

Asia

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia - Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Komission antoi kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiansa 9.12.2020 (COM (2020)/789). Puheenjohtajamaa Portugali pyrkii käymään strategiasta poliittisen keskustelun kesäkuun liikenneneuvostossa. Alustavasti se on myös ilmoittanut valmistelevansa asiasta neuvoston päätelmät, jotka hyväksyttäisiin keskustelun yhteydessä.

Suomen kanta

Suomi pitää tervetulleena komission strategiaa kestävästä ja älykkästä liikkuvuudesta ja suhtautuu myönteisesti komission tiedonannossa ottamaan kokonaisvaltaiseen lähestymistapaa liikennealan kehitykseen. Suomi on pitänyt tärkeänä, että vihreä ja digitaalinen siirtymä on poikkileikkaava tavoite ja lähtökohta kaikessa tulevassa työssä (E 12/2020 vp).

Suomi pitää oikeansuuntaisina strategian ei-sitovia tavoitteita, joilla pyritään viemään liikennejärjestelmän kehitystä oikeaan suuntaan ja ohjaamaan tulevien lainsäädäntötoimien valmistelua. Suomi on täysin samaa mieltä komission kanssa siitä, että tarvitaan määrätietoisia toimia liikenteen alan muuttamiseksi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkuvuuspalvelujen järjestelmäksi. Suomen kannat strategiassa ehdotettuihin aloitteisiin muodostetaan niiden antamisen jälkeen.

Ilmastotavoitteet

Suomi tukee strategian tavoitetta varmistaa, että liikennesektori omalta osaltaan tukee EU:n ilmasto-tavoitteiden – ilmastoneutraalius 2050 mennessä ja päästöjen vähentäminen vähintään 55%:lla 2030 mennessä - saavuttamista. Liikennesektorilla tarvitaan ennakoitavaa sääntelyä, joka ohjaa pitkäjänteisesti päästöjen vähentämiseen. Keskeisiä ovat toimet liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien edistämiseksi. EU:n tulisi luoda näkymä sille, kuinka uusiutuvia polttoaineita saadaan ohjattua erityisesti lento- ja meriliikenteen sekä raskaan liikenteen käyttöön varmistuen myös kyseisten polttoaineiden riittävyys. Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien lisääntyessä tulee kiinnittää huomiota myös huoltovarmuuteen.

Suomi jakaa komission näkemyksen tarpeesta kiristää autonvalmistajille asetettavien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen raja-arvoja vuoden 2025 jälkeiselle ajalle huomioiden kaasukäyttöiset henkilö- ja pakettiautot raja-arvoissa omana kokonaisuutenaan ja tukee komission suunnitelmia päivittää myös raskaan liikenteen ajoneuvojen päästöstandardeja.

Suomi tukee vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun direktiivin uudistamista ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kehittämistä. On tärkeää, että jakeluinfrastruktuurin yhtenäisyys ja alueellinen kattavuus varmistetaan sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta kehitetään.

Suomi kannattaa komission suunnitelmia uusiutuvien lentopolttoaineiden käyttöä edistävien kunnianhimoisten toimenpiteiden käyttöönotosta. Suomi katsoo, että unionin laajuinen minimijakeluvelvoite olisi tehokas keino lentoliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Suomi pitää erittäin tärkeänä vaihtoehtoisten polttoaineiden lisäämistä merenkulussa päästöjen vähentämiseksi. Poliittikkatoimia tarvitaan, jotta lisäämistä voidaan nopeuttaa huomioiden ilmastotavoitteet.

Suomen näkemyksen mukaan päästökaupan vaikuttavuutta lentoliikenteen päästöjen vähennyskeinona EU:ssa tulee vahvistaa. Ilmaisten päästöoikeuksien osuutta tulee asteittain vähentää. Komission tulee selvittää aikataulua, jolla ilmaisista päästöoikeuksista voitaisiin kokonaan luopua.

Tässä vaiheessa Suomi ei pidä kannatettavana tieliikenteen sisällyttämistä yleiseen päästökauppaan, koska se ei todennäköisesti johtaisi tieliikenteessä tarvittaviin päästövähennyksiin ja saattaisi haitata lyhyellä aikavälillä päästökaupan toimintaa. Mikäli tieliikenteen päästökauppa otettaisiin käyttöön, se tulisi luoda omaksi erilliseksi järjestelmäksi ja kohdentaa polttoaineenjalostajille tai jakelijoille. Vaihtoehtoisesti Suomi voi tukea tieliikenteen ja rakennusten erillislämmityksen kattavan erillisen päästökaupan selvittämistä.

Suomi pitää tärkeänä, että EU vaikuttaa tehokkaasti siihen, että Kansainvälinen merenkulujärjestö (International Maritime Organization, IMO) sopisi mahdollisimman pian unionin alustavan kasvihuonekaasupäästöstrategian tavoitteiden kanssa linjassa olevien ja mahdollisimman kunnianhimoisten päästövähennyskeinojen käyttöönotosta.

Suomi vaikuttaa merenkulun päästökaupan valmisteluun siten, että komission ehdotus vähentäisi tehokkaasti päästöjä sekä sisältäisi elementtejä, joilla pidetään huoli kilpailukyvystä ja huomioidaan talvimerenkulun erityisolosuhteet.

Suomi suhtautuu positiivisesti kuluttajien kestäviä valintoja tukevan informaation lisäämiseen.

Uudet liikennepalvelut ja liikenteen palveluistuminen

Liikenteen digitaaliset palvelut tarjoavat hyötyjä käyttäjien ja liikenteen kestävyys kannalta niin kaupungeissa kuin harvaan asutuilla alueilla. Suomi pitää tärkeänä ohjata kehitystä niin, että digitaaliset palvelut tukevat EU:n ilmastotavoitteita sekä kestävästä liikkumisesta. Uusien palveluiden kehityksessä tulisi ottaa huomioon myös saavutettavuudelle ja esteettömyydelle asetetut vaatimukset. Lopputuloksena tulisi olla taloudellisten sekä ympäristövaikutusten, sosiaalisen koheesion ja kansanterveyden näkökulmasta katsottuna optimoitu, saumaton liikenne. Suomi korostaa, että siirtymä kestäväan liikennejärjestelmään tulisi toteuttaa oikeudenmukaisesti ja siten, että siirtymällä tuettaisiin Euroopan kilpailukykyä ja elinkeinojen uudistumiskykyä ja toimintaedellytyksiä erityisesti liikenteen, digitalisaation ja vihreän teknologian alueella.

Suomi on täysin samaa mieltä komission kanssa siitä, että tarvitaan määrätietoisia toimia liikenteen alan muuttamiseksi aidosti multimodaaliseksi kestävien ja älykkäiden liikkuvuuspalvelujen järjestelmäksi. Tässä työssä on kiinnitettävä erityistä huomiota henkilö- ja tavaraliikenteen palveluiden, eri liiketoimintamallien sekä eri alustojen ja ekosysteemien

välisen toiminnallisen ja teknisen yhteen toimivuuden varmistamiseen. Oikein kohdistetuilla ja mitoitetuilla politiikkatoimilla multimodaali-set matkaketjut sekä näiden pohjalta mahdollistuvat uudenlaiset liikkumisen palvelukokonaisuudet (MaaS) edistäisivät koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta, vähentäisivät yksityisomisteisten henkilöautojen käyttöä, parantaisivat liikkumisen ja matkustamisen helppoutta sekä lisäisivät kestävien liikkumis- ja kuljetusvaihtoehtojen saatavuutta. Tämän tavoitteen saavuttaminen edellyttää, että liikenteen palvelumarkkinoiden ovat avoimet ja kilpaillut, ja että liikenteen infrastruktuuri tukee eri liikenne-muotojen käyttöä ja sujuvaa yhdistämistä uusiksi tuotekokonaisuuksiksi. Digitaalisten ratkaisujen tulisi olla yhteentoimivia ja turvallisia sekä kaikkien käytettävissä syrjimättömin, oikeudenmukaisin ja kohtuullisin ehdoin. Osana digitaalisten ratkaisujen kehittämistä on tärkeää tunnistaa yhteiskunnan kannalta kriittinen tieto, suojata sitä sekä estää sen asiaton käyttö tai järjestelmien oikeudeton manipulointi ja muu vahingoittaminen.

Eri liikennemuotojen aiempaa sujuvampi yhdistely multimodaaleiksi matkaketjuiksi MaaS-palveluiden (Mobility-as-a-Service) avulla tarjoaa uusia mahdollisuuksia ja ratkaisuja myös rajat ylittävässä liikenteessä. Suomi pitää keskeisenä varmistaa, että strategian toimenpiteissä edistetään Euroopan laajuisten lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuutta, ratkaistaan olemassa olevien yhteen toimivuuteen liittyvät kaupalliset, lainsäädännölliset ja hallinnolliset haasteet sekä vältetään uusien digitaalisten esteiden syntyminen sisämarkkinoille. Uudenlaista sääntelyä kehitettäessä on erityisesti huolehdittava, että sääntely-ympäristö säilyy houkuttelevana digitaalisiin teknologioihin ja kyvykkyyksiin kohdennetuille investoinneille, sillä ne ovat tärkeässä asemassa uusien työpaikkojen luomisessa sekä kasvun ja kilpailukyvyn vahvistamisessa.

Suomi pitää tärkeänä, että liikenteen maksu- ja lippujärjestelmien yhteentoimivuuden edistämistä koskeva kehitystyö etenee tavoitteellisesti EU:ssa ja kehitettävissä toimintamalleissa on huomioitava kolmansien osapuolien mahdollisuus käyttää ja hyödyntää olennaisia tietoja sekä järjestelmiä. Lippu- ja maksupalvelujen sekä uudenlaisten MaaS-palvelujen tarjoajille tulee mahdollistaa syrjimättömin, oikeudenmukaisin ja kohtuullisin ehdoin pääsy eri liikkumispalveluiden olennaisiin tietoihin, kuten pysäkki-, aikataulu- sekä esteettömyystietoihin, jotka tulisi olla saatavilla koneluettavassa muodossa avoimen ohjelmointirajapinnan kautta. Samalla tulisi pyrkiä siihen, että tiedot ovat tarpeeksi laadukkaita sekä mahdollisuuksien mukaan reaaliaikaisesti päivittyviä ja saatavilla koneluettavassa muodossa avoimien ohjelmointirajapintojen kautta. Palvelutarjoajille olisi myös turvattava pääsy tarvittaviin yhteen toimiviin maksurajapintoihin syrjimättömin, oikeudenmukaisin ja kohtuullisin ehdoin. Suomi painottaa, että pääsy maksurajapintoihin on edellytys MaaS-palveluiden kehitykselle. Tavoitteena tulisi olla EU:n laajuisesti yhteentoimivat järjestelmät ja tietosisällöiltään yhtenäisemmät lippujen hinnoittelun määräytymisperusteet, mikä edistäisi myös rajat ylittävien matkaketjujen kehittymistä.

Yleistä liikenteen palveluistumiskehitystä tulisi kuitenkin tukea myös lainsäädännön keinoin silloin, kun se on välttämätöntä toimivien sisämarkkinoiden ja politiikkatavoitteiden saavuttaminen näkökulmasta. Liikenteen palveluistumista tulee ensisijaisesti edistää kestävää kehitystä ja kestävää kulkumuotosiirtymää tukien ja huomioimalla myös julkisen palvelun velvoitteet yhteyksien parantamiseksi ja ilmasto-, ympäristö- ja muihin politiikkatavoitteisiin vastaamiseksi. Suomi pitää myönteisenä myös komission yleistä tavoitetta digitaalisten tieliikenteen lupien ja todistusten käytön lisäämisestä.

Liikenneverkon kapasiteetin tehostaminen

Valtioneuvosto kannattaa komission tavoitetta tehostaa liikenteen kapasiteetinkäyttöä, jotta voidaan aikaansaada aidosti älykäs liikennejärjestelmä, joka ehkäisee kapasiteettipulaa ja vähentää hiilidioksidipäästöjä. Tähän liittyen valtioneuvosto kannattaa Euroopan

rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (European Railway Traffic Management System, ERTMS) yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) päivittämistä siten, että ne kattavat 5G:n ja satelliittidatan kaltaiset uudet teknologiat ja tarjoavat helposti päivitettävän yhteisen järjestelmäarkkitehtuurin. Tämä säädöskehityksen uudistaminen on välttämätöntä, jotta ERTMS voi jatkossa muodostaa digitaalisen rautatie-järjestelmän ytimen.

Suomi pitää komission välitavoitetta täysin toimivasta multimodaalisesta Euroopan laajuudesta liikenneverkosta (TEN-T) yleisellä tasolla kannatettavana. TEN-T –verkkoihin koskeviin ehdotuksiin otetaan tarkemmin kantaa TEN-T –asetuksen valmistelun yhteydessä.

Suomen kannalta tärkeinä tekijöinä ovat rataverkon digitaalisen infrastruktuurin toteuttamiseen liittyvät kysymykset sekä datan parempi hyödyntäminen kapasiteetin maksimoinnissa. Suomessa on käynnistetty digirataa pilotoiva hanke, joka toimii tällä hetkellä eurooppalaisena suunnannäyttäjänä rautatieliikenteen digitalisoinnissa, automatisoinnissa ja datan hyödyntämisessä.

Suomi tukee rautateiden rahtikuljetusten osuuden nostamista EU:ssa. Kuljetettavan tavaramäärän siirtämisessä maanteiltä raide- tai sisävesikuljetuksiin tulee kuitenkin ottaa huomioon kansallisen väyläverkon kapasiteetti sekä tarvittavan infrastruktuurin varmistaminen tavaroiden lastaamiseen kuljetusmuodosta toiseen ja varastointiin. Lisäksi on otettava huomioon kansallisen sisävesiliikenteen erityispiirteet ja vesiväylien ympäristönsuojeluun liittyvät näkökohdat.

Suomi on komission kanssa samaa mieltä siitä, että yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky, SES) myötä on saavutettavissa ilmatilan tehokkaampaa käyttöä, jolla voidaan vähentää lentojen viiveitä, kustannuksia ja lentoliikenteen päästöjä. Suomi kannattaa SES-sääntelyn uudistamista tavalla, joka kannustaa parantamaan ympäristötavoitteiden saavuttamista sekä päästöjen ja lennonvarmistuksen kustannusten vähentämistä (U 59/2020 vp). SES-sääntelyn uudistus tulisi saattaa mahdollisimman nopeasti voimaan siitä huolimatta, että liikennemäärät ovat tavanomaista alhaisempia koronaviruskriisistä takia. Ilmatilan käytön tehostaminen kannustaa parantamaan ympäristötavoitteiden saavuttamista ja vähentää päästöjä ja lennonvarmistuksen kustannuksia. Ympäristötavoitteiden saavuttamista voidaan parhaiten tukea digitalisaation hyödyntämisellä, viivästyksiä vähentämällä ja mahdollistamalla lentoyhtiölle optimaalisten polttoainetehokkaiden lentoreittien käyttämisen.

Logistiikka

Suomi korostaa digitalisaation avulla saavutettavia ilmastohyötyjä sekä kuljetusketjujen toimivuutta, tehokkuutta, toimintavarmuutta ja turvallisuutta. Yhteistyöllä, mahdollistavalla lainsäädännöllä, logistiikan tietoympäristön ja tilastoinnin kehittämisellä sekä seurantatiedon saatavuudella pyritään tehokkaampaan digitaalisen tiedon hallintaan. Uusilla toimintamalleilla ja teknologioita hyödyntämällä on mahdollista parantaa alan toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta, edistää vähäpäästöisyyttä kuljetusketjuissa ja luoda toimialalle tasapuolisemmat toimintaedellytykset.

Logistiikka-alan merkitys yhteiskunnan ja elinkeinojen kilpailukyvyille on kasvamassa ja kehitykseen vaikuttavat yhteiskunnan, kaupan ja teollisuuden muutokset kuten aluerakenteen hajautuminen ja verkkokaupan kasvu. Myös koronaviruspandemia on korostanut logistiikan merkitystä, kun kansalaiset ovat ottaneet käyttöön digitaalisia palveluja. Digitaalisten alustojen ja räätälöityjen palveluiden kysynnän arvioidaan kasvavan myös tulevaisuudessa. Siksi on tärkeää turvata edellytykset toimialan digitaalisten ratkaisujen ja innovaatioiden kehitystyölle sekä yhteentoimivuuden kautta näiden mahdollisuudet skaalautua kansainvälisille

markkinoille. Yhteiskunnan varautumisen ja ilmastopäästöjen hallinnan kannalta on keskeistä, että käytettävissä on laaja tietopohja ennakoida tulevien muutosten vaikutuksia.

Logistiikka-alalla ilmastotyö tulisi ensisijaisesti hoitaa yritysten välisellä sopimuksella, mutta tarvittaessa myös lainsäädännöllä. Päästövähennysten toteutuminen edellyttäisi, että kuljetusketjujen reaaliaikaista seuranta- ja päästötietoa olisi saatavilla kansainvälisesti yhteismitallisessa muodossa.

Logistiikan suorat päästöt syntyvät pääosin ajosuoritteista, jonka vuoksi käyttövoiman CO₂ sisällöllä on suuri merkitys päästöihin. Merkittävimmät hyödyt päästöjen osalta saavutetaan niillä keinoilla, joilla pystyy vaikuttamaan suoraan kuljetusmääriin ja suoritteisiin, kuten sähköiset tietoympäristöt, logistiikan automaatio sekä datan keräys ja hyödyntäminen. Hyödyt digitalisaatiosta tulevat kustannustehokkuuden kautta, ei niinkään päästöjen vähentymisestä. Merkittävimmät vaikutukset päästöihin saavutetaan sääntelyllä sekä vaikuttamisella käyttövoiman muutoksiin sekä kaupungistumisesta ja toimintojen keskittymisestä johtuvista suoritemuutoksista.

Suomi pitää tärkeänä, että digitalisaation avulla on mahdollista tarjota nykyistä tehokkaampia ja turvallisempia sekä ilmastovaikutuksiltaan kestävämpiä kuljetuksia. Suomen tavoitteena on edistää yhteentoimivuutta ja yhteisiä suuntaviivoja kuljetuskäytävien digitalisoimisessa lähialueilla, EU-tasolla ja globaalilla tasolla.

Datan hyödyntäminen ja liikenteen data-avaruuden kehittäminen

Suomi tukee datan saatavuuden, hyödyntämisen ja yhteentoimivuuden lisäämistä yli sektorirajojen. Tämän mukaisesti Suomi pitää tärkeänä yhteisen eurooppalaisen liikkuvuuden data-avaruuden kehittämistä ja katsoo, että datan saatavuutta, liikkuvuutta ja yhteentoimivuutta tulisi lisätä eri liikennemuotojen välillä. Datatalouden kehittämisen lähtökohtana pitää olla ihmiskeskeinen käyttäjä.

Liikkuvuusdata-avaruuden kehittämistyössä EU:n tulee pyrkiä entisestään parantamaan tiedon saatavuutta ja uudelleenkäytettävyyttä oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin sekä edistämään tarvittavien toimintamallien, infrastruktuurin sekä teknologioiden kehitystä. Data-avaruuden puitteissa kerättävien, jaettavien ja hyödynnettävien tietojen laatua, saatavuutta ja käyttöoikeuksien hallintaa koskevat ratkaisut tulisi toteuttaa mahdollisimman pitkälti geneeristen mallien pohjalta, jotta tietoon perustuvat digitaaliset palvelut kytkeytyvät laajemmin datatalouden ja muiden sektoreiden digitaalisten palveluiden ratkaisuihin. Keskeisessä asemassa on käyttöoikeuksien hallinnan kehittäminen niin, että kaikilla keskeisillä osapuolilla on käyttöoikeus tarvitsemaansa dataan. Samalla tietoineistojen yhteen toimivuutta ja hyödynnettävyyttä edistävien standardien ja tieto-muotojen kehittämiseen tulee jatkossa panostaa EU-tasolla nykyistä aktiivisemmin.

Liikenneturvallisuus ja matkustajien oikeudet

Kestävällä tavalla toteutettu digitalisaatio voi edistää myös yhteiskunnan häiriönsietokykyä ja toimintavarmuutta yllättävissä kriiseissä kuten nykyisen kaltaisen pandemian yhteiskunnalle ja taloudelle aiheuttamassa poikkeustilanteessa. Liikenteen digitalisoituessa ja uusien mm. automaattisten liikennemuotojen yleistyessä liikenteen kyberturvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Suomi kannattaa myös strategiassa esitettyjä osallistavuus- ja oikeudenmukaisuustavoitteita. Toimintamuotojen digitalisoituessa on huomioitava kaikkien kyvykkyys ja valmiudet

digitaalisten palveluiden käytössä. Myös liikenteen esteettömyyteen, matkustajien oikeuksiin ja työntekijöiden asemaan tulee kiinnittää huomiota.

Suomi jakaa strategiassa esitetyt huolet tieliikenteen turvallisuudesta ja erityisesti tietyistä liikenneturvallisuutta heikentävistä tekijöistä, kuten ylinopeudesta, alkoholin ja huumeiden käytöstä sekä muista häiriötekijöistä ajon aikana. Lisäksi Suomi pitää tärkeänä ajankohtaisen tiedon tehokkaampaa keräämistä ja sen hyödyntämistä tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Pääasiallinen sisältö

Strategiassa esitetään suunnitelma, jolla eurooppalainen liikenne ohjataan kohti kestävä ja älykästä tulevaisuutta. Siinä esitetään visio, 10 lippulaivahanketta sekä toimintasuunnitelma välitavoitteineen, jotka ohjaavat työtä tulevina vuosina. Strategian perustana olevat skenaariot ovat samat kuin vaikutusarvioinnissa, joka pohjusti komission esitystä vuoden 2030 ilmastotavoitteen korottamisesta (E 118/2020vp). Komission mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä tulee vähentää 90 prosenttia, jotta EU:sta tulisi ilmastoneutraali talous vuoteen 2050 mennessä.

Jotta vuoden 2050 ilmastotavoitteet saavutetaan, on komission mukaan toteutettava toimia, joilla vähennetään merkittävästi nykyistä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista. Lisäksi on siirryttävä kestäviin liikennemuotoihin ja sisällytettävä ulkoisia kustannuksia hintoihin (noudattamalla ”saastuttaja maksaa” ja ”käyttäjä maksaa” -periaatteita, erityisesti hiilen hinnoittelun ja infrastruktuurimaksujen avulla).

Komission mukaan on edistettävä kestävä liikennettä viipymättä ja otettava käyttöön vähäpäästöisiä ja päästöttömiä kulkuneuvoja sekä vähähiilisiä polttoaineita niin tie-, vesi-, lento- kuin rautatieliikenteessä. On tuettava tutkimusta ja innovointia (T&I), jolla luodaan kilpailukykyisiä, kestäviä ja kiertotalouden mukaisia tuotteita ja palveluja ja varmistettava, että teollisuuden kyky toimittaa oikeanlaisia kulkuneuvoja ja polttoaineita markkinoille. On myös rakennettava kestävä liikennettä tukeva infrastruktuuri ja luotava kannustimia loppukäyttäjien kysynnälle. Julkisen palvelun velvoitteiden tulee parantaa yhteyksiä ja vastata myös muihin politiikkatavoitteisiin, esimerkiksi kestävyyskriteerien avulla.

Kestävyyteen tähtäävät lippulaivahankkeet sisältävät toimenpiteitä mm. päästöttömien ajoneuvojen, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin käyttöönoton edistämiseksi. Näihin kuuluvat mm. seuraavat lainsäädäntöehdotukset: henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistaminen, katsastuksia koskevan unionin lainsäädäntökehyksen mukauttaminen, uusiutuvan energian direktiivin päivitys, uudet lainsäädäntöehdotukset lento- ja meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönoton edistämisestä ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin päivitys.

Lippulaivahankkeena edistettäisiin myös päästöttömien lentoasemien ja satamien rakentamista sekä parannettaisiin kaupunkiliikenteen kestävyttä. Vahvana tavoitteena on myös nk. saastuttaja ja käyttäjä maksaa periaatteiden täytäntöönpano kaikissa liikennemuodoissa. Lisäksi tavoitellaan päästö-kaupan laajentamista meriliikenteeseen, ja ilmailun päästökaupan tehostamista sekä arvioidaan maan-tieliikenteen päästökaupan käyttöönottoa. Mukana strategiassa ovat myös energiaverodirektiivin yhdenmukaistaminen EU:n ilmasto- ja energiapolitiikan kanssa, toimet infrastruktuurin käyttömaksujen käyttöönottamiseksi sekä päästöttömään liikkumiseen kannustaminen (esim. pyöräily).

Rautatieliikenne sisältyy keskeisesti useisiin tiedonannon lippulaivahankkeisiin. Näistä keskeisimmät koskevat raideliikenteen osuuden kasvattamista henkilöliikenteessä. Lisäksi

kuljetettavaa tavaramäärää pyritään siirtämään merkittävästi maantiekuljetuksista vihreämpiin rautatie- ja sisävesikuljetuksiin. Tiedonannossa asetetaan rautatieliikenteen kehittämiseksi erittäin kunnianhimoisia tavoitteita. Suurnopeusjunaverkostolla tapahtuvien matkustajamäärien pitäisi kaksinkertaistua vuoteen 2030 ja kolmikertaistua vuoteen 2050 mennessä nykytasoon verrattuna. Rautatieliikenteen tavarankuljetukset pitäisi kaksinkertaistua vuoteen 2050 mennessä ja rautatie- ja vesiliikenteeseen perustuvien yhdistettyjen kuljetusten tulisi tarjota kilpailukykyinen vaihtoehto tiekuljetuksille. Nämä tavoitteet tarvitsevat tuekseen merkittävää panostusta infrastruktuuriin, etenkin TEN-T-verkoston suurnopeusjunayhteyksiin. Rautatieliikenteen päästöjen vähentämiseksi on panostettava myös rataverkon ja sillä käytettävän kaluston sähköistämiseen.

Rautatieinfrastruktuuriin liittyviin panostuksiin liittyen komissio esittää vuonna 2021 toimintasuunnitelman rautateiden henkilöliikenteen edistämiseksi pitkillä inter-city-matkoilla ja yli rajojen ulottuvilla matkoilla. Komissio on myös katsonut, että EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpano ja rautatiemarkkinoiden avaaminen kilpailulle takaavat sen, että rautatieyritykset kuulevat entistä tarkemmin asiakkaiden tarpeita ja parantavat palveluidensa laatua ja toimintansa kustannustehokkuutta. Avoin kilpailutilanne tai palvelujen kilpailuttaminen takaa komission mukaan matkustajille yleensä laadukkaampia ja hintakilpailukykyisiä palveluita. Myös yhdenmukaistettu EU:n laajuinen raideliikennevälineiden tyyppihyväksyntä vähentäisi rajat ylittävän rautatieliikenteen kustannuksia.

Rautatiemarkkinoiden kehittämiseksi ja palvelujen laadun parantamiseksi komissio esittää panostuksia lippujärjestelmien kehittämiseen ja matkustajakokemukseen, mukaan lukien matkustajien oikeuksiin. Komissio esittää mahdollisesti vielä vuonna 2021 ehdotuksen innovatiivisten ja joustavien lippujen mahdollistavista sääntelytoimista. Lippujen olisi yhdistettävä eri liikennemuotoja ja tarjottava matkustajille todellisia ovelta ovelle - matkustustavan mahdollisuuksia.

Aidosti älykkään liikennejärjestelmän aikaansaamiseksi on komission mukaan tarkasteltava myös tehokasta kapasiteetin käyttöä, millä myös vähennetään hiilidioksidipäästöjä. Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) ja yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan (Single European Sky, SES) käyttöönotto ovat ensisijaisen tärkeitä tavoitteita komissiolle ja Euroopan unionin elpymisvälineelle (Next Generation EU), ja käyttöönottoinvestoinnit otetaan huomioon kokonaisuudessaan digitaalialan menotavoitteissa ja merkittävässä määrin ilmastomenotavoitteissa.

Rautatieautomaation ja liikenteen hallinnon toteuttamiseksi rajat ylittävillä tärkeimmillä reiteillä komissio ehdottaa yhteentoimivuuden teknisten eritelmien (YTE) päivittämistä siten, että ne kattavat 5G:n ja satelliittidatan kaltaiset uudet teknologiat ja tarjoavat helposti päivitettävän yhteisen järjestelmäarkkitehtuurin, jotta mahdollistetaan ERTMS:n toimiminen.

Ilmailun osalta ilmaliikenteen hallinnan tehokkuutta parantamalla voidaan vähentää lentojen tehottomuudesta ja ilmatilan pirstaleisuudesta johtuvaa liiallista polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Yhtenäisen eurooppalaisen ilmatilan loppuunsaattaminen ja täytäntöönpano helpottavat myös matkustamista. Nykyaikaistettu sääntelykehys ja digitaalinen liikenteen hallinnan infrastruktuuri auttavat vähentämään pullonkauloja ja parantavat lentojen aikataulullista täsmällisyyttä. Tämän vuoksi yhteistä eurooppalaista ilmatilaa koskeva lainsäädäntömenettely olisi komission mukaan saatettava viipymättä päätökseen.

Älykkään liikkuvuuden edistämiseksi komission tavoitteena on luoda saumattomat multimodaalit matka- ja logistiikkaketjut, jotka perustuvat digitalisaatioon ja automaatioon. Älykkään järjestelmän tulee kunnioittaa eurooppalaisia arvoja ja perusoikeuksia kuten

tietosuojaa, tasa-arvoa ja eettisiä normeja. Myös kyberturvallisuuden on oltava korkealla tasolla. Lippulaivahankkeina mainitaan au-tomatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen toteuttaminen sekä datan ja tekoälyn hyödyntäminen liikkumisessa. Nämä kattavat mm. älykkäiden ja digitaalisten EU:n laajuisten lippu- ja varauspalveluiden kehittämisen sekä todistusten ja rahtikirjojen sähköistämisen samoin kuin innovatiivisten ja kestävien liikenteen teknologioiden kuten droonien eli miehittämättömien ilma-alusten käyttöönoton ja niitä koskevan sääntelyn kehittämisen. Vastaavassa tarkoituksessa komissio pyrkii edistämään automatisoituja lennonohjausjärjestelmiä koskevia sääntöjä, jotta ne soveltuvat turvallisen ja kestävä liikkuvuuden edistämiseen. Lippulaivahankkeilla pyritään myös digitalisaation ja datan laajaan hyödyntämiseen liikennepalveluissa (mm. liikenteen data-avaruuden luominen).

Strategialla tähdätään myös entistä häiriönsietokykyisemmän ja yhtenäisemmän eurooppalaisen liikennealueen luomiseen sekä reilumpaan ja oikeudenmukaisempaan liikennejärjestelmään. Liikenneala on yksi covid-19-pandemiasta eniten kärsineistä aloista. Rajoittamistoimet ovat romahduttaneet kysynnän ja liikennealan yritykset ovat ajautuneet taloudellisiin vaikeuksiin. Strategia pyrkii liikennealan ja sen ekosysteemien toipumiseen ja tukee niiden kehittymistä tulevaisuudessa nykyistä häiriönsietokykyisemmäksi.

Liikenteen sisämarkkinoita vahvistettaisiin mm. investoimalla liikenteen vihreään ja digitaaliseen siirtymään käytössä olevien rahoitusinstrumenttien kautta, helpottamalla PK-yritysten rahoituksen saantia ja saattamalla loppuun TEN-T –verkkojen rakentaminen. Keinovalikoimaan kuuluvat myös kaluston nykyaikaistaminen, strategisten arvoketjujen rakentaminen (akut ja raaka-aineet), yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen loppuunsaattaminen, lentoliikenneasetuksen tarkistaminen ja rata-verkon käyttömaksujen uudelleen arviointi.

Reilu ja oikeudenmukainen liikennejärjestelmä tähtää kohtuuhintaiseen, esteettömään ja oikeudenmukaiseen liikkuvuuteen huomioimalla matkustajien oikeudet ja parantamalla liikennealan työntekijöiden oloja sekä osaamista. Komissio arvioi eri vaihtoehtoja matkustajien turvaksi maksukyvyttömyystilanteessa. Liikenneturvallisuuden osalta sitoudutaan EU:n liikenneturvallisuusstrategian täytäntöönpanoon. Myös merenkulkualan lippuvaltion velvollisuuksia ja satamavaltioiden suorittamaa valvontaa tehostetaan. Lisäksi luodaan EU:n tason nopean hälytysmekanismi ja parannetaan automatisoitujen ajoneuvojen kyberturvallisuussertifiointia.

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

-

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

Liikennejaoston kirjallinen menettely 27.-29.1.2021

Ympäristöjaoston kirjallinen menettely 27.-29.1.2021

Eduskuntakäsittely

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

-

Taloudelliset vaikutukset

-

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

-

Asiakirjat

COM(2020) 789 final

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

Kristiina Pietikäinen, Liikenne- ja viestintäministeriö, kristiina.pietikainen@lvm.fi, 040 5222122

Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö, niina.honkasalo@lvm.fi, 0295342027

Antti Paasilehto, liikenne- ja viestintäministeriö, antti.paasilehto@lvm.fi, 0295 342 310

Nina Pääkkönen, liikenne- ja viestintäministeriö, nina.paakkonen@lvm.fi, 0295 342 217

Suvi Kankare, liikenne- ja viestintäministeriö, suvi.kankare@lvm.fi, 0295 342 105

Tiia Orjasniemi, liikenne- ja viestintäministeriö, tiia.orjasniemi@lvm.fi, 0295 342 068

Helinä Teittinen, liikenne- ja viestintäministeriö, helina.teittinen@lvm.fi, 0295 342 017

EUTORI-tunnus

EU/2020/1778

Liitteet

Viite

Asiasanat	henkilöliikenne, lentoliikenne, liikenne, liikennepolitiikka, liikennepolttoaineet, liikenneturvallisuus, maantieliikenne, rautatieliikenne, sisävesiliikenne, tavaraliikenne, tieliikenne, älyliikenne
Hoitaa	LVM
Tiedoksi	ALR, EUE, LIIVI, OM, SM, STM, TEM, TULLI, UM, VAYLA, VH, VM, VNK, VTV, YM
