EU:n laajuisesti ja sen toteutumisella voisi olla merkittävä rooli Suomen kansallisten liikenteen päästövähennystavoitteiden toteuttamisen kannalta. (UJ7/2022 vp.)

Suomi pitää tärkeänä ohjata kehitystä niin, että digitaaliset palvelut tukevat EU:n ilmastotavoitteita ja kestävästä liikkumisesta. Suomi korostaa, että siirtymä kestävästä liikennejärjestelmästä tulisi toteuttaa oikeudenmukaisesti ja siten, että siirtymällä tuettaisiin Euroopan kilpailukykyä ja elinkeinojen uudistumiskykyä ja toimintaedellytyksiä erityisesti liikenteen, digitalisaation ja vihreän teknologian alueella. Uusilla toimintamalleilla ja teknologioita hyödyntämällä on mahdollista parantaa alan toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta, edistää vähäpäästöisyyttä kuljetusketjuissa ja

luoda toimialalle tasapuolisemmat toimintaedellytykset. Liikenteen palveluistumista tulee ensisijaisesti edistää kestävä kehitys ja kestävä kulkumuutosiirtymää tukien ja huomioimalla myös julkisen palvelun velvoitteet yhteysklien parantamiseksi ja ilmasto-, ympäristö- ja muihin politiikkatavoitteisiin vastaamiseksi (E 5/2021 vp).

Suomi kannattaa komission tavoitetta lisätä selkeyttä ja läpinäkyvyyttä digitaalisten liikkumis- ja yhdistämispalveluiden tarjoamisessa. Tarjoamalla asiakastarpeisiin räätälöityjä matkaketjuja, multimodaaliset digitaaliset liikkumispalvelut voivat asiakkaan näkökulmasta olla houkutteleva vaihtoehto yksityisautoilulle ja siten vähentää liikkumisen päästöjä. Päästötiedon luotettavuutta sekä jakamista toimijoiden kesken ja kuluttajille tulisi edistää. Suomi näkee kuluttajan valinnanmahdollisuuksien lisääntymisen ja henkilökohtaisesti räätälöityjen palveluiden kehittymisen mahdollisuutena lisätä kestävien liikkumismuotojen kulkutapa-osuutta. (E 143/2021 vp)

Puhtaan sähköntuotannon osalta Suomi pitää tärkeänä nopeita lupamenettelyitä ja vakaata sääntely-ympäristöä. Valtioneuvoston näkemyksen mukaan esimerkiksi uusiutuvan energian direktiiviä on avattu toivottua laajemmin. Merkittävät ja äkilliset muutokset lainsäädäntöön heikentävät yritysten luottamusta pitkäjänteiseen ja ennakoitavaan energiapolitiikkaan ja vähentävät siten investointihalukkuutta. Valtioneuvosto katsoo, että komissio ei ole kiinnittänyt riittävästi huomiota sääntelyyn liittyvään epävarmuuteen ja direktiivin tiheän päivittämisen vaikutuksiin. (U 59/2021)

Lupamenettelyiden osalta Suomi korostaa tarvetta huomioida kansalliset erityispiirteet asianmukaisella tavalla jättämällä jäsenvaltioille riittävästi liikkumavaraa lupamenettelyjen kehittämiseen ja nopeuttamiseen. Lisäksi Suomi korostaa, että uusien teknologioiden edistämisen edellytyksenä ovat nopeat ja tehokkaat valtiontukien valvontamenettelyt Euroopan komissiossa. (E 68/2022)

Valtioneuvosto tukee EU-tason toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja erilaisten uusiutuvan energiaan perustuvien polttoaineiden lisäämiseksi liikennesektorilla. (U 59/2021) Valtioneuvosto pitää hyvänä kunnianhimoisia liikennesektorin tavoitteita sekä erillisiä alatavoitteita kehittyneille biopolttoaineille, biokaasu mukaan lukien, sekä RFNBO-polttoaineille. (UJ 14/2022) Valtioneuvosto katsoo, että uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainepohja tulee pitää mahdollisimman laajana, eikä kestävyyskriteerit täyttävien uusiutuvien polttoaineiden raaka-ainevalikoimaa tule tarpeettomasti rajoittaa. Biopolttoaineiden käytön edistäminen täydentää keinovalikoimaa liikenteen päästövähennyksiin, eikä sitä tule nähdä vastakkaisena tavoitteena liikenteen sähköistymishitykselle. Valtioneuvosto pitää hyvänä sitä, että ehdotukseen sisältyy erillinen RFNBO-polttoaineita koskeva osuusvelvoite. Osuusvelvoite luo RFNBO-polttoaineille pitkäaikaista kysyntää ja kannustaa samalla teknologian kehittämiseen ja investointeihin. Jatkotyössä on kuitenkin tärkeää varmistaa, etteivät RFNBO-polttoaineita koskevat laskentasäännöt muodostu investointeja rajoittavaksi tekijäksi. Valtioneuvosto korostaa myös sitä, että pelkkä RFNBO-polttoaineiden osuusvelvoite ei todennäköisesti alkuvaiheessa riitä saamaan kyseisiä polttoaineita riittävästi markkinoille. (U 59/2021)

Pääasiallinen sisältö

Liikenneministereillä on kokouksessa kaksi liikenneasioihin keskittyvää keskustelua, joiden lisäksi yksi keskustelu yhdessä energiaministerien kanssa. Keskustelut käydään pienryhmissä puheenjohtajan taustamateriaalin pohjalta.

Liikenneministerien ensimmäinen sessio käsittelee tulevaisuuden liikennepolitiikkaa, jolla luodaan kilpailukykyinen ja ilmastoneutraali Eurooppa. Keskustelussa on tarkoitus vaihtaa näkemyksiä siitä, kuinka liikennesektorin vihreää siirtymää voidaan vauhdittaa. Jäsenvaltioilta toivotaan näkemyksiä erityisesti siitä, mitä poliittisia aloitteita tulisi priorisoida, niin EU- kuin kansainvälisellä tasolla, jotta voidaan edistää liikennesektorin käynnissä olevaa siirtymää hiilineutraaliksi ja kilpailukykyisemmäksi. Puheenjohtajan taustapaperissa todetaan, että kyse ei ole ainoastaan ilmastotoimien ja energiaturvallisuuden kiireellisyydestä vaan myös mahdollisuudesta vahvistaa eurooppalaisen liikenneteollisuuden kilpailukykyä ja luoda uusia työpaikkoja. Sektorilla voidaan näin ollen

kontribuoida tulevaan Euroopan kilpailukykyä koskevaan strategiaan, jonka Eurooppa-neuvosto nosti päätelmiinsä 15.12.2022.

Liikenneministerien toinen sessio käsittelee 55-valmiuspaketin toimeenpanoa; sen arviointia ja parhaiden käytäntöjen jakamista. Jäsenmaiden toivotaan jakavan kokemuksiaan ja suunnitelmiaan liikenteen vihreää siirtymää tukevista toimistaan keskittyen erityisesti käynnissä oleviin ja suunniteltuihin 55-valmiuspaketin toimiin ja tavoitevuoteen 2030. Puheenjohtaja viittaa vielä komission kesäkuussa 2021 antamaan 55-valmiuspaketin tavoitteeseen leikata EU:n kasvihuonepäästöjä vähintään 55% vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Paketissa oli useita aloitteita, joilla on vaikutusta Euroopan liikennejärjestelmän vihreään siirtymään, ja puheenjohtaja nostaa erityisesti seuraavat: AFIR, FuelEU Maritime, ReFuel Aviation, henkilö- ja pakettiautojen CO₂-standardit sekä päästökauppajärjestelmä. Usean aloitteen osalta neuvottelut on saatu päätökseen, mutta osassa instituutioiden väliset neuvottelut jatkuvat. 55-valmiuspaketti on liikennesektorilla jäsenvaltioissa suoraan sovellettavaa lainsäädäntöä, mutta tiettyjen velvoitteiden täyttämiseksi vaatii myös jäsenvaltioilta aktiivisia ja tehokkaita toimia omiin olosuhteisiinsa sovellettuna.

Energia- ja liikenneministerien yhteinen sessio käsittelee energia- ja liikennepolitiikkoja, jotka vauhdittavat liikennesektorin vihreää siirtymää myös vuoden 2030 jälkeen. Keskustelussa on tarkoitus käydä näkemystenvaihtoa siitä, kuinka EU-lainsäädännöllä voidaan edistää riittäviä investointeja fossiilivapaan sähkön tuottamiseen ja infrastruktuuriin liikennesektorin laaja-alaista sähköistämistä varten, ml. sähköverkot ja latauspisteet, ja millaisia prioriteetteja tulisi tähän liittyen asettaa vuoden 2030 jälkeiselle ajalle. Lisäksi puheenjohtaja toivoo näkemyksiä siitä, mitä liikenne- ja energiasektorin linjauksia tarvittaisiin, jotta voidaan luoda tarvittavat olosuhteet kilpailukykyisten ja kestävien suoran sähköistämisen vaihtoehtojen tuotannolle siirtymäajaksi, esim. kestävät biokaasut ja vety. Puheenjohtajan taustapaperissa todetaan, että Euroopan liikennesektorin vihreä siirtymä on avainasemassa fossiilisten polttoaineiden riippuvuutemme vähentämisessä, EU:n ilmastoneutraalisuustavoitteen saavuttamisessa vuoteen 2050 mennessä sekä kilpailukyvyyn, tuottavuuden ja talouskasvun vahvistamisessa. Tarvitaan kattava ja eteenpäin katsova lähestymistapa kilpailukyvyyn ja tuottavuuden strategiaan, kuten Eurooppa-neuvoston päätelmissä 15.12.2022 todettiin. EU-tason ratkaisuilla voidaan varmistaa yhdenvertaiset kilpailuolosuhteet (level playing field) ja ennakoitavuus. Ratkaisujen tulee kuitenkin olla riittävän joustavia ja varmistaa kunkin liikennemuodon kilpailukyky. Puheenjohtaja toteaa, että liikenne- ja energiajärjestelmien integraatio on tarpeen, jotta siirtymä voidaan toteuttaa. Monilta osin liikennesektoria sähköistäminen on selvä vaihtoehto, mutta puheenjohtaja nostaa esille myös vedyn ja kestävien biokaasujen tärkeän roolin erityisesti raskaan liikenteen sekä sellaisen teollisuuden osalta, jota on vaikeaa toteuttaa päästöttömästi.

Neuvottelut ovat päättyneet henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvojen sekä päästökauppajärjestelmäkokonaisuuden osalta. Instituutioiden väliset neuvottelut ovat sen sijaan vielä käynnissä meriliikenteen vaihtoehtoisia polttoaineita (FuelEU Maritime), lentoliikenteen vaihtoehtoisia polttoaineita (Refuel Aviation) sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria (AFIR) koskevien asetusehdotusten osalta.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Epävirallisessa ministerikokouksessa ei tehdä päätöksiä

Käsittely Euroopan parlamentissa

1.

Kansallinen valmistelu

Liikennejaosto (EU22) kirjallinen menettely, 14.-16.2.2023
EU-ministerivaliokunta, kirjallinen menettely 22.-24.2.2023

Eduskuntakäsittely

Suuri valiokunta 24.2.2023 (kirjallinen menettely)

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

Puheenjohtajan tausta-asiakirjat

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Sara Österberg, LVM (etunimi.sukunimi (a) gov.fi)
Niina Honkasalo, LVM
Emmi Simonen, LVM
Maria Hyvönen, LVM
Janne Mänttari, LVM
Valtteri Härmälä, LVM
Noora Lähde, LVM
Laura Lassila, LVM
Elina Johansson, TEM

VAHVA-tunnus

EU/18/2023

Liitteet Napsauta tähän ja kirjoita liitteet

Viite Napsauta tähän ja kirjoita viite

Liitteet

Napsauta tähän ja kirjoita liitteet