14.2.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

LiV@eduskunta.fi

E 132/2021: Liikenne- ja viestintäministeriön vastine liikenne- ja viestintävaliokunnalle annettuihin asiantuntijalausuntoihin

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta on kuullut asiantuntijoita valtioneuvoston e-kirjelmästä 132/2021, joka koskee alustavia ennakkovaikuttamislinjauksia tulevaan taksonomian neljän ympärtisötavoitteen delegoituun säädökseen

Valiokunnalle annettiin 13 kirjallista asiantuntijalausuntoa. Asiantuntijalausunnon antoivat liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi valtiovarainministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, FiCom ry, Finavia Oyj, Finnair Oyj, Linja-autoliitto ry, Meriteollisuus ry, Metsäteollisuus ry, Suomen Ilmastopaneeli, Suomen Varustamot ry, Teknologiateollisuus ry ja VR-Yhtymä Oy.

Liikenne- ja viestintäministeriö lausuu liikenne- ja viestintävaliokunnalle osoitettujen lausuntojen ministeriön hallinnonalaan liittyvistä teemoista seuraavaa:

ICT-sektori

Teknologiateollisuus ry piti ICT-luvussa esitettyjä toimintoja suppeana näkemyksenä ICT-alan mahdollisuuksista. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy näkemykseen siitä, että ICT-alalla on paljon potentiaalia vaikuttaa positiivisesti ilmaston ja ympäristön tilaan. LVM kuitenkin huomauttaa, että raportin ICT-luku sisältää jo nykyisellään useita eri ICT-ratkaisuja joiden avulla voidaan edistää ympäristötavoitteita eikä katso, että toiminnot olisi kuvattu raportissa liian suppeasti.

Joukkoliikenne

Linja-autoliitto kertoo lausunnossaan suhtautuvansa teknologianeutraalisti eri käyttövoimiin, ja pitävänsä siinä mielessä Suomen kantaa perusteltuna. Linja-autoliitto katsoo kuitenkin, että energian hinnan ja valmisteverotuksen käyttövoimaerojen osalta olisi hyvä tuoda vielä esiin se, että sähkömoottorien energiatehokkuus on olennaisesti polttomoottoreita parempi. Tämän vuoksi sähköisen liikenteen kilpailukyky on suhteellisesti merkittävästi parempi, vaikka energiasisällön hinta ja hinnoittelu olisivat yhdenmukaiset. LVM katsoo, että tällainen lisäys tekstiin olisi hyvin perusteltu.

VR yhtyy lausunnossaan Suomen kantaan, että teknisten arviointikriteerien tulisi olla teknologianeutraaleja, helppokäyttöisiä sekä tieteelliseen tutkimustietoon perustuvia. Lisäksi VR toteaa, että valtaosa rautatieliikennettä koskevasta sääntelystä annetaan nykyään EU-tasolla, mikä tulee ottaa huomioon myös taksonomian yhteydessä. LVM yhtyy tähän näkemykseen.

VR:n näkemyksen mukaan taksonomian tulisi taata tasapuolinen ja läpinäkyvä kehikko eri liikennemuotojen ympäristöystävällisyyden ja kestävyyden vertailulle. Rautatieliikenteen osalta liikennöintiin, infrastruktuuriin sekä tuotantoon ja teknologioihin liittyvät toiminnot tulisi VR:n mielestä määritellä ympäristön kannalta kestäviksi toiminnoiksi. Kriteerien tulisi omalta osaltaan toteuttaa

tavoitetta kuljetusmuotosiirtymästä EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Edelleen VR:n mielestä vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta käyttövoimiksi tulisi lukeutua sähkön ja vedyn lisäksi myös biokaasu ja nestemäiset biopolttoaineet. VR pitää Suomen ehdottamaa lisäystä kannatettavana ja toteaa, että nestemäiset biopolttoaineet ovat osa raideliikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia, joita tulevaisuudessakin tarvitaan niiltä osin kuin rataverkko on sähköistämätön. LVM yhtyy näihin näkemyksiin.

VR korostaa lausunnossaan myös sitä, että uudet raportointivelvollisuudet eivät saa kohtuuttomasti kuormittaa yrityksiä kustannuksia lisäten ja että yrityksille tulee varata riittävästi aikaa tutustua säädöksen sisältöön sekä valmistautua sen täytäntöönpanoon, minkä tulee heijastua myös siirtymäaikoihin. Myös LVM pitää tärkeänä sitä, että uudet raportointivelvollisuudet pysyisivät yritysten näkökulmasta kohtuullisina.

Lentoliikenne

Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa yleisesti, että valtioneuvosto on esittänyt e-kirjeessä ennakkovaikuttamiskantoja vain niihin aiheisiin, joihin kantojen muodostaminen tässä vaiheessa on välttämätöntä. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemys on, että EU:n ympäristötavoitteiden toteutumisen tukeminen on tärkeää ja kriteeristön tulee olla linjassa ns. Fit for 55 -paketin lentoliikennettä koskevien ehdotusten kanssa, erityisesti uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämistä koskevan ehdotuksen kanssa (ns. ReFuelEU Aviation). Liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan on kuitenkin epäselvää, ovatko lentokoneiden valmistusta koskevat kriteerit saavutettavissa. Ne tulisi asettaa tasolle, joka on kunnianhimoinen, mutta teknisesti toteutettavissa. Näiltä osin liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että kriteerejä tulisi vielä uudelleen tarkastella.

Finavia toteaa lausunnossaan, että mm. lentoyhtiöiden etujärjestö Airlines for Europe on pitänyt lentokoneiden valmistusta ja matkustajalentotoimintaa koskevia kriteereitä liian tiukkoina ja mahdottomia saavuttaa ainakaan vuosikymmeneen. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että lentoliikenteen sidosryhmillä on mahdollisuus osallistua sääntelyn valmisteluun.

Finnair pitää tärkeänä, että kriteereissä huomioidaan lentokoneteknologian osalta, ettei hiilidioksidipäästöttömiä lentokoneita ole komission oman arvion mukaan markkinoiden käytettävissä laajemmin kuin vasta 2040-luvulla, tuolloinkin pääasiassa lyhyille lennoille. Finnair katsoo, että uusiutuvat lentopolttoaineet nähdään väärin vain siirtymäkauden toimena. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy Finnairin näkemykseen ja katsoo uusiutuvien lentopolttoaineiden merkityksen raportissa esitettyä keskeisemmäksi lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä vaihtoehtoisten käyttövoimien roolin ollessa muita liikennemuotoja pienempi ja käyttöönoton ollessa hitaampaa. Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Finnairin tavoin tärkeänä, että kriteeristö keskittyy lentoliikenteen päästöjen tosiasialliseen vähentämiseen.

Finnair toteaa lisäksi, että raportti ehdottaa uusiutuvien lentopolttoaineiden osalta käyttövelvoitetta, joka ei ole linjassa komission uusiuuvien lentopolttoaineiden käyton edistämistä koskevan asetusehdotuksen kanssa (ReFuelEU Aviation). Liikenne- ja viestintäministeriö katsoo tärkeäksi, että kriteeristö huomioi 55-valmiuspaketin samalla pyrkien riittävään tehokkuuteen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi.

Vesiliikenne

Monet lausunnonantajat kiinnittivät huomiota siihen, ettei meriteollisuuden asiantuntijoita ole otettu mukaan arviointikriteerejä valmistelevaan asiantuntijaryhmään. Liikenne- ja viestintäministeriö yhtyy

tähän huoleen ja pitää tärkeänä, että kriteerien jatkovalmistelussa kuullaan olennaisia sidosryhmiä ja asiantuntijoita.

Meriteollisuus ry piti huolestuttavina etenkin risteilyalusten ja megajahtien poissulkua. Meriteollisuus viittasi komission liikennepääosaston DG MOVEn lausumaan, jonka mukaan taksonomiassa tulisi priorisoida sellaisia vihreitä hankkeita, joiden arvoketju on täysin kehittynyt Euroopassa. Myös Suomen Varustamot ry:n (SV) näkemyksen mukaan ristelyalusten tasapuolinen huomioiminen taksonomiassa tulee varmistaa. LVM toteaa, että valtioneuvosto on esittänyt e-kirjeessä ennakkovaikuttamiskantoja vain niihin aiheisiin, joihin kantojen muodostaminen tässä vaiheessa on välttämätöntä. LVM katsoo, että taksonomian tulisi ohjata rahoitusta kestävään eurooppalaiseen liiketoimintaan, myös eurooppalaiselle meriklusterille. Arviossa olennaisinta on, että toiminta tukee EU:n ympäristötavoitteiden toteutumista.

Meriteollisuus ja *SV* myös ehdottavat operatiivisten ja lastin sisältöön liittyvien arviointikriteerien poistamista. Samoin *Metsäteollisuus ry* piti tärkeänä, että Suomi vastustaa merirahtina tapahtuvien puukuljetusten rajaamista taksonomian ulkopuolelle. LVM yhtyy näkemykseen, että operatiiviset vaatimukset, kuten nopeusrajoitukset, ovat hyvin haastavia vesiliikenteessä. Erityisen ongelmallinen on puutavaran kuljetusta koskeva kohta.

Suomen Ilmastopaneeli kommentoi puukuljetuksia koskevaa kantaehdotusta ja pohtii, katsooko Suomi (valtioneuvosto), että taksonomia edellyttää, että lainojen käyttötarkoitus määritetään jo rakentamisvaiheessa. Lisäksi Ilmastopaneeli kommentoi puurakentamista koskevaa viittausta sekä sitä, että kriteerit koskevat sertifiomatonta puutavaraa. Liikenne- ja viestintäministeriö toteaa, että rahdin sisältöön liittyvät ja operatiiviset kriteerit ovat ongelmallisia mm. siksi, ettei aluksen suunnittelu- ja tilausvaiheessa välttämättä ole vielä tiedossa, mihin alusta tullaan käyttämään. Siksi on epäselvää, miten tätä kriteeriä tulisi käytännössä soveltaa. Puurakentamisen kestävyydellä voidaan LVM:n näkemyksen mukaan tarkoittaa mm. sitä, että puu rakennusraaka-aineena on etenkin ilmastonäkökulmasta kestävämpää kuin vaikka teräs tai betoni. Siten juuri puutavaran rajaaminen kriteerien ulkopuolelle ei ole johdonmukaista. Lisäksi LVM huomauttaa, että rajausta sertifioimattomaan puutavaraan on ehdotettu työryhmän raportissa vain sisävesiliikenteelle, mutta meriliikenteessä kaikki puutavarakuljetukset olisivat kestämättömiä. Siksi ehdotukseen tulisi vielä voida vaikuttaa.

Suomen varustamot katsoo lausunnossaan, että ehdotusten tulisi olla vaatimustasoltaan yhteneväisiä muun merenkulun sääntelyn kanssa. Liikenne- ja viestintäministeriön näkemys on kuitenkin se, että vain pakottavan lainsäädännön noudattamista ei tulisi katsoa taksonomian mukaisesti kestäväksi toiminnaksi. Etenkin tiettyjen ympäristötavoitteiden osalta on perusteltua edellyttää toiminnan noudattavan pakottavan sääntelyn lisäksi IMO:n suosituksia. LVM katsoo, että kriteereiden asettamisessa tulisi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää IMO:n suosituksia ja muita soft law -instrumentteja ja pyrkiä siihen, että kriteerit istuvat olemassaolevaan merenkulun sääntelykehikkoon.

SV kiinnittää huomiota myös arviointikriteerien päivämäärärajojen tulkinnanvaraisuuteen ja tarpeeseen kehittää arviointikriteeriä ehdotetusta hallinnollisen taakan vähentämiseksi. LVM pitää tärkeänä, että arviointikriteerien säädöstekninen toimivuus ja yksiselitteinen kirjoitusasu varmistetaan. Myös hallinnollisen taakan vähentämiseen varmistaen kuitenkin riittävä tehokkuus ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi tulisi pyrkiä.

Laura Sarlin
Erityisasiantuntija