

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta (VNS 7/2020 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten suurelle valiokunnalle. Määräaika: 31.5.2021.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- EU-erityisasiantuntija Ilona Julkunen, valtioneuvoston kanslia
- korkean tason edustaja Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Lotta Engdahl, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Niina Honkasalo, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Kari Hakuli, Liikenne- ja viestintävirasto
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- johtaja Mikko Viinikainen, Finavia Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- toimitusjohtaja Petri Laitinen, Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot ry
- toimitusjohtaja Elina Ussa, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Euroopan parlamentin jäsen Alviina Alametsä, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Teuvo Hakkarainen, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Laura Huhtasaari, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Elsi Katainen, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Miapetra Kumpula-Natri, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Silvia Modig, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Ville Niinistö, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Mauri Pekkarinen, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Sirpa Pietikäinen, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Nils Torvalds, Euroopan parlamentti
- Euroopan parlamentin jäsen Henna Virkkunen, Euroopan parlamentti

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp

- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Autoliikenteen Työnantajaliitto ry
- Finnish Information Security Cluster - Kyberala ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Asiantuntijakuulemisessa selontekoa on pääosin pidetty kattavana ja hyvänä. Valiokunta painottaa Suomen kansallisten erityispiirteiden ja -olosuhteiden huomioon ottamista myös EU-politiikan valmistelussa. Lisäksi on tärkeää ottaa huomioon eri toimien kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset.

(2) Liikennesektori nousee selonteossa esille erityisesti ilmastoasioita koskevassa osuudessa, mutta sitä ei erikseen huomioida kyberturvallisuutta, digitalisaatiota, datataloutta ja tekoälyä koskevissa osuuksissa, vaikka liikenteen ja liikkumisen suuri yhteiskunnallinen muutos kytkeytyy saumattomasti juuri näihin teemoihin. Liikenteen kehityksessä digitalisaatiolla on aivan keskeinen rooli, ja se on yksi keskeisistä muutosajureista koko sektorin tulevaisuuden kannalta myös EU-viitekehityksessä.

Kyberturvallisuus

(3) Kyberturvallisuutta koskeva selonteon näkökulma voisi olla laajempi. Selonteossa todetaan, että kyberturvallisuus on olennainen osa EU:n sisämarkkinoiden häiriöttömän toiminnan ja yhteiskuntavakauden sekä kansalaisten yksityisyyden turvaamista. Valiokunta pitää tärkeänä, että kyberturvallisuutta tarkastellaan kokonaisvaltaisesti ja että EU-yhteistyössä otetaan huomioon digitalisaation ja teknologisen kehityksen myötä tapahtuva kyberturvallisuuden merkityksen kasvu kaikilla yhteiskunnan osa-alueilla.

Infrastrukturi

(4) Selonteossa todetaan, että Suomen tulee kiinnittää erityistä huomiota johdonmukaisiin toimiin, joilla turvataan Suomen riittävät saannot EU:n eri rahoitusohjelmista. Valiokunta katsoo, että Suomen tulee nykyistä systemaattisemmin hyödyntää EU-rahoituksen avulla mahdollisuuksia kehittää omaa infrastruktuuriaan, TEN-T-verkkoaan sekä liikenteen solmukohtia, joilla on EU-tason merkitystä.

Merenkulku ja sisävesiliikenne

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

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp

(6) Valiokunta korostaa, että merenkulun päästövähennystoimien tulee olla globaalisti tasavertaisia ja ensisijaisesti tulee pyrkiä siihen, että niistä sovitaan IMO:ssa. EU:n tulee vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa, jotta merenkulun päästöjen vähentäminen saadaan Pariisin sopimuksen mukaiselle polulle. Valiokunta pitää hyvänä, että selonteon mukaan Suomi vaikuttaa EU:n laajuisen merenkulun päästökaupan valmisteluun, jotta siinä huomioidaan vaikutus kilpailukykyyn sekä Suomen talvimerenkulun erityisolosuhteet.

(7) Valiokunta painottaa myös sisävesiliikenteen merkitystä potentiaalisena ja ympäristöstävällisenä kuljetusmuotona.

Vihreä ja digitaalinen siirtymä

(8) Selonteossa usein mainittu vihreä ja digitaalinen siirtymä on kaikkia EU:n politiikkasektoreita poikkileikkaava tavoite ja lähtökohta. Liikennesektorilla tämän tavoitteen toimeenpano näkyy erityisesti kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa.

(9) Digitalisaation laajamittainen edistäminen on ilmastonmuutoksen torjumisen rinnalla EU:n komission toinen keskeinen prioriteetti. Komissio antoikin aiemmin viime vuonna tiedonannot Euroopan digitaalisesta tulevaisuudesta ja Euroopan datastrategiasta sekä tekoälyä koskevan valkoisen kirjan.

(10) Valiokunta pitää hyvänä hallituksen EU-selonteossa esitettyä näkemystä, jonka mukaan ilmastonmuutosta torjuvassa lainsäädäntötyössä on pyrittävä kustannustehokkuuteen, ennakoitavuuteen ja pitkäjänteisyyteen sekä suotuisan investointiympäristön luomiseen kestäväällä tavalla. Lainsäädännön tulisi olla teknologianeutraalia eli teknologian kehitystä ja innovaatioita kannustavaa ja mahdollistavaa, ei vain jo olemassa oleviin ratkaisuihin tukeutuvaa. EU:n ilmasto-, ympäristö- ja kestävän kehityksen tavoitteiden tulee toteutua unionin toiminnassa läpileikkaavasti.

(11) Valiokunta korostaa, että päästövähennystoimien tulee olla teknologianeutraaleja, kustannustehokkaita ja ottaa huomioon myös kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset. Mahdollisten taloudellisten ohjauskeinojen lisäksi voidaan tarvita kannusteita, kuten tukia vähähiilisiin investointeihin.

Uusiutuvat käyttövoimat. (12) Uusiutuvien polttoaineiden ja sähkön valmistuksen ja jakelun kehityspolkua ja roolia fossiilisten polttoaineiden korvaamisessa tulee arvioida EU:ssa monista näkökulmista. Uusiutuvien käyttövoimien roolia liikenteessä tulee selkeyttää kokonaisuutena niin, että sillä turvataan päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä. Tieliikenteen sähköistyminen etenee henkilöautoliikenteen osalta, mutta teiden tavaraliikenteessä käytetään nestemäisiä polttoaineita lähivuosisikymmeniä samoin kuin lento- ja meriliikenteessä.

(13) Kuten selonteossa todetaan, vedyllä voi olla keskeinen rooli tulevaisuudessa esimerkiksi teollisuusprosessien ja liikenteen päästöjen vähentäjänä. Selonteon lailla valiokunta katsoo, että EU:n tulee edistää sellaisten teknologioiden kehittämistä, joilla voidaan puhtaasta sähköstä tuotetulla vedyllä tai synteettisillä polttoaineilla korvata fossiilisia polttoaineita ja tuotteita (niin sanottu sähköstä tuotteiksi eli Power-to-X-ratkaisut).

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp

(14) Valiokunta pitää tärkeänä, että uusiutuvien käyttövoimien rooli liikenteen päästövähennystoimissa kirkastetaan EU-tasolla ja yhteismarkkinoille luodaan selkeät markkinanäkymät näiden käyttövoimien tuottajille.

Ohjausmekanismit

(15) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille yhtenä näkemyksenä, että meriliikenteessä tai lentoliikenteessä ei tulisi ottaa käyttöön keskenään päällekkäisiä ohjausmekanismeja. EU-käsittelyssä tulee tarkastella, miten meriliikenteen tai lentoliikenteen päästökauppa toimisi yhteen uuden mahdollisen jakeluvaihtoehdon kanssa (FuelEU Maritime ja FuelEU Aviation -aloitteet). Kansallisia ratkaisuja tulisi välttää, koska saavutettava päästövähennys on pieni ja kilpailukykyhaitta Suomelle mahdollisesti suurikin.

(16) Selonteossa tehokkaaksi ja tärkeimmäksi välineeksi ratkaisujen edistämiseksi tuodaan esille päästökauppajärjestelmä, joka on myös käytännössä osoittautunut toimivaksi välineeksi päästöjen vähentämisessä mutta jota käytettäessä asiantuntijakuulemisen mukaan tulee kiinnittää huomiota sen vaikutuksiin globaalissa kilpailussa mukana oleville toimialoille.

(17) EU:ssa valmistellaan päästökaupan ulottamista liikenteeseen. Valiokunta toteaa, että samaan aikaan liikenne- ja viestintäministeriön fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnoksessa esitetään Suomeen fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan valmistelua. Asiantuntijakuulemisessa esitettiin huoli merenkulun päästökaupasta, josta komissio on linjannut tekevänsä ehdotuksen, ja kiinnitettiin huomiota siihen, että vähennyksissä tulee kiinnittää tarkasti huomiota päästövähennysten kustannustehokkuuteen eri toimialoilla.

(18) Saadun selvityksen perusteella valiokunta ei selonteon tavoin tässä vaiheessa pidä kannattavana 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 polttoaineentuottajille tai jakelijoille.

Lentoliikenne

(19) Asiantuntijakuulemisen mukaan Suomen olisi tärkeää tukea EU-politiikkaa, joka varmistaa, että lentoliikenteen käytössä on reilu osuus uusiutuvien poltonesteiden tuotannosta. Suomen tulisi lisäksi asettaa ensisijalle yhteisötason velvoitteet uusiutuvien lentopolttoaineiden käytölle (ReFuelEU Aviation -hanke) kansallisten velvoitteiden sijaan.

(20) Lentoliikenteen päästökauppa on periaatteessa hyvin toimiva järjestelmä toimialan päästöjen vähentämiseksi. Kuitenkin vain EU:n sisäiset lennot kattavana se johtaa kustannusten kasvassa heikentyvään kilpailuasetelmaan sellaisille lentoyhtiöille, joiden tarjonnassa Euroopasta ulos suuntautuvalla matkalla on lennon vaihto Euroopan sisällä. Tällaisia ovat juuri Helsinki-Vantaan kautta tehtävät Eurooppa—Aasia-matkat. Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että kun päästökaupan kustannusvaikutukset lentoyhtiöille kasvavat, järjestelmää on vaikea hienosäätää siten, että se ei haittaisi Euroopasta Suomen kautta Aasiaan tai Pohjois-Amerikkaan tehtävien

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp

vaihtomatkustuksen kilpailukykyä. ICAOn kautta neuvotellusta CORSIA-järjestelmästä on jo globaali sopimus olemassa.

(21) Suhteissa suuriin kolmansiiin maihin on otettava huomioon protektionismin mahdollisuus lentoliikenneyhteyksien järjestämisessä ja liikenteen tarvitsemien lupien saatavuudessa. Valiokunta katsoo, että Suomen tulee EU-politiikassaan voimakkaasti pyrkiä siten, että yhteisön päätöksillä ei vaaranneta eurooppalaisten lentoyhtiöiden toimintaedellytyksiä suhteessa kolmansiiin maihin. Suomen tulee osaltaan EU-politiikassaan vaikuttaa siihen, että Euroopassa julkaistava sääntely on oikeatasoista mutta riittävää siten, että tarpeeton hallinnollinen ja taloudellinen taakka lentoliikennetoimialalle vältetään.

Kilpailukyky

(22) Asiantuntijakuulemisessa on selonteon mukaisesti kannatettu sitä, että EU:n strategisen autonomian on perustuttava EU:n omien vahvuuksien kehittämiseksi ja reilulle kilpailulle. Unionin toiminnan hyväksyttävyyden ja jäsenvaltioiden keskinäisen luottamuksen lujittamiseksi korruption, veronkierron ja harmaan talouden torjunnan toimia tulee jatkaa määrätietoisesti. Valiokunta korostaa, että EU tarvitsee korruption vastaisen strategian ja EU:n tulee olla aktiivinen toimija kansainvälisessä korruption vastaisessa työssä.

(23) Tämän lisäksi on löydettävä tasapaino globaalien yhteistyön ja omavaraisuuden kesken sekä markkinaehtoisuuden ja julkisen sektorin vahvistuneiden toimenpiteiden välillä. Kilpailukyky on tarpeen huomioida myös ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi tehtävissä toimissa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp

Helsingissä 27.5.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Matias Marttinen kok
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Ano Turtiainen at
jäsen Paula Werning sd
varajäsen Jari Ronkainen ps

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Valtioneuvoston selonteossa käsitellään pääasiassa Euroopan integraation hyötyjä, mutta myös haasteita. Samaten selonteossa sekä esitetään Suomen EU-politiikan peruslinja toimintasektoreittain että tuodaan esiin muutoinkin maamme tavoitteet niin talous- ja rahaliiton, kilpailukyyn, kasvun kuin energia- ja ilmastopolitiikan (ml. liikenne- ja teollisuuspolitiikka) osalta. Suomen nykyisellä vihervasemmistohallituksella on pitkälti samat EU-politiikan tavoitteet kuin komissiollakin. Kuten tunnettua, Suomen tavoitteena on sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä Euroopan unioni. Ajoittain Suomen hallitus ajaa jopa kireämpää ja kunnianhimoisempaa linjaa kuin unioni itse. Näin on esimerkiksi hiilineutraalisuustavoitteen suhteen. On kuitenkin syytä muistaa, että kaiken tämän taakse kätkeytyy suuria kokonaisuuksia sekä syvempi EU:n kehittäminen liittovaltion suuntaan. Tätä kehitystä Perussuomalaiset eivät voi hyväksyä missään olosuhteissa.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä pitää lähtökohtaisesti hyvänä käytäntönä sitä, että pyritään luomaan uusia käytäntöjä puhtaamman ja turvallisemman ympäristön puolesta. Tätä ei kuitenkaan pidä tehdä hinnalla millä hyvänsä eikä etenkään Suomen kansan eikä perusteollisuutemme kustannuksella. Nyt istuva hallitus on pelastanut EU:n elvytyspaketin kautta suomalaisten veronmaksajien rahoilla ulkomaalaisia pankkeja. Perussuomalaisen valiokuntaryhmän mielestä hallitus on toiminut täten epäisänmaallisesti ja haitallisesti olemalla mukana EU:n elvytyspaketissa.

Valiokuntaryhmämme kiinnittää erityistä huomiota myös siihen tosiasiaan, että liian kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet heikentävät maamme sekä koko alueen kilpailukykyä muihin maihin verrattuna. Näin on jo käynyt- ja näin käy yhä lisää pitkässä juoksussa — jos nyt meneillään olevalla hallituksen polulla jatketaan. Oivallisena huonona esimerkkinä tästä näkyy juuri hiilineutraalisuustavoite ja sen vieminen voimallisesti eteenpäin. Näillä päätöksillä on ollut voimakkaasti heikentävä vaikutus niin maamme työllisyydelle kuin teollisuudelle sekä sen kilpailukyvyille.

Muutoinkin "ympäristönsuojelun nimissä" tehdyt hankkeet tulee puntaroida hyvin huolellisesti. Valiokuntaryhmämme on suhtautunut hyvin kriittisesti siihen, että Itämeri otettaisiin erityisesti valvonta-alueeksi päästöjen poistojen suhteen. Mielestämme tällä ei saada mitään positiivisia ympäristöhankkeita vireille. Huonoimmassa tapauksessa Suomi joutuu taas kerran unionin jäsenenä kantamaan suhteettoman suuria taakkoja ja vastuita verrattuna muihin jäsen- ja lähimaihin.

Samanlainen tilanne nousee esiin puhuttaessa maankäytöstä ja siihen liittyvistä hiilinieluista. Valiokuntaryhmämme katsoo, että Suomen tulee jatkossa huomioida, jotta tulevaisuudessa maankäyttösektorin hiilinielut ja -varastot otetaan todenmukaisesti huomioon ilmastolaskelmissa. Täten ei tule luoda tilannetta, jossa jokin maa voi hyötyä Suomen metsänieluista ja jättää niiden avulla päästövähennyksiä tekemättä.

Valiokunnan lausunto LiVL 14/2021 vp
Eriävä mielipide

Lopuksi valiokuntaryhmämme haluaa nostaa muutaman näkökulman esiin liittyen sekä maamme liikennepolitiikan kehittämiseen että unionin yhteisiin päästövähennystarpeisiin juuri liikennesektorilla. Se, että jatkossakin voidaan harjoittaa vienti- ja kuljetusyrittäjyyttä maassamme, on äärimmäisen tärkeää. Ensinnäkin tässä tulee erityisesti huomioida se, ettei uusiutuvan energian direktiivin (RED II) biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta liikenteen polttonesteissä pidä ottaa käyttöön muita EU-maita aikaisemmin tai korkeampana, koska se haittaa kohtuuttomasti kuljetusyri-
tysten toimintaa ja siten teollisuuden ja kaupan edellytyksiä. Kyseessä on useiden satojen miljoonien eurojen tai jopa miljardin euron lisälasku, ja vastaavan kompensaaion etsiminen muualta leikkauksina olisi kohtuutonta. Emme nimittäin hyväksy ryhmänä ilmastopolitiikan varjolla tehtyä kuljetussektorin alasajoa. Toisaalta katsomme ja suhtaudumme hyvin kriittisesti myös uuteen unionin "ilmastopakettiin", sillä nyt esillä olevilla liikennesektorin toimilla vapautta liikkua ol-
laan rajoittamassa voimakkaasti juuri veronkorotusten kautta.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 27.5.2021

Sheikki Laakso ps
Jouni Kotiaho ps
Jari Ronkainen ps