Liikenne- ja viestintävaliokunta

Eduskunta

Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta (VNS 7/2020 vp)

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa on käsiteltävänä Valtioneuvoston selonteko EU-politiikasta (VNS 7/2020 vp). Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on saanut kutsun asiassa asiantuntijana kuultavaksi ja esittää lausuntonaan seuraavaa.

Tämä selonteko viitoittaa Suomen lähivuosien EU-politiikkaa. Selonteon lähtökohtina ovat hallitusohjelman EU-poliittiset painopisteet.

Suomen tulee olla aktiivinen ja aloitteellinen EU-politiikassa

Suomen tulee olla aktiivisesti mukana kaikessa yhteistyössä ja keskustelussa EU:n kehittämisestä. Vain sillä tavoin saamme äänemme kuuluviin ja näkemyksillemme painoarvoa ja voimme ajaa omia tavoitteitamme ja etujamme sekä vaikuttaa EU:n tulevaisuuteen. Suomen tulee edistää pohjoismaista yhteistyötä myös EU:ssa.

Reilu kilpailu ja harmaan talouden torjunta tärkeitä yhteisiä tavoitteita

SKAL kannattaa selonteon mukaisesti sitä, että Unionin strategisen autonomian on perustuttava EU:n omien vahvuuksien kehittämiselle ja reilulle kilpailulle. Unionin toiminnan hyväksyttävyyden ja jäsenvaltioiden keskinäisen luottamuksen lujittamiseksi korruption, veronkierron ja harmaan talouden torjunnan toimia tulee jatkaa määrätietoisesti. EU tarvitsee korruption vastaisen strategian, ja sen tulee olla aktiivinen toimija kansainvälisessä korruption vastaisessa työssä.

Ilmastotavoitteita ei tule asettaa tinkimällä kansallisesta kilpailukyvystä

EU-tasolla tavoitellaan ilmastoneutraalisuutta vuoteen 2050 mennessä ja kansallisesti jo 2035 mennessä ja selonteon mukaan tähän tarvitaan laaja-alaisia talouden rakennetta uudistavia toimia. SKAL ei pidä hyvänä EU-ilmastotavoitteiden kansallista tiukentamista silloin, kun ne heikentävät kilpailukykyämme. Sen sijaan SKAL pitää tärkeänä sitä, että lainsäädäntö on selonteon mukaisesti teknologianeutraalia, eli teknologian kehitystä ja innovaatioita kannustavaa ja mahdollistavaa.

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA SKAL RY
Finlands Transport och Logistik SKAL rf | Finnish Transport and Logistics SKAL
Nuijamiestentie 7
FI-00400 Helsinki
T +358 9 478 999
F +358 9 587 8520
skal@skal.fi
Y-0202176-1
WWW.SKAL.FI
www.skal.fi/sv | www.skal.fi/en

Päästökauppa nostaisi kuljetuskustannuksia kohtuuttomasti

Selonteon mukaan EU-tasolla on sitouduttava kunnianhimoisiin toimiin energiajärjestelmän laaja-alaiseksi irrottamiseksi fossiilisista polttoaineista. SKAL pitää tärkeänä, että kunnianhimo ei johda ylilyönteihin. Selonteon mukaisesti EU:n ilmasto- ja energiapoliittista lainsäädäntökehystä uudistettaessa kustannustehokkuuden tulee olla työtä ohjaava periaate, mikä tarkoittaa, että päästövähennyskeinoja valittaessa tulee ottaa huomioon niiden kustannusvaikutukset.

Kansallisen päästökaupan käynnistäminen voisi arvioiden mukaan nostaa dieselin hintaa jopa 40 senttiä / litra. Kun raskaassa liikenteessä kulutetaan vuositasolla noin 1,3 miljardia litraa dieseliä, ja 1 sentti lisää dieselin hintaan merkitsee 13 miljoonaan euron lisäkustannusta kuljetuksille, kansallinen päästökauppa tarkoittaisi tavaraliikenteelle noin 520 miljoonan euron vuotuista lisälaskua. Suomen kilpailukyvyn ja elinkeinoelämän kannalta tällainen kustannuslisä on mahdoton.

EU:ssa valmistellaan päästökaupan ulottamista liikenteeseen. Samaan aikaan liikenne- ja viestintäministeriön fossiilittoman liikenteen tiekarttaluonnoksessa esitetään Suomeen fossiilisten polttoaineiden kansallisen päästökaupan valmistelua. Kansallisia ratkaisuja on vältettävä. SKAL ei näe mahdollisena tilannetta, jossa Suomi päästökaupallaan rajaisi myytävän polttoaineen määrää ja nostaisi sen hintaa samalla, kun ulkomainen kuljetuskalusto saapuu maahan tankit täynnä edullisempaa polttoainetta. Ulkomaisen kuljetuskaluston osuus tiestöllämme on noin kymmenen prosenttia tavaraliikenteestä, jota määrää on pidettävä merkittävänä jo nyt. Kansallinen päästökauppa vääristäisi kilpailuasemaa suomalaisten kuljetusyritysten vahingoksi.

Uusiutuvan dieselin merkitys tavaraliikenteelle tunnustettava

Nykyisin yli 90 prosenttia raskaan liikenteen kalustosta käyttää dieseliä. Raskaimmissa yhdistelmäajoneuvoissa (kokonaispaino 60 - 76 tonnia) sähkö ei ole mahdollinen käyttövoima ja kaasun käyttöön on vain rajalliset mahdollisuudet. Tämän vuoksi tavaraliikenteessä diesel on pääkäyttövoimana vielä 2030-luvulla, ja tärkein päästövähennyskeino tavaraliikenteen päästöjen puolittamiseksi on fossiilisen dieselin korvaaminen uusiutuvalla dieselillä.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi EU:n on edistettävä vaihtoehtoisten liikennepolttoaineiden tuotantoa. SKAL pitää tärkeänä, että EU-tasolla uusiutuvia polttoaineita ohjataan erityisesti raskaan liikenteen käyttöön ja toteaa, että uusiutuvan dieselin merkitys tavaraliikenteessä on tunnustettava.

Kuten selonteossa todetaan, vedyllä voi olla keskeinen rooli tulevaisuudessa esimerkiksi teollisuusprosessien ja liikenteen päästöjen vähentäjänä. EU:n tulee edistää sellaisten teknologioiden kehittämistä, joilla voidaan puhtaasta sähköstä tuotetulla vedyllä tai synteettisillä polttoaineilla korvata fossiilisia polttoaineita ja tuotteita. Myös SKAL kannattaa niin sanottuja sähköstä tuotteiksi eli Power-to-X-ratkaisuja.

Metsien merkitys on Suomelle tärkeä

SKAL katsoo, että metsäpolitiikan tulee EU:ssa olla jatkossakin kansallisen päätäntävallan piirissä, koska jäsenvaltiot ja niiden olosuhteet ovat erilaisia, kuten selonteossakin todetaan.

Tiestö on tärkeä osa vientiä mahdollistavaa infrastruktuuria

SKAL:n mielestä Suomen tulee nykyistä systemaattisemmin hyödyntää EU-rahoituksen avulla mahdollisuuksia kehittää omaa infrastruktuuriaan, TEN-T-verkkoaan sekä liikenteen solmukohtia, joilla on EU-tason merkitystä. Kuten selonteossa todetaan, Suomen tulee kiinnittää erityistä huomiota johdonmukaisiin toimiin, joilla turvataan Suomen riittävät saannot EU:n eri rahoitusohjelmista.

Parempaa tieinfraa elpymisvälineen avulla

SKAL esittää, että EU:n elpymisvälineestä kohdennettavaa rahoitusta käytetään myös tiestön kunnon parantamiseen. Tieinvestointien avulla saavutettavat liikenteen päästöjen vähennykset tukevat ilmastotavoitteiden toteutumista sekä vihreää ja digitaalista siirtymää.

Suomen EU-vaikuttamista tulee kehittää

Kuten selonteossa todetaan, EU-sääntelyn tulee perustua luotettavaan tietoon sekä perusteellisiin vaikutusarviointeihin.

SKAL pitää tärkeänä, että sidosryhmien näkemykset otetaan huomioon EU-sääntelyn elinkaaren eri vaiheissa, valmistelusta jälkiarviointiin. Erityisen tärkeänä SKAL pitää sitä, että Suomi puolustaa näkemyksiään EU:ssa ja ajaa tietoisesti Suomen etuja. Sen vuoksi on välttämätöntä, että komissiossa on jatkossakin suomalainen komissaari. Suomi onnistuu edunvalvonnassaan vain tehokkaan ja aktiivisen yhteistyön avulla samanmielisten maiden kanssa.

SKAL esittää, että Suomi määrittää kansallisten intressien mukaisen neuvottelutavoitteensa EU:ssa valmisteltavana oleviin asioihin kuulemalla ensin ja riittävän varhaisessa vaiheessa sidosryhmiä. SKAL katsoo, että EU-jaostoja tulee hyödyntää nykyistä paremmin. Kuuleminen tulee toteuttaa tavalla, joka mahdollistaa aidon vuorovaikutuksen. Kannan muodostusta varten tulee järjestää jaostojen kokouksia riittävän usein, kuten esimerkiksi nyt pandemian aikana laajasti käyttöön otetuilla etäyhteyksillä. Sidosryhmiä tulee myös hyvin informoida, jotta mahdollisuus vaikuttaa E- ja U-kirjeiden sekä lainsäädännön sisältöön säilyisi kaikissa valmistelun vaiheissa.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen
toimitusjohtaja

Ari Herrala
edunvalvontajohtaja