

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto/ NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto/ NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen (E 107/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- hallitussihteeri Eeva Ovaska, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylitarkastaja Katja Peltola, liikenne- ja viestintäministeriö
- erityisasiantuntija Ville Rinkineva, Liikenne- ja viestintävirasto
- Head of Maritime Affairs Piia Karjalainen, Wärtsilä Oyj Abp
- johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari
- toimitusjohtaja Annaleena Mäkilä, Suomen Satamaliitto ry
- asiamies Veikko Hintsanen, Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry
- sihteeri Seppo Vallberg, Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry
- hallituksen varapuheenjohtaja Pekka Koskinen, Suomen Vesitiet ry
- hallituksen jäsen Riinu Walls, Suomen Vesitiet ry
- johtaja, kestävä kehitys Helena Soimakallio, Teknologiateollisuus ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto LUT
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Komissio esittää tiedonannossaan sisävesiliikenteen kehittämisen toimintaohjelman (NAIADES III), joka on jatkoa kahdelle aikaisemmalle toimintaohjelmalle ja kattaa vuodet 2021—2027. Toimintasuunnitelma on osa pyrkimystä vastata sisävesiliikennealan kohtaamiin haasteisiin ja saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa (European Green Deal) ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa (Sustainable and Smart Mobility Strategy) määritetyt tavoitteet sekä liikenteen päästöttömyys saasteettomuutta koskevan toimintasuunnitelman (Zero Pollution Action Plan) mukaisesti.

Toimintasuunnitelmassa keskitytään kahteen keskeiseen tavoitteeseen: lisätä merkittävästi sisävesiliikenteen sisäisen tavaraliikenteen osuutta ja kapasiteettia ja alan viemiseen kohti peruuttamatonta polkua päästöttömyyteen, mitä tukevat muutos kohti entistä laajempaa digitalisaatiota sekä nykyistä ja tulevaa työvoimaa tukevat liitännäistoimenpiteet.

Komission mukaan keskeisten tavoitteiden saavuttaminen edellyttää yhtenäistä lähestymistapaa ja toimenpidevalikoimaa, johon sisältyvät kuljetusta, ympäristöasioita, digitaalisuutta, energiaa ja verotusta koskevat politiikat, joita tuetaan taloudellisilla kannustimilla.

Tavoitteiden saavuttamiseksi toimintaohjelmassa on määritelty kahdeksan lippulaivatoimenpidettä. Lippulaivatoimenpiteissä korostuu sisävesiliikenteen integrointi entistä tiiviimmin muihin kuljetusmuotoihin ja sisävesiliikenteen kehittäminen entistä ympäristö- ja ilmastoystävällisemmäksi.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että sisävesiliikenteen päästöjä vähennetään EU:ssa. Kaikkien sektoreiden tulee osallistua päästöjen vähentämiseen. Myös siirtymä sisävesiliikenteeseen sisältyy erityisesti EU:n tasolla mahdollisuuksia päästöjen vähentämiseen. Valtioneuvosto pitää tervetulleena, että komissio edistää sisävesiliikenteen päästövähennyksiä vapaaehtoisin toimin, kuten parantamalla tiedonsaantia sisävesiliikenteen päästöistä. Osana ilmastopakettia 14.7.2021 annettuihin lainsäädäntöehdotuksiin, kuten jakeluinfrastruktuuriasetus ja ehdotus energiaverodirektiivin muuttamiseksi otetaan kantaan näitä koskevista U-kirjelmissä.

Sisävesien maantieteellinen ja logistinen merkitys vaihtelee merkittävästi eri jäsenmaissa. Siksi myös kehittämistarpeet ovat erilaisia, ja niitä arvioitaessa tulisi turvata läheisyys- ja toissijaisuusperiaatteen mukaisesti riittävä mahdollisuus päättää keinoista paikalliset olosuhteet huomioiden.

Jäsenmaiden erityisasema ja kilpailukyky on huomioitava sisävesiliikenteen kehittämistä ja sääntelytarpeita arvioitaessa. Sisävesiliikenteeseen kohdistuvissa kehittämistoimissa tulisi uusien lainsäädäntövelvoitteiden sijasta ensisijaisesti keskittyä tavoitteisiin kannustaviin toimenpiteisiin. Tämä olisi tärkeää erityisesti siltä osin, kuin sääntely kohdistuisi muuhun kuin jäsenvaltioiden väliseen sisävesiliikenteeseen. Esimerkiksi Suomen sisävesiväylät eivät ole suoraan yhteydessä minkään toisen jäsenvaltion vesiväyläverkostoon.

Valiokunnan lausunto LiVL 2/2022 vp

Suomi pyrkii vahvasti siihen, että Suomen sisävesiliikenteessä voitaisiin soveltaa jatkossakin merenkulun kanssa yhteneväisiä sääntöjä. Kuitenkin markkinoillepääsyn turvaamiseksi olisi tärkeää pystyä mahdollistamaan sisävesiliikenteen harjoittaminen Suomessa myös EU:n sisävesiliikennevaatimusten mukaisesti, kuten esimerkiksi miehistön ammattipätevyysvaatimusten kanssa on jo toimittu.

Suomi suhtautuu myönteisesti komission pyrkimykseen yhdistää sisävesiväyläverkosto muihin liikennemuotoihin. Valtioneuvosto pitää tärkeänä varmistaa tiedon saatavuus ja yhteentoimivuus eri logistiikkatoimijoiden kesken koko toimitusketjulla ja erityisesti liikenteen solmupisteissä.

Suomi tukee siirtymistä kohti laajentuvaa digitalisaatiota sisävesiliikenteessä. Digitalisaatio ja automaatio ovat tärkeässä roolissa turvallisen sisävesiliikenteen kehittämisessä ja päästöttömän talouden luomisessa.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

(1) Valiokunta pitää kannatettavina sekä valtioneuvoston kantaa että esitettyä pragmaattista toimintalinjaa tulevien yhteisölainsäädäntöä koskevien ehdotusten osalta. Valiokunta korostaa valtioneuvoston tavoin, että sisävesiliikenteeseen kohdistuvissa kehittämistoimissa tulee uusien lainsäädäntövelvoitteiden sijasta ensisijaisesti keskittyä tavoitteisiin kannustaviin toimenpiteisiin.

(2) Valiokunta toteaa, että Suomen sisävesiväylät eivät ole suoraan yhteydessä minkään toisen jäsenvaltion vesiväyläverkkoon. 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 ilmastosta johtuva sesonkiluonteisuus huomioiden verrattuna sääntelystä mahdollisesti saataviin hyötyihin. Tämän takia valiokunta pitääkin tärkeänä, että Suomi pyrkii vahvasti siihen, että Suomen sisävesiliikenteessä voitaisiin soveltaa jatkossakin merenkulun kanssa yhteneväisiä sääntöjä. Valiokunta painottaa, että kutakin tulevaisuudessa annettavaa lainsäädäntöehdotusta on tästä lähtökohdasta arvioitava erikseen erityisesti ehdotuksen hyötyjä ja kustannuksia tarkoin punniten.

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

Valiokunnan lausunto LiVL 2/2022 vp

(4) Valiokunta toteaa, että komission tiedonannosta ei suoraan seuraa taloudellisia tai muitakaan vaikutuksia. Mahdollisten tulevien säädösehdotusten vaikutuksia EU:n talousarvioon tai taloudellisia vaikutuksia Suomelle ei tässä vaiheessa ole mahdollista arvioida, sillä niiden konkreettisesti sisällöstä ei ole vielä tietoa. Valiokunta painottaakin, että kunkin säädösehdotuksen kaikkien vaikutusten hyödyt ja kustannukset Suomelle tulee arvioida ja muodostaa niihin kanta niitä koskevissa U-kirjelmissä.

(5) Asiantuntijakuulemisen mukaan komission ehdotuksella voidaan vauhdittaa sekä alusten kysyntää että uusimpien ympäristöratkaisujen käyttöönottoa koko EU:n alueella. Komission ehdotus luo aina vuoteen 2030 ulottuvan kannustimen puhtaan teknologian käyttöönottoon, ja siksi se on teknologiateollisuuden kuuluvan meriteollisuuden näkökulmasta erittäin kannatettava. Valiokunta toteaa, että suomalaisen meriteollisuuden kannalta merkittävän kädenjälkivaikutuksen arviointi puuttuu selvityksestä, ja pitää erittäin tärkeänä, että siitä tehdään perusteellinen arviointi.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa edellä esitetyin huomautuksin valtioneuvoston kantaan.

Helsingissä 9.2.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Sandra Bergqvist r
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Janne Heikkinen kok
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Jari Kinnunen kok
jäsen Jouni Kotiaho ps
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker