

Viite

Asia

Liikenneneuvosto 20.9.2019

Liikenneneuvosto kokoontuu Brysselissä 20.9.2019, ja liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marin toimii kokouksen puheenjohtajana. Kokous on Suomen EU-puheenjohtajakauden ensimmäinen liikenneneuvoston kokous. Suomi ei esitä kokouksessa kansallisia kantoja.

Liikenneneuvosto keskustelee Suomen laatiman tausta-asiakirjan pohjalta liikennesektorin roolista EU:n pitkän aikavälin ilmastostrategiaan liittyen. Neuvosto käy keskustelun liikennemuodoittain keskittyen erityisesti toimiin, joilla ilmastoneutraalius voidaan saavuttaa. Keskustelun tavoitteena on pohjustaa liikennesektorin osalta korkeimman poliittisen tason keskusteluja EU:n pitkän aikavälin ilmastostrategiasta, jotta Eurooppa-neuvosto voisi saavuttaa yhteisymmärryksen EU:n päästövähennysstrategiasta vuoden 2019 loppuun mennessä.

Neuvoston lounaalla ministerit keskustelevat rahoitusnäkökulmista liittyen ilmastonmuutoksen lieventämiseen liikennesektorilla. Euroopan investointipankin varajohtaja Andrew McDowell esittelee tähän käytössä olevia rahoitusinstrumentteja.

Asialista:**Perjantai 20.syyskuuta 2019 klo 10.00**

Esityslistan hyväksyminen

(mahd.) A-kohtien hyväksyminen

- a) Muiden kuin lainsäädäntöasioiden luettelo
- b) Lainsäädäntöasioiden luettelo (Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 16 artiklan 8 kohdan mukainen julkinen käsittely)

Muut kuin lainsäädäntöasiat

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

 11140/19

Muut asiat



Puheenjohtajan ehdottama julkinen keskustelu (neuvoston työjärjestyksen 8 artiklan 2 kohta)

Liikenne- ja viestintäministeriö

PERUSMUISTIO

LVM2019-00282

VEO

Eilittä Eleonoora(LVM)

03.09.2019

Asia

EU:n strateginen pitkän aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta, liikenneministerikokous, 20.9.2019, Bryssel

Kokous

20.09.2019 - 20.09.2019

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komissio antoi tiedonannon 'EU:n strateginen pitkän aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta' 28.11.2018. Tiedonannosta on käyty poliittisia keskusteluja laajasti eri neuvostokokoonpanoissa. Eurooppa-neuvosto korosti kokouksessaan 20.6.2019 YK:n ilmastohuippukokouksen merkitystä Pariisin sopimuksen 1,5 asteen tavoitteen saavuttamisessa. Eurooppa-neuvosto pyysi neuvostoa ja komissiota edistämään työtä niiden edellytysten, kannustimien sekä suotuisan toimintaympäristön luomiseksi, jotka tukevat siirtymistä Pariisin sopimuksen kanssa linjassa olevaan ilmastoneutraaliin unioniin.

Eurooppa-neuvoston jälkeen Suomi päätti järjestää ylimääräisen liikenneneuvoston teemasta. Liikenneneuvoston kokouksessa on tarkoitus käsitellä tavoitteen saavuttamisen edellytyksiä kaikissa liikennemuodoissa. Suomi on valmistellut keskustelua varten tausta-asiakirjan liikenteen ilmastokysymyksistä.

Suomen kanta

Suomen kanta laajemmin koskien koko komission tiedonantoa on esitetty E-kirjeessä E100/2018 vp. Pääministeri Antti Rinteen hallitusohjelman mukaisesti Suomi tavoittelee EU:n pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU saavuttaa hiilineutraaliuden ennen vuotta 2050.

Suomi toimii kokouksessa puheenjohtajana eikä esitä kansallisia kantoja.

Pääasiallinen sisältö

Suomi on valmistellut kokousta varten tausta-asiakirjan liikenteen päästövähennyksistä. Keskustelu käydään kolmessa eri sessiossa: tieliikenne, lentoliikenne ja meriliikenne. Tausta-asiakirjassa tuodaan esille liikennemuodoittain päästöjen kehitys, päästövähennystavoitteiden kunnianhimo sekä mahdolliset päästövähennyskeinot. Liikenneneuvostossa käytävän keskustelun tarkoitus on osaltaan pohjustaa ylimmällä

poliittisella tasolla käytäviä keskusteluja, jotta Eurooppa-neuvosto voisi saavuttaa yhteisymmärryksen mahdollisimman kunnianhimoisesta EU:n päästövähennysstrategiasta vuoden 2019 loppuun mennessä.

Puheenjohtaja esittää neuvostossa seuraavat kysymykset:
Kaikki liikennemuodot:

- 1) Onko nykyinen liikennepolitiikka linjassa pidemmän aikavälin nettonollapäästötavoitteen kanssa? Mitkä keinot edesauttaisivat liikennesektoria vähentämään päästöjä nettonollapäästöjen saavuttamiseksi 2050?
- 2) Oletteko samaa mieltä, että liikenteen vähähiilisyysstrategia voisi edesauttaa kokonaisvaltaisen päästövähennyspolun aikaansaamisessa kohti nettonollapäästöjä? Tulisiko strategian sisältää kaikki liikennemuodot vai tulisiko laatia erikseen liikennemuotokohtaiset strategiat?

Tieliikenne:

- 1) Mitkä ovat mielestänne kaikista tehokkaimmat ja realistisimmat keinot vähentää päästöjä tieliikenteessä? Mitä EU:n tasolla tulisi käsitellä seuraavan viiden vuoden aikana?
- 2) Miten tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää huomioimalla sosiaalinen ulottuvuus sekä tarve sosiaalisesti oikeudenmukaiselle siirtymälle? Mitä uusia politiikkatoimia tarvitaan, jotta varmistetaan sosiaalisesti oikeudenmukainen siirtymä ilmastoneutraaliin talouteen?

Lentoliikenne:

- 1) Kansainvälisen lentoliikenteen hyvitysjärjestelmä CORSIA:n viimeistely on parhaillaan käynnissä kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä ICAO:ssa. Mikä vaikutus mielestänne CORSIA:lla tulee olemaan lentoliikenteen päästövähennyksissä ja miten se tulisi sovittaa yhteen EU:n päästökauppaan?
- 2) Mitkä ovat mielestänne kaikista tehokkaimmat päästövähennyskeinot lentoliikenteessä huomioiden sosiaalisesti hyväksyttävä saavutettavuus, lentoliikennesektorin sekä muiden lentoliikenteestä riippuvaisten taloudellisten sektoreiden kilpailukyky? Mitä lisätoimenpiteitä voisi tehdä EU:ssa lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi seuraavan viiden vuoden aikana (esim. verotus, jakeluvelvoite uusituville lentopolttoaineille, lennonvarmistusmaksut)?

Meriliikenne:

- 1) Mitkä keinot ovat mielestänne kaikista tehokkaammat vähentää päästöjä kansainvälisessä merenkulussa?
- 2) Huomioiden kansainvälisessä merenkulujärjestössä IMO:n päätöksenteon hitaus voi olla tarpeen ottaa käyttöön lisätoimia EU:n tasolla. Mitä lisätoimia päästöjen vähentämiseksi merenkulussa voisi ottaa käyttöön EU:ssa seuraavan viiden vuoden aikana (esim. vaihtoehtoiset polttoaineet, velvoite tarjota maasähköä EU:n satamissa, energiatehokkuuden parantaminen, päästökauppa)?

EU:n strateginen pitkä aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta.

Komissio antoi 28.11.2018 tiedonannon 'EU:n strateginen pitkä aikavälin visio vauraasta, modernista, kilpailukykyisestä ja ilmastoneutraalista taloudesta (LTS).

Tiedonannossa esitellään potentiaalisia skenaarioita pidemmän aikavälin päästövähennystavoitteiksi. Tiedonannon perusteella on tarkoitus laatia EU:n pitkänaikavälin ilmastostrategia, joka toimitetaan YK:lle vuoteen 2020 mennessä. Ehdotettu strategia ei sisällä uusia politiikkaehdotuksia eikä siinä ehdoteta 2030 tavoitteiden muuttamista. Sen sijaan se asettaa tavoitteet EU:n energia- ja ilmastopolitiikalle ja linjaa, EU:n pitkän aikavälin panostuksen Pariisin sopimuksen lämpötilatavoitteiden saavuttamiseksi. Strategiaehdotuksessa tarkastellaan kahdeksaa erilaista skenaariota Pariisin sopimuksen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kaikkien skenaarioiden lähtökohta on vuodelle 2030 sovitut energia- ja ilmastopolitiikat ja -tavoitteet.

Liikenne

Liikennesektorin osalta strategiassa korostuu sektorin keskeinen merkitys päästövähennysten aikaansaamisessa sekä laajan keinovalikoiman tarpeellisuus. Liikenteessä tehtävät vähennystoimet ovat nostettu strategiassa esille omana osakokonaisuutenaan kaikissa kahdeksassa skenaariossa. Strategiassa painottuu tarve kokonaisvaltaiselle näkemykselle liikennesektorin merkityksestä vähennystoimissa, jossa energiatehokkuuden parantaminen, liikenteen uudet palvelut (MaaS), kevyen liikenteen tukeminen sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja jakeluinfrastruktuurin kehittäminen ovat vähentämistoimien keskiössä. Digitalisaation ja automaation arvioidaan myös tuottavan päästövähennyksiä kaikissa skenaarioissa. Lento- ja meriliikenteen osalta painotetaan globaalien ratkaisujen tärkeyttä samalla kun liikennemuodoille on laskettu myös oma osuutensa päästövähennyksiä skenaarioihin.

Liikenteen osalta on laadittu kahdeksan skenaariota. Skenaariot eroavat siinä, kuinka voimakkaasti niissä hyödynnetään sähköistymistä, vetyä, sähköstä tehtäviä polttoaineita sekä siinä, mikä energiatehokkuuden ja kiertotalouden rooli päästövähennysten tuottamisessa. Kaksi viimeistä skenaariota tuottavat polun jonka myötä pystytään vastaamaan nettonollapäästötavoitteeseen vuonna 2050. Kummatkin skenaariot perustuvat laajaan keinovalikoimaan. Liikenteen sähköistyminen yhdistettynä uusiutuvalla energialla tuotettuun sähköön on tärkeää skenaarioissa, mutta yksinään riittämätön. Niissä liikennemuodoissa, joissa ei sähköistämällä voida vähentää päästöjä, vaihtoehtoiset polttoaineet ovat tärkeässä roolissa. Lisäksi koko liikennesektorin energiatehokkuuden parantaminen on keskeistä. Kaupunkialueilla kaupunkisuunnittelu, turvalliset pyöräily- ja kävelytiet, puhdas julkinen liikenne, uudet jakeluteknologiat ja liikenteen palveluistuminen muuttavat liikkumista. Skenaariossa seitsemän painotetaan teknologian kehitystä vahvemmin kuin skenaariossa kahdeksan missä kiertotalouden rooli sekä kuluttajien käyttäytymisen muutokseen panostetaan vahvemmin.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Neuvostossa ei tehdä päätöksiä vaan käydään poliittinen keskustelu.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Liikennejaosto (EU22) 6.9.2019
EU-ministerivaliokunta 13.9.2019

Eduskuntakäsittely

Suomen kanta laajemmin koskien koko komission tiedonantoa on esitetty E-kirjeessä E100/2018 vp.

Liikenneneuvoston 20.9.2019 MINVA-paketti:
- Suuri valiokunta 13.9.2019

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

Komission arvion mukaan hiilineutraaliin yhteiskuntaa siirtyminen on taloudellisilta vaikutuksiltaan EU:ssa positiivinen, vaikka merkittäviä lisäinvestointeja tarvitaan kaikilla sektoreilla. EU:n talouden odotetaan yli kaksinkertaistuvan, vaikka se saavuttaisi hiilineutraliteetin. Nettonollapäästöihin johtavalla polulla arvioidaan olevan enintään 2 %:n positiivinen vaikutus bruttokansantuotteeseen vuonna 2050 verrattuna siihen, mihin nykyinen politiikka johtaisi. Arvio ei sisällä hyötyjä, joita saadaan vältetyistä tuhoista, joita ilmastonmuutos aiheuttaa, ja niihin liittyvistä sopeutumisen kustannuksista. Modernisointi ja hiilestä irtautuminen laittaa lisäksi liikkeelle merkittävästi uusia investointeja.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2018) 773, Komission tiedonanto: Puhdas maapallo kaikille,
Neuvoston tausta-asiakirja 11140/19

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Eleonoora Eilittä, LVM, +358 295 342 089

EUTORI-tunnus**Liitteet****Viite**

LIITTEET

Asiasanat	lentoliikenne, liikenne, liikenne-, televiestintä- ja energianeuvosto, päästöt, merenkulku
Hoitaa	LVM, TEM, YM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, MMM, OKM, OM, SM, STM, UM, VAYLA, VM, VNK, VTV