Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

Komission tiedonanto NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita valtioneuvoston selvityksestä koskien komission tiedonantoa NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen (E 107/2021 vp).

Valiokunnalle annettiin 8 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Keskuskauppakamari, Suomen Satamaliitto ry, Suomen Sisävesiliitto ry, Suomen Varustamot ry, Suomen Vesitiet ry, Teknologiateollisuus ry ja Wärtsilä Voyage Ltd.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitetuista lausunnoista seuraavaa:

Yleisesti komission tiedonantoa pidettiin hyvänä. Erityisesti myönteisenä pidettiin sitä, että EU:ssa on tunnistettu ja tunnustettu sisävesiliikennekuljetusten ympäristöystävällisyys. Lausunnoissa korostettiin, että toimenpidesuunnitelman toteuttamisen ei tulisi johtaa lainsäädäntöehdotuksiin, jotka luovat päällekkäistä tai ristiriitaista sääntelyä kansainvälisen meriliikenteen sääntelyn kanssa.

Lausunnonantajat pääosin yhtyivät valtioneuvoston selvityksen mukaistiin kantaehdotuksiin. Lausunnoissa nostettiin esiin kuitenkin joitakin täsmentämistarpeita. Esimerkiksi Keskuskauppakamari pyytää, että Suomen kannassa tuotaisiin selkeästi esille, että tavoitteleeko Suomi edelleen sitä, ettei sisävesiliikennettä koskevaa EU-sääntelyä sovelleta ja toimeenpanna Suomessa.

Lausuntoihin ja eduskunnan asiantuntijakuulemisiin liittyen liikenne- ja viestintävaliokunta on pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriötä vastineessaan kiinnittämään huomiota erityisesti taloudellisiin vaikutuksiin liittyen.

Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan asiantuntijalausunnot eivät aiheuta muutostarpeita valtioneuvoston selvityksen mukaiseen Suomen kantaan.

E-kirjelmään kirjatun kannan mukaisesti Suomi pyrkii vahvasti siihen, että Suomen sisävesiliikenteessä voitaisiin soveltaa jatkossakin merenkulun kanssa yhteneväisiä sääntöjä. Suomen kannalta keskeistä on, että kansainvälisen meriliikenteen kuljetukset, jotka kulkevat Saimaan kanavan kautta Suomen sisävesille voivat jatkaa liikennöintiään samoilla kansainvälisen meriliikenteen edellytyksillä myös Saimaan sisävesistöön siirryttyään.

Tuleviin lainsäädäntöehdotuksiin muodostetaan tarkempi kanta niitä koskevissa U-kirjelmissä. Jokaista lainsäädäntöehdotusta ja Suomen suhtautumista niihin on tarpeen tarkastella erikseen esitettävän sääntelyn vaatimuksia ja suomalaista sisävesiliikennetoimialaa koskevan tarkemman analyysin pohjalta. Tulevia lainsäädäntöehdotuksia koskevaa ennakkovaikuttamista varten ministeriössä tullaan arvioimaan selvitystyön tarvetta koskien sisävesiliikenteen sääntelyä ja toimintaympäristöä Suomessa ja muualla Euroopassa.

Suomi on aiemmissa EU:n sisävesisääntelyä koskevissa unionin lainsäädäntöhankkeissa katsonut, että EU:n sisävesiä koskevan sääntelyn täysimääräinen soveltaminen Suomessa johtaisi merkittäviin muutoksiin ja vaatimuksiin, jotka olisivat suhteettomia alan toiminnan pienimuotoisuus ja sesonkiluonteisuus huomioiden verrattuna sääntelystä mahdollisesti saataviin hyötyihin. Näin ollen kutakin tulevaisuudessa annettavaa lainsäädäntöehdotusta on tästä lähtökohdasta arvioitava erikseen.

Suomen sisävedet on jo nykyisin huomioitu TEN-T-verkossa ja Saimaan syväväylät ovat jo nykyisin osa TEN-T-ydinverkkoa. TEN-T-verkolla ei nykyisin ole suomalaisia sisävesisatamia. Yksin TEN-T-verkolla oleminen ei itsessään tuo Suomessa

sovellettavaksi kaikkea EU:n sisävesisääntelyä. TEN-T-verkkoa kuitenkin hyödynnetään usein myös muun liikenneinfrastruktuuria koskevan sääntelyn soveltamisalan määrittelyssä.TEN-T-verkolla oleminen tuo mukanaan mahdollisuuden hakea rahoitusta Verkkojen Eurooppa (CEF) –välineestä kehittämishankkeille mutta samalla myös infratruktuuria koskevia vaatimuksia. Satamien osalta huomattava on esimerkiksi tällä hetkellä käsiteltävänä oleva komission vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuria koskeva asetusehdotus. Lisäksi suurin osa CEF-rahoituksesta kohdistuu ydinverkkokäytäville. CEF2 -asetuksessa ja työohjelmassa korostuu tavoite saada ydinverkko valmiiksi 2030 mennessä, mikä ohjaa myös rahoituksen painottumista ydinverkolle.

Komission tiedonannosta ei itsessään seuraa taloudellisia tai muitakaan vaikutuksia. Mahdollisten tulevien säädösehdotusten vaikutuksia EU:n talousarvioon tai taloudellisia vaikutuksia Suomelle ei tässä vaiheessa ole mahdollista arvioida, sillä niiden konkreettisesta sisällöstä ei ole vielä tietoa. Samoin kunkin säädösehdotuksen muut vaikutukset Suomelle tulee arvioida ja niihin muodostaa kanta niitä koskevissa U-kirjelmissä.

Hallitussihteeri Eeva Ovaska

Ylitarkastaja Katja Peltola