



FinMobility

Suomen tieliikennealojen viestit

EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Olemme läsnä
Brüsselissä



Jäsenjärjestömme ovat vahvoja *suomalaisia*



LINJA-AUTOLIITTO
Finnish Bus and
Coach Association



EMPLOYERS' FEDERATION OF ROAD TRANSPORT



FINNISH TRANSPORT AND LOGISTICS



**SUOMEN
TAKSILIITTO**
The Finnish Taxi
Owners' Federation



AKL AUTOALAN KESKUSLIITTO
The Finnish Central Organisation
for Motor Trades and Repairs

INFRA

Infra Contractors'
Association in Finland



*Logistiikkayritysten
Liitto ry*



FINNISH
ROAD ASSOCIATION

FinMobilityn yhteispeli  **Yrittäjät** *kanssa Brüsselissä on tiivistä* yhteisen toimiston myötä

THE FEDERATION OF FINNISH ENTERPRISES



Suomen tieliikennealojen painopisteitä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Priorities of the Finnish road transport and mobility sector for the EU Commission Work Programme 2024 - 2029

Viestinvientimme uuden komission kaudelle 2024-2029 ***käynnistyi 2023 lopulla***

- ***Painopisteemme*** julkaistiin **16.11.2023**
- Marraskuu 2023 (*viikko 48*) – ***Komission pääsihteeristön kirje kaikille pääosastojen (DG) pääjohtajille***: pyydetään listaamaan 3-4 pääteemaa kaudelle 2024-2029
- Vuodenvaihteen jälkeen ***vastaukset kootaan pääsihteeristössä***. Kirjoitetaan auki yhdessä pääosastojen kanssa ***politiikat ensin*** -periaatteella.
- Kullekin ***uudelle komissarille suunnattavan, räätälöidyn painopistekoonnin "briefing books"*** ensimmäiset alustavat versiot ovat valmiina huhtikuussa 2024

+ lisäksi, komission pääsihteeristö valmistelee/viimeistelee ***tiedonantoa EU:n ilmastovälitavoitteiksi 2040***. Se julkistetaan tammi - helmikuussa 2024.



Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Case Finland – Connectivity and Competitiveness of peripheral Member State

- *Jäsenvaltioiden erityispiirteet* on otettava huomioon.
- *Suomi tärkeä koko Euroopalle* erilaisten raaka-aineiden, mineraalien ja uusiutuvan energian tuotannon kannalta.
- Itärajan sulkeutumisen takia Suomen sijainti ja asema liikenteessä on muuttunut - *Suomi on yhä enemmän saari* suhteessa muuhun Eurooppaan.
- Liikenneyhteydet etelään ja länteen sekä *kiinteiden yhteyksien tarve muuhun EU:hun* ovat entistä tärkeämpiä
- *Teollisuuden ja kansainvälisen kaupan liikenne- ja logistiikkaolosuhteita* sekä yhteyksiä on parannettava
- EU-tason toimien vaikutuksia liikennealojen toimintaan on seurattava ja niihin on vaikutettava, jotta *Suomen ja koko EU:n kansainvälinen liikenteellinen ja logistinen kilpailukyky* vahvistuu.



Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Resilience, security of supply and security policy

- *Sotilaallisesti Suomen asema on muuttunut* merkittävästi. Itäraja muodostaa EU:n ja Naton pisimmän ulkorajan.
- Kattava ja kehittynyt, *huoltovarmuuden takaava kansallinen liikenneinfrastruktuuri* hyödyttää sekä kansalaisten että tavaroiden sujuvaa ja kustannustehokasta liikkumista päivittäisessä siviilikäytössä.
- *Liikenneyhteydet* Pohjois-Suomen ja Norjan kautta *Jäämerelle* ovat myös entistä tärkeämpiä mahdollisissa kriisitilanteissa.
- Suomen liikenneyhteyksien ja tiestön kehittäminen on nähtävä osana *EU:n turvallisuuspolitiikkaa*, ja siihen on osoitettava *EU-tason rahoitusta*.
- Myös *alemman tieverkon ja siltojen* kunnolla on suuri merkitys toimitusvarmuuden ja turvallisuuspolitiikan kannalta - EU:n harkittava rahoituksen suuntaamista nykyisen tieverkon kunnostamiseen, myös vähemmän käytetyillä reiteillä.



Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Transport infrastructure, roads, TEN-T and its financing

- Hyvin hoidettu ja toimiva *tieverkko* on myös olennainen osa *EU:n vihreää siirtymää*.
- Tieinfra on suunniteltava ja toteutettava siten, että se tukee ilmasto- ja kustannustehokkaimpien *suurten kuljetusyhdistelmien* käyttöä
- Liikenneinfran rahoituksen on jakauduttava tasaisemmin koheesiomaiden ja *muiden kuin koheesiomaiden* kesken.
- Liikennettä ja liikkuvuutta on aina kehitettävä ja hallinnoitava siten, että *liikennemuotoneutraaliutta kunnioitetaan* – liikennemuotojen välistä työnjakoa ei pidä keinotekoisesti pyrkiä muuttamaan.
- Monissa jäsenvaltioissa rautatieverkko kattaa vain pienen osan maa-alueesta, ja sen laajentaminen on rajoitettujen liikennevirtojen vuoksi epätaloudellista.
- Raideinvestoinneissa on otettava huomioon myös niihin *liittyvät tiehankkeet* ja parantaa näitä yhteyksiä EU:n rahoituksella.



Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Green and clean transition, climate and environment

- Ilmastotoimissa on edistytävä, mutta samalla varmistettava, että tulevat toimet ovat *käytännönläheisiä ja sosiaalisesti kestäviä*.
- Päästövähennystoimien vaikutuksia on seurattava ja mahdollisia uusia toimia toteutettava *huomioiden EU:n ja Suomen kilpailukyky*
- EU:n välitavoitteiden asettamisessa vuodelle 2040 on noudatettava *lineaarista lähestymistapaa* vuodesta 2030 vuoteen 2050.
- Ilmastotavoitteiden on kannustettava *investointeja tieinfrastruktuuriin ja digitaaliseen kehitykseen* - päästöttömien *uusiutuvien polttoaineiden* ja energialähteiden kehittäminen ja saatavuus ovat myös avainasemassa
- *Ilmastonmuutos asettaa infrastruktuurin koetukselle*. Nykyistä infrastruktuuria on vahvistettava ja parannettava, jotta se kestää voimistuvat sääilmiöt.



Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Social regulations in the transport and mobility sectors - Labour policy, labour supply and skills

- Ilman pätevää ja osaavaa työvoimaa liikenne pysähtyy ja talous pysähtyy – työvoimapula ja uusien taitojen tarve on tunnistettava, *ja liikenne on huomioitava avainalana.*
- *Väestö ikääntyy* koko EU:ssa ja Suomessa nopeammin kuin monissa vertailumaissa - tarvitaan viipymättä EU-tason toimia työvoiman tarjontaan ml. maahanmuutto, osaamisen kehittämiseen sekä kuljetustyön joustavuuteen.
- *Työmarkkinaosapuolten vuoropuhelulle* on annettava enemmän tilaa sekä kansallisella että EU:n tasolla - pohjoismainen neuvottelu- ja sopimusmalli takaa sille parhaat puitteet.
- *Alustatalouden* toimintamallien on oltava tasapuolisia kaikkialla EU:ssa, ja niiden on sisällettävä yhdenmukaiset vaatimukset ja vastuut toimintamuodosta riippumatta.



Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029



Digital transition, digitalisation of transport and mobility, data and rights to use it

- Digitalisaatio mahdollistaa tasapuoliset ja yhdenvertaiset toimintaedellytykset liikkuvuuden ja liikenteen alalla.
- Liikkuvuusalan, autoalan ja liikenneyritysten *uusia mahdollisuuksia jakaa tietoa ja innovoida* on edistettävä edelleen EU:n tason toimilla.
- Liikenteen käyttäjien pääsyä, saatavuutta, yhteen liittämistä ja yhteiskäyttöä on helpotettava ja laajennettava kaikkiin liikennemuotoihin.
- Liikkuvuus- ja kuljetusalalla on erityinen tarve alakohtaiseen sääntelyyn, joka koskee tiedon saatavuutta ja sen tasapuolista käyttöä alan eri toimijoiden ja yritysten välillä.
- EU-tason huomiota myös *henkilöliikenteen* multimodaalisiin digitaalisiin palveluihin erityisesti *kilpailuoikeudellisesta* näkökulmasta ja *logistiikka-alan* digitalisaation kehittämiseen *tarve- ja liiketoimintalähtöisesti*

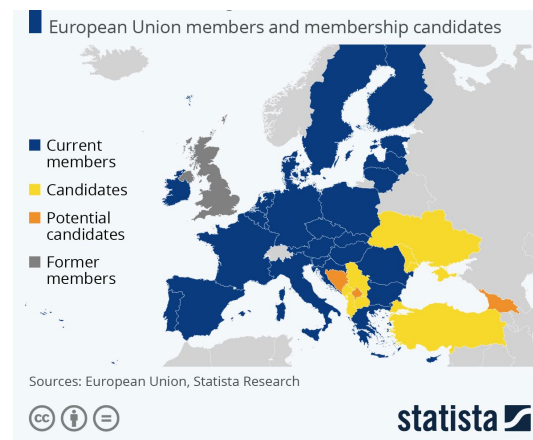


Suomen *tieliikennealojen* viestejä EU-komission työohjelmaan 2024-2029

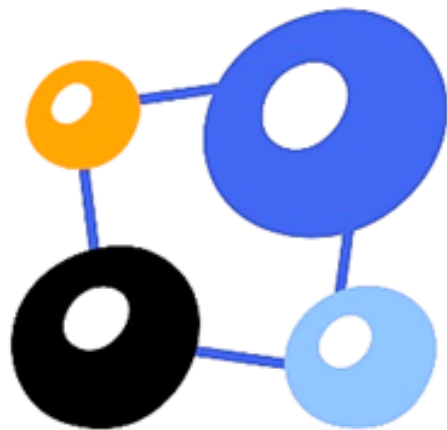


EU enlargement and the transport market

- Liikenne- ja liikkuvuusalalla on olennaisen tärkeää varmistaa, ettei laajentuminen johda *markkinashokkiin ja kilpailun vääristymiseen* sisämarkkinoilla.
- *Kabotaasiliikenteen avaamisen* on tapahduttava asteittain ja riittävin *siirtymäajoin*, kuten edellisillä laajentumiskierroksilla vuosina 2004 ja 2007.



Olemme läsnä Brysselissä



finmobility.eu



@smetrabxl



Bluesky

@finmobility.bsky.social