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

Liikenne- ja viestintävaliokunta

7.4.2021

Edunvalvontajohtaja Ari Herrala
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

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**

© SKAL

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**
- **Korruption, veronkierron ja harmaan talouden torjunnan toimia tulee jatkaa määrätietoisesti ja näin lujittaa**
  - **Unionin toiminnan hyväksyttävyyttä**
  - **jäsenvaltioiden keskinäistä luottamusta**
- **EU tarvitsee korruption vastaisen strategian, ja sen tulee olla aktiivinen toimija kansainvälisessä korruption vastaisessa työssä**

© SKAL

Ilmastotavoitteita ei tule asettaa tinkimällä kansallisesta kilpailukyvystä

- **EU-tasolla tavoitellaan ilmastoneutraalisuutta vuoteen 2050 mennessä ja kansallisesti jo 2035 mennessä**
- **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**

© SKAL

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 ohjata työtä**
  - **päästövähennyskeinoja valittaessa tulee ottaa huomioon niiden kustannusvaikutukset**

© SKAL

Päästökauppa nostaisi kuljetuskustannuksia kohtuuttomasti

- **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 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**

© SKAL

Päästökauppa nostaisi kuljetuskustannuksia kohtuuttomasti

- **Kansallisen päästökaupan käynnistäminen voisi arvioiden mukaan nostaa dieselin hintaa jopa 40 senttiä / litra**
- **Raskaassa liikenteessä kulutetaan vuositasolla noin 1,3 miljardia litraa dieseliä**
  - **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**

© SKAL

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**
  - **kaasun käyttöön on vain rajalliset mahdollisuudet**
- **Tämän vuoksi tavaraliikenteessä diesel on pääkäyttövoimana vielä 2030-luvulla**
- **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**

© SKAL

Power to X

- **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**
- **SKAL kannattaa niin sanottuja sähköstä tuotteiksi eli Power-to-X-ratkaisuja**

© SKAL

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**

© SKAL

Tiestö on tärkeä osa vientiä mahdollistavaa infrastruktuuria

- **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**

© SKAL

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**

© SKAL

Suomen EU-vaikuttamista tulee kehittää

- **Kuten selonteossa todetaan, EU-sääntelyn tulee perustua luotettavaan tietoon sekä perusteellisiin vaikutusarviointeihin**
- **Sidosryhmien näkemykset tulee ottaa huomioon EU-sääntelyn elinkaaren eri vaiheissa, valmistelusta jälkiarviointiin**
- **Erityisen tärkeää on, että Suomi puolustaa näkemyksiään EU:ssa ja ajaa tietoisesti Suomen etuja**
- **Komissiossa on jatkossakin oltava suomalainen komissaari**
- **Suomi onnistuu edunvalvonnassaan vain tehokkaan ja aktiivisen yhteistyön avulla samanmielisten maiden kanssa**

© SKAL

Suomen EU-vaikuttamista tulee kehittää

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

© SKAL

Kiitos!

#tietkuntoon

