Kommunikationsutskottet

Statsrådets redogörelse om EU-politiken

Till stora utskottet

INLEDNING

Remiss

Statsrådets redogörelse om EU-politiken (SRR 7/2020 rd): Ärendet har remitterats till kommunikationsutskottet för utlåtande till stora utskottet. Tidsfrist: 31.5.2021.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- specialsakkunnig i EU-ärenden Ilona Julkunen, statsrådets kansli
- representant på hög nivå Mikael Nyberg, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Lotta Engdahl, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Niina Honkasalo, kommunikationsministeriet
- ledande expert Kari Hakuli, Transport- och kommunikationsverket
- direktör Jonna Juslin, VR-Group Ab
- direktör Mikko Viinikainen, Finavia Abp
- chef för samhällsrelationer Anna Sotaniemi, Finnair Abp
- verkställande direktör Petri Laitinen, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- verkställande direktör Tiina Tuurnala, Rederierna i Finland rf
- verkställande direktör Elina Ussa, Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto, FiCom ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- Europaparlamentsledamot Alviina Alametsä, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Teuvo Hakkarainen, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Laura Huhtasaari, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Elsi Katainen, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Miapetra Kumpula-Natri, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Silvia Modig, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Ville Niinistö, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Mauri Pekkarinen, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Sirpa Pietikäinen, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Nils Torvalds, Europaparlamentet
- Europaparlamentsledamot Henna Virkkunen, Europaparlamentet

- Finlands näringsliv rf.

Inget yttrande av
- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT ry
- Biltrafikens Arbetsgivareförbund rf
- Finnish Information Security Cluster - Kyberala ry.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

(1) De sakkunniga ansåg under utfrågningen att redogörelsen i huvudsak är heltäckande och bra. Utskottet betonar att Finlands nationella särdrag och förhållanden ska beaktas också vid beredningen av EU-politiken. Dessutom är det viktigt att beakta vilka konsekvenser olika åtgärder har för konkurrenskraften.

(2) Transportsektorn lyfts i redogörelsen fram särskilt i den del som gäller klimatfrågor. Sektorn beaktas dock inte särskilt i avsnitten om cybersäkerhet, digitalisering, dataekonomi och artificiell intelligens, trots att den stora samhällsförändringen inom trafik och mobilitet är kopplad till just dessa teman. Digitaliseringen har en alldeles central roll i utvecklingen av trafiken, och den är en av de viktigaste förändringsfaktorerna med tanke på hela sektorns framtid, också i EU:s referensram.

Cybersäkerhet

(3) När det gäller cybersäkerheten kunde redogörelsen ha ett bredare perspektiv. Det konstateras i redogörelsen att cybersäkerheten är en väsentlig del av tryggandet av en störningsfri funktion och samhällsstabilitet på EU:s inre marknad samt av medborgarnas privatliv. Utskottet anser det vara viktigt att cybersäkerheten granskas på ett övergripande sätt och att man i EU-samarbetet beaktar den ökade betydelsen av cybersäkerhet inom alla delområden av samhället i och med digitaliseringen och den tekniska utvecklingen.

Infrastruktur

(4) I redogörelsen sägs det att Finland särskilt ska ta fasta på att konsekventa åtgärder vidtas för att säkerställa Finland en tillräcklig tilldelning av EU:s olika finansieringsprogram. Utskottet anser därför att Finland mer systematiskt än för närvarande med hjälp av EU-finansiering bör utnyttja möjligheterna att utveckla sin infrastruktur, sitt TEN-T-nät och knutpunkter för trafiken som har betydelse på EU-nivå.

Sjöfart och inlandssjöfart

(5) Enligt redogörelsen anser Finland det vara viktigt att EU arbetar aktivt för att Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) så snart som möjligt kommer överens om att införa utsläppsminskningsmetoder som ligger i linje med målen i unionens preliminära strategi för växthusgasutsläpp och som är så ambitiösa som möjligt.

(6) Utskottet betonar att åtgärderna för att minska utsläppen från sjöfarten ska vara globalt jämlika och att man i första hand ska sträva efter att komma överens om dem inom IMO. EU bör stärka sitt inflytande inom IMO för att minska utsläppen från sjöfarten i enlighet med Parisavtalet. Utskottet anser det vara bra att Finland enligt redogörelsen påverkar beredningen av den EU-omfattande handeln med utsläppsrätter inom sjöfarten, så att man i den beaktar konsekvenserna för konkurrenskraften och de särskilda förhållandena inom vintersjöfarten i Finland.

(7) Utskottet betonar också inlandssjöfartens betydelse som ett potentiellt och miljövänligt transportsätt.

Grön och digital omställning

(8) Den gröna och digitala omställning som nämns ofta i redogörelsen är ett övergripande mål och en utgångspunkt för alla EU:s politikområden. Inom transportsektorn syns genomförandet av detta mål särskilt i strategin för hållbar och smart mobilitet.

(9) Ett omfattande främjande av digitaliseringen är vid sidan av bekämpningen av klimatförändringen en annan central prioritering för Europeiska kommissionen. Kommissionen antog tidigare i fjol meddelanden om Europas digitala framtid och den europeiska datastrategin och en vitbok om artificiell intelligens.

(10) Utskottet välkomnar det som sägs i regeringens EU-redogörelse om att man i lagstiftningsarbetet för att bekämpa klimatförändringen ska sträva efter kostnadseffektivitet, förutsägbarhet och långsiktighet samt skapandet av en gynnsam investeringsmiljö på ett hållbart sätt. Lagstiftningen ska vara teknikneutral, dvs. sporra till och möjliggöra teknisk utveckling och innovationer, inte bara basera sig på redan existerande lösningar. EU:s klimatmål, miljömål och mål för hållbar utveckling ska förverkligas genomgående i unionens verksamhet.

(11) Utskottet betonar att åtgärderna för att minska utsläppen ska vara teknikneutrala, kostnadseffektiva och beakta också konsekvenserna för konkurrenskraften. Utöver eventuella ekonomiska styrmedel kan det behövas incitament, såsom stöd för koldioxidsnåla investeringar.

Förnybara drivkrafter. (12) Utvecklingen av produktionen och distributionen av förnybara bränslen och el och dess roll i att ersätta fossila bränslen bör bedömas ur många synvinklar i EU. De förnybara drivkrafternas roll i trafiken bör genomgående förtydligas i syfte att trygga utsläppsminskningarna inom godstrafiken på vägarna. Elektrifieringen av vägtrafiken framskrider i fråga om personbilstrafiken, men i godstrafiken på vägarna liksom i flyg- och sjötrafiken kommer flytande bränslen att användas under de närmaste årtiondena.

(13) Som det konstateras i redogörelsen kan väte ha en nyckelroll i framtiden, till exempel när det gäller att minska utsläppen från industriprocesser och trafik. Utskottet håller med det som sägs i redogörelsen om att EU bör främja utvecklingen av sådan teknik som gör det möjligt att ersätta fossila bränslen och produkter med väte som producerats från ren el eller med syntetiska bränslen (s.k. Power to-X).

(14) Utskottet anser det vara viktigt att de förnybara drivkrafternas roll i åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken förtydligas på EU-nivå och att det för den gemensamma marknaden skapas klara marknadsutsikter för producenterna av dessa drivkrafter.

Styrmekanismer

(15) Under utfrågningen ansåg en del av de sakkunniga att det inte bör införas överlappande styrmekanismer inom sjötrafiken eller lufttrafiken. Vid EU-behandlingen bör man granska hur utsläppshandeln inom sjötrafiken eller lufttrafiken fungerar med den nya eventuella distributionsskyldigheten (FuelEUMaritime och FuelEUAvitation-initiativen). Nationella lösningar bör undvikas, eftersom den utsläppsminskning som uppnås är liten och de negativa effekterna på vår konkurrenskraft kan bli stora.

(16) I redogörelsen lyfts utsläppshandeln fram som ett effektivt instrument och det viktigaste instrumentet när det gäller att främja olika lösningar. Systemet har också i praktiken visat sig vara ett fungerande instrument för att minska utsläppen, men när det används bör man enligt de sakkunniga fästa vikt vid dess konsekvenser för de sektorer som deltar i den globala konkurrensen.

(17) Inom EU bereds en utvidgning av utsläppshandeln till att omfatta trafik och transporter. Utskottet konstaterar att kommunikationsministeriet i sitt utkast till färdplan för fossilfria transporter samtidigt föreslår att Finland ska bereda en nationell handel med utsläppsrätter för fossila bränslen. De sakkunniga var bekymrade över handeln med utsläppsrätter inom sjöfarten, som kommissionen kommer att lägga fram ett förslag om. De sakkunniga påpekade att man när utsläppen minskas noga bör se till att minskningarna är kostnadseffektiva inom olika sektorer.

(18) Utifrån inkommen utredning ställer sig inte heller utskottet i detta nu bakom förslaget om att vägtrafiken ska omfattas av den allmänna utsläppshandeln, eftersom detta sannolikt inte skulle leda till de utsläppsminskningar som behövs i vägtrafiken och på kort sikt skulle kunna störa utsläppshandelns funktion. Om handel med utsläppsrätter för vägtrafiken infördes, skulle det behöva skapas ett separat system riktat till bränsleproducenter eller bränsledistributörer.

Lufttrafik

(19) De sakkunniga ansåg att det är viktigt att Finland stöder en EU-politik som säkerställer att lufttrafiken använder en rättvis andel av produktionen av förnybara flytande bränslen. Finland bör dessutom prioritera de skyldigheter på gemenskapsnivå som gäller användningen av förnybara flygbränslen (ReFuelEU Aviation-projektet) i stället för nationella förpliktelser.

(20) Handeln med utsläppsrätter inom lufttrafiken är i princip ett välfungerande system för att minska utsläppen från sektorn. Eftersom den bara gäller flygningar inom EU kommer den dock att leda till en sämre konkurrenssituation för de flygbolag som erbjuder flygresor från Europa med byte inom Europa, eftersom kostnaderna ökar. Det gäller uttryckligen de resor mellan Europa och Asien som görs via Helsingfors-Vanda flygplats. Sakkunniga har konstaterat att när kostnadseffekterna av utsläppshandeln ökar för flygbolagen, är det svårt att finjustera systemet så att det inte försämrar konkurrenskraften för resor från Europa till Asien eller Nordamerika via Fin-

land där flygplansbyte ingår. Det finns redan ett globalt avtal om systemet CORSIA som förhandlats fram genom ICAO.

(21) I förhållandena till stora tredjeländer måste man beakta möjligheten av protektionism vid ordnandet av flygförbindelser och tillgången till de tillstånd som krävs. Utskottet anser att Finland i sin EU-politik starkt bör sträva efter att gemenskapens beslut inte äventyrar de europeiska flygbolagens verksamhetsförutsättningar i förhållande till tredjeländer. Finland bör för sin del i sin EU-politik bidra till att den reglering som publiceras i Europa är på rätt nivå men tillräcklig, så att man kan undvika onödig administrativ och ekonomisk börda för lufttrafiksektorn.

Konkurrenskraft

(22) Under utfrågningen understödde de sakkunniga i enlighet med redogörelsen att unionens strategiska oberoende ska grunda sig på en utveckling av EU:s egna starka sidor och på rättvis konkurrens. För att öka legitimiteten av unionens åtgärder och det ömsesidiga förtroendet mellan medlemsstaterna ska åtgärderna för att bekämpa korruption, kringgående av skatt och grå ekonomi fortsätta målmedvetet. Utskottet betonar att EU behöver en strategi mot korruption och att EU bör vara en aktiv aktör i det internationella arbetet mot korruption.

(23) Dessutom måste man hitta en balans mellan globalt samarbete och självförsörjning samt mellan marknadsmässighet och de kraftigare åtgärderna inom den offentliga sektorn. Konkurrenskraften bör beaktas också i de åtgärder som vidtas för att uppnå miljömålen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kommunikationsutskottet föreslår

att stora utskottet beaktar det som sägs ovan.

Utlåtande KoUU 14/2021 rd

Helsingfors 27.5.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Suna Kymäläinen sd
vice ordförande Ari Torniainen cent
medlem Pekka Aittakumpu cent
medlem Sandra Bergqvist sv
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Juho Kautto vänst
medlem Jouni Kotiaho saf
medlem Johan Kvarnström sd
medlem Joonas Könttä cent
medlem Sheikki Laakso saf
medlem Matias Marttinen saml
medlem Mirka Soinikoski gröna
medlem Kari Tolvanen saml
medlem Ano Turtiainen at
medlem Paula Werning sd
ersättare Jari Ronkainen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

Avvikande mening

Motivering

I redogörelsen behandlar regeringen huvudsakligen fördelarna men också nackdelarna med den europeiska integrationen. Vidare presenteras de grundläggande strategierna i Finlands EU-politik sektor för sektor och även i övrigt målen för den ekonomiska och monetära unionen, konkurrenskraften, tillväxten och energi- och klimatpolitiken (inklusive transport- och industripolitiken). Vår nuvarande gröna vänsterregering har i stor utsträckning samma mål för EU-politiken som kommissionen. Som bekant är Finlands mål ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart EU. Tidvis driver Finlands regering till och med en stramare och mer ambitiös linje än unionen själv. Så är fallet till exempel i fråga om klimatneutralitetsmålet. Man bör dock komma ihåg att det finns större frågor bakom allt detta och en djupare intention att omvandla EU till förbundsstat. Det kan vi sannfinländare inte godkänna under några som helst villkor.

Sannfinländarnas utskottsgrupp välkomnar i princip en praxis där ambitionen är att skapa nya mekanismer för att värna en renare och säkrare miljö. Men det ska inte drivas igenom till vilket pris som helst, och framför allt inte på det finska folkets eller basindustrins bekostnad. Den sittande regeringen har nu genom EU:s stimulanspaket räddat utländska banker med pengar från finländska skattebetalare. Vi i sannfinländarnas utskottsgrupp anser att regeringen har handlat ofosterländskt och åsamkat landet skada genom att delta i stimulanspaketet.

Vi vill också sätta ljuset på det faktum att alltför ambitiösa utsläppsmål inkräktar på Finlands och hela områdets konkurrenskraft i jämförelse med andra länder. Detta har redan skett — och kommer att ske i ännu högre grad på sikt — om man fortsätter på den väg regeringen slagit in på. Ett utmärkt dåligt exempel på detta är just klimatneutralitetsmålet och de kraftiga åtgärderna för att driva det framåt. Besluten har haft extremt negativa effekter för vår sysselsättning och för vår industri och dess konkurrensförmåga.

Överlag bör man mycket noga överväga projekt som genomförs ”för miljöskyddets skull”. Vår utskottsgrupp har ställt sig mycket kritisk till att utse Östersjön till ett särskilt kontrollområde för utsläppsminskningar. Enligt vårt förmenande initierar detta inga positiva miljöprojekt. I värsta fall går det så att Finland igen måste axla orimligt stor börda och större ansvar än andra medlemsländer och närliggande länder.

Situationen är densamma i fråga om markanvändningen och kolsänkorna i anslutning till den. Vår utskottsgrupp anser att Finland i fortsättningen bör se till att kolsänkorna och kollagren inom markanvändningssektorn i framtiden beaktas på ett reellt sätt i klimatkalkylerna. Vi ska alltså inte skapa en situation där något land kan dra nytta av de finländska skogarnas kolsänkor och med hjälp av dem låta bli att göra utsläppsminskningar.

Slutligen vill vår utskottsgrupp lyfta fram några aspekter i anslutning till såväl utvecklingen av vår trafikpolitik som unionens gemensamma behov av utsläppsminskningar just inom transportsektorn. Det är ytterst viktigt att man även i fortsättningen kan bedriva export- och transportföretagande i vårt land. För det första bör man här särskilt beakta att distributionsskyldigheten för bi-

odrivmedel i trafikdrivmedel enligt direktivet om förnybar energi (RED II) inte bör införas tidigare eller i högre grad än i andra EU-länder, eftersom det oskäligt stör transportföretagens verksamhet och därmed industrins och handelns förutsättningar. Det är fråga om extra kostnader på flera hundra miljoner eller rentav en miljard euro, och det skulle vara oskäligt att söka motsvarande kompensation någon annanstans genom nedskärningar. Vår grupp accepterar nämligen inte en nedkörning av transportsektorn under förevändning av klimatpolitiken. Å andra sidan är vi också mycket kritiska till unionens nya ”klimatpaket”, eftersom de åtgärder inom transportsektorn som nu diskuteras innebär en kraftig begränsning av rätten att röra sig fritt just genom skattehöjningar.

Avvikande mening

Vi föreslår

att stora utskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors 27.5.2021

Sheikki Laakso saf
Jouni Kotiaho saf
Jari Ronkainen saf