

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selvitys: Alustavia ennakkovaikuttamislinjauksia perustuen komission kestävän rahoituksen asiantuntijatyöryhmän raporttiin (tuleva taksonomian neljän ympäristötavoitteen delegoitu säädös)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selvitys: Alustavia ennakkovaikuttamislinjauksia perustuen komission kestävän rahoituksen asiantuntijatyöryhmän raporttiin (tuleva taksonomian neljän ympäristötavoitteen delegoitu säädös) (E 132/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- neuvotteleva virkamies Milla Kouri, valtiovarainministeriö
- erityisasiantuntija Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtava asiantuntija Anita Mäkinen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimitusjohtaja Elina Andersson, Meriteollisuus ry
- puheenjohtaja Markku Ollikainen, Suomen ilmastopaneeli
- kestävän kehityksen johtaja Mikko Viinikainen, Finavia Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Anna Sotaniemi, Finnair Oyj
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- asiantuntija Juha Roppola, Metsäteollisuus ry
- johtava asiantuntija Sinikka Hartonen, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- VR-Yhtymä Oy
- Finnair Oyj
- Suomen Sisävesiliitto – Insjöfartsförbundet ry
- Teknologiateollisuus ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:

- Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Taksonomia-asetuksella ((EU) 2020/852) luodaan luokitusjärjestelmä ympäristön kannalta kestävinä sijoituskohteina pidettäville taloudellisille toiminnoille. Taksonomiaasetuksessa määritetään kuusi ympäristötavoitetta, joiden merkittävä edistäminen olisi asetuksen mukaan ympäristön kannalta kestävä: 1. ilmastomuutoksen hillintä, 2. ilmastomuutokseen sopeutuminen, 3. vesivarojen ja merten luonnonvarojen kestävä käyttö ja suojelu, 4. siirtyminen kiertotalouteen, 5. ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen sekä 6. biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelu ja ennallistaminen.

Jotta taloudellinen toiminta voisi olla ympäristön kannalta kestävä taksonomia-asetuksen tarkoittamassa mielessä, sen tulisi merkittävästi edistää yhtä tai useampaa edellä mainittua ympäristötavoitetta, eikä se saisi aiheuttaa yhdellekään ympäristötavoitteista merkittävää haittaa. Lisäksi sen tulisi täyttää sosiaaliset vähimmäistason suojavaatimukset, joihin sisältyvät muun muassa ihmisoikeudet. Tarkemmat ja sektorikohtaiset tekniset arviointikriteerit annetaan komission delegoiduilla säädöksillä. Kaikille sektoreille ei tule teknisiä arviointikriteerejä, minkä takia jotkin sektorit automaattisesti jäävät taksonomian ulkopuolelle.

Valtioneuvoston kanta

Suomi on sitoutunut EU:n ilmastotavoitteisiin, Pariisin ilmastopöytäkirjaan ja YK:n kestävän kehityksen tavoitteiden (Agenda 2030) toimeenpanoon sekä useiden eri ympäristön tilaan liittyvien strategioiden ja hankkeiden edistämiseen. Suomi pitää tärkeänä, että rahoitusta ohjataan taloudellisiin toimintoihin, jotka tukevat luonnon biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien sekä vesi- ja merivarojen tilan edistämistä, kiertotalouteen siirtymisen tukemista sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä. Komission kestävän rahoituksen strategia ja sen alaiset toimet, kuten EU:n kestävän rahoituksen taksonomia, ovat keskeisiä Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden toteutumisessa ja rahoituksessa. Kestävän rahoituksen toimien ja siten myös taksonomian tulisi olla johdonmukaisia keskenään ja muiden EU-kehikoiden kanssa. Valtioneuvoston näkemys koskien kestävä rahoitusta on päivitetty kestävän rahoituksen strategiaa koskevassa E-kirjeessä (E 102/2021 vp).

Suomi katsoo, että taksonomian teknisten arviointikriteerien pitäisi täyttää niille taksonomia-asetuksessa asetetut vaatimukset koskien esimerkiksi ympäristötavoitteiden merkittävää edistämistä ja teknologianeutraalisuuden toteutumista. Lisäksi Suomi katsoo, että teknisten arviointikriteerien tulisi olla tarkoituksenmukaisia, helppokäyttöisiä, ymmärrettäviä, yksitulkintaisia ja tieteelliseen tutkimustietoon perustuvia. Suomi korostaa, että teknisten arviointikriteerien osalta on tarve huomioida olemassa oleva EU-lainsäädäntö ja -kehikot mahdollisimman kattavasti. Tekniset arviointikriteerit eivät saisi johtaa EU-oikeuden sisäisiin ristiriitoihin eri politiikkasektoreilla, eikä kohtuuttomaan hallinnolliseen taakkaan yrityksille ja muille toimijoille. Lisäksi teknisten arviointikriteerien tulisi soveltua rakenteiltaan erilaisille ja eri kokoisille yrityksille ja muille toimijoille ja niissä tulisi huomioida erilaiset ympäristöolosuhteet. Teknisten arviointikriteerien on annettava luotettavat puitteet kansainvälisten rahavirtojen ohjaamiselle ympäristön kannalta kes-

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2022 vp

tävästi. Siksi ne voivat olla lainsäädäntöä tiukempia erityisesti aloilla, joiden säädöksissä erillistä kestävyystarkastelua ei vielä ole (E 85/2020 vp).

Taksonomian ja sen teknisten arviointikriteerien on tarve muodostaa johdonmukainen kokonaisuus. Suomi pitää tärkeänä, että taksonomian taloudelliset toiminnot muodostaisivat mahdollisimman kattavan kokonaisuuden, jotta entistä useammalla sektorilla ja taloudellisella toimijalla olisi mahdollisuus pyrkiä taksonomian mukaisuuteen. Suomi katsoo, että rahoitusmarkkinoiden käyttöön tarkoitetut kriteerit, joiden avulla rahoittajat voivat tarkastella yhtenäisesti toimintojen kestävyyttä, voivat kirittää suomalaisten toimijoiden ympäristökestävyyttä ja luoda yritykselle kansainvälistä kilpailuetua. On kuitenkin tiedostettava, että epätarkoituksenmukaiset ja käytännössä toimimattomat tekniset arviointikriteerit voivat kuitenkin huonoimmassa tapauksessa johtaa vastakkaiseen tulokseen. Suomi pitää tärkeänä, että delegoituihin säädöksiin liittyvä valmistelu on läpinäkyvää ja että komissio sekä komission asiantuntijatyöryhmä, jolle on annettu tehtäväksi valmistella ehdotuksia komissiolle teknisistä arviointikriteereistä, kuulisivat monipuolisesti asiantuntijoita sekä tiedottaisivat työstään ajantasaisesti.

EU:n asettamat tavoitteet biodiversiteetin ja ekosysteemien suojelulle ja ennallistamiselle ovat kunnianhimoisia ja niiden saavuttaminen edellyttää tehokkaita ja vaikuttavia toimia. Kestävällä rahoituksella on mahdollisuus olla tässä merkittävässä roolissa. Suomi pitää sopivana, että taksonomian kiertotaloutta koskevien teknisten arviointikriteerien perustana ovat tavoitteet talouden irtikytkennästä uusiutumattomien luonnonvarojen käytöstä sekä luontopääoman uusiutuminen.

Taksonomia-asetuksen mukaan taloudellista toimintaa pidetään biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien suojelua ja ennallistamista merkittävästi edistävänä, jos kyseinen toiminta edistää merkittävästi biologisen monimuotoisuuden suojelua, säilyttämistä tai ennallistamista tai ekosysteemien hyvän tilan saavuttamista tai jo hyvässä tilassa olevien ekosysteemien suojelua.

Luonnon monimuotoisuuden edistämistä koskevien arviointikriteereiden tulee varmistaa, että niiden täyttyessä luonnon monimuotoisuuden ympäristötavoitetta tuetaan merkittävästi uskottavalla tavalla, samalla kuitenkin varmistaen, että ei aiheuteta merkittävää haittaa muille ympäristötavoitteille.

Liikenne

Suomen näkemyksen mukaan arviointikriteerien tulisi olla teknisesti toimivia ja sidosryhmät ol-tava mukana valmistelussa. Merenkulun muu säätely on huomioitava kriteerien valmistelussa.

Suomen tavoitteena on, että puutavaran kuljetusta merirahtina ei rajattaisi taksonomian ulkopuol-lelle. Puuta ei voi pitää raaka-aineena kategorisesti ei-kestävänä, koska esimerkiksi puurakenta-misen voidaan katsoa sitovan hiiltä. Lastin sisältöön perustuvat kriteerit sekä muut operatiiviset vaatimukset olisivat yleisemminkin ongelmallisia, koska aluksen käyttötarkoitus voi muuttua aluksen käyttöiän aikana.

Joukkoliikenteen ja tieliikenteen teknisten arviointikriteerien tulisi mahdollistaa käyttövoimina sähkön ja vedyn lisäksi myös biokaasu ja nestemäiset biopolttoaineet siirtymäaikana.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valiokunta pitää valtioneuvoston kantaa lähtökohtaisesti perusteltuna ja sen päätavoitteita hyvinä. Taksonomia-asetuksen valmistelu on lähtenyt sijoittajien ja rahoitusmarkkinoiden tarpeesta saada luotettavaa ja yhteismitallista tietoa sijoituskohteidensa vastuullisuudesta ja kestävyysnäkökulmista, etenkin ympäristöön liittyvistä näkökulmista. Taksonomia-asetuksen mukaan vain ympäristöä merkittävästi edistävät taloudelliset toiminnot voidaan katsoa olevan taksonomian mukaisia. Valiokunta pitääkin hyvänä taksonomian lähtökohtaa kohdistaa rahoitusta taloudellisiin toimintoihin, jotka parhaiten tukevat luonnon biologisen monimuotoisuuden ja ekosysteemien sekä vesi- ja merivarojen tilan edistämistä, kiertotalouteen siirtymisen tukemista sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä.

(2) Valiokunta korostaa, että teknisten arviointikriteerien tulee olla realistisia, teknologianeutraaleja, yksiselitteisiä ja helppokäyttöisiä sekä tieteelliseen tutkimustietoon perustuvia. Saadun selvityksen perusteella valiokunta kantaa huolta siitä, että taksonomian alkuperäiset päämäärät eivät kaikilta osin vaikuta toteutuvan nyt esitetyillä muutoksilla. Osin kriteerit vaikuttavat liian yksityiskohtaisilta ja monimutkaisilta. Tästä aiheutuu huoli, että taksonomia saattaa johtaa investointeja kohteisiin, jotka eivät parhaiten edistä alkuperäisiä tavoitteita, sekä haitata ympäristöystävällistä kehitystä joillain sektoreilla. Tämän vuoksi valiokunta korostaa, että jatkokäsittelyssä pitää tarkoin analysoida kriteerejä ja hakea kestäviä ratkaisuja.

(2 a) Valiokunnan näkemyksen mukaan taksonomian tulee taata tasapuolinen ja läpinäkyvä kehikko eri liikennemuotojen ympäristöystävällisyyden ja kestävyysvertailulle. Tämän vuoksi valiokunta pitää tärkeänä, että kriteerien jatkovalmistelussa kuullaan eri liikennemuotojen olennaisia sidosryhmiä ja asiantuntijoita.

(3) Valiokunta pitää tärkeänä, että arviointikriteerien säädöstekninen toimivuus ja yksiselitteinen kirjoitusasu varmistetaan. Taksonomiassa tulee pyrkiä myös hallinnollisen taakan vähentämiseen varmistaen kuitenkin riittävä tehokkuus ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi.

(4) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, 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. Valiokunta pitääkin tärkeänä sitä, että uudet raportointivelvollisuudet pysyisivät yritysten näkökulmasta kohtuullisina.

Digitalisaatio

(5) Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että komission kestävän rahoituksen asiantuntijaryhmän raportissa on hyvin huomioitu ICT-kehityksen antamat mahdollisuudet seurantatyökalun kehittämiseksi. Toisaalta ICT-luvussa esitettyjä toimintoja on myös pidetty suppeana näkemyksenä ICT-alan mahdollisuuksista edistää taksonomian päämääriä. On katsottu, että tuotteiden suunnittelu mahdollisimman pitkäikäisiksi ja resurssiviisaiksi vähentää myös luontokatoa, minkä vuoksi edistyneet suunnitteluohjelmistot ja -järjestelmät kuuluvat myös taksonomian piiriin.

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2022 vp

(6) Tavoitteiden saavuttamiseksi on pidetty keskeisen tärkeänä hyödyntää digialan palvelut. Edelleen on todettu, että yhteiskunta määrittelee tarpeen ja keinot, mikä mahdollistaa sen, että yritykset voivat tuottaa tähän tarvittavat palvelut. Valiokunta pitää hyvänä, että ICT-alalla on paljon potentiaalia vaikuttaa positiivisesti ilmaston ja ympäristön tilaan.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat

(7) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että sähkömoottorien energiatehokkuus on olennaisesti polttomoottoreita parempi. Tämän vuoksi sähköisen liikenteen kilpailukyky on suhteellisesti merkittävästi parempi, vaikka energiasisällön hinta ja hinnoittelu olisivat yhdenmukaiset.

(8) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta käyttövoimiksi tulisi lukeutua sähkön ja vedyn lisäksi myös biokaasu ja nestemäiset biopolttoaineet. Valiokunta pitääkin hyvänä, että valtioneuvoston kannassa linjataan, että joukkoliikenteen ja tieliikenteen teknisten arviointikriteerien tulisi mahdollistaa käyttövoimina sähkön ja vedyn lisäksi myös biokaasu ja nestemäiset biopolttoaineet siirtymäaikana.

Joukkoliikenne

(9) Asiantuntijakuulemisessa huomiota on kiinnitetty joukkoliikenteeseen. Joukko- ja tieliikenteen osalta tekniset arviointikriteerit kattavat linja-autot, raitiovaunut, johdinautot, metron ja rautatiet. Valiokunta toteaa, että joukkoliikenne on avainasemassa siirtymässä kohti kestäväää liikennettä ja että investoinnit joukkoliikenteeseen ovat kannatettavia ja merkittäviä. Tämän lisäksi valiokunta toteaa, että tavarankuljetusten ja logistiikan kehittäminen ja sitä koskevat investoinnit ovat myös tärkeitä siirtymässä kohti kestäväää liikennettä.

Merenkulku

(10) Asiantuntijakuulemisessa monet lausunnonantajat kiinnittivät huomiota siihen, ettei meriteollisuuden asiantuntijoita ole otettu mukaan arviointikriteerejä valmistelemaan asiantuntijaryhmään. Valiokunta pitää tärkeänä, että kriteerien jatkovalmistelussa kuullaan olennaisia sidosryhmiä ja asiantuntijoita.

(11) Asiantuntijakuulemisen mukaan risteilyalusten ja megajahtien poissulku ja operationaaliset (mm. nopeuteen liittyvät) rajoitukset ovat kriteeristön suurimpia riskejä toimialan kilpailukykyille ja myös ympäristötavoitteiden toteutumiselle. Suomessa on huippuosaamista ympäristöystävällisten risteilyalusten rakentamisesta ja markkinapotentiaali tuleville vuosikymmenille on suuri aluskannan uudistuessa. Uudet polttoaineet, energiatehokkuus ja päästöjä vähentävät teknologiat mahdollistavat siirtymän kohti lopulta nollapäästöistä risteilyä. Risteilyliiketoiminnan päästöjen vähentäminen vaarantuu merkittävästi, jos tähän ei ole saatavissa kilpailukykyistä rahoitusta. Valiokunta korostaa, että taksonomian tulee ohjata rahoitusta kestävään eurooppalaiseen liiketoimintaan, myös eurooppalaiselle meriklusterille. Arviossa olennaisinta on, että toiminta tukee EU:n ympäristötavoitteiden toteutumista.

(12) Valiokunnan kuulemat asiantuntijat ovat ehdottaneet operatiivisten ja lastin sisältöön liittyvien arviointikriteerien poistamista. Samoin on pidetty tärkeänä, että Suomi vastustaa merirah-

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2022 vp

tina tapahtuvien puukuljetusten rajaamista taksonomian ulkopuolelle. Valiokunta katsookin, että operatiiviset vaatimukset, kuten nopeusrajoitukset, ovat hyvin haastavia vesiliikenteessä. Erityisen ongelmallinen on puutavaran kuljetusta koskeva kohta. Tämän vuoksi valiokunta korostaa, että asian jatkokäsittelyssä tulee pyrkiä operatiivisten ja lastin sisältöön liittyvien arviointikriteerien poistamiseen.

(13) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että ehdotusten tulisi olla vaatimustasoltaan yhteneväisiä muun merenkulun sääntelyn kanssa. Saadun selvityksen perusteella valiokunta katsoo, että kriteerien asettamisessa tulisi mahdollisuuksien mukaan hyödyntää IMO:n suosituksia ja muita soft law -instrumentteja ja pyrkiä siihen, että kriteerit sopivat olemassa olevaan merenkulun sääntelykehikkoon.

Lentoliikenne

(14) Saadun selvityksen mukaan liikenne- ja viestintäministeriön näkemys on, että EU:n ympäristötavoitteiden toteutumisen tukeminen on tärkeää ja kriteeristön tulee olla linjassa niin sanotun 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. Valiokunta pitää välttämättömänä, että kriteerit asetetaan tasolle, joka on kunnianhimoinen, mutta teknisesti toteutettavissa. Tämän vuoksi valiokunta korostaa, että kriteerejä tulee vielä uudelleen tarkastella ja niiden tulee olla realistisia, jotta taksonomia on uskottava.

(15) Myös lentoyhtiöiden etujärjestö Airlines for Europe on pitänyt lentokoneiden valmistusta ja matkustajalentotoimintaa koskevia kriteereitä liian tiukkoina ja mahdottomina saavuttaa ainaakaan vuosikymmeneen. Valiokunta pitää tärkeänä, että lentoliikenteen sidosryhmillä on mahdollisuus osallistua sääntelyn valmisteluun.

(16) Saadun selvityksen perusteella valiokunta katsoo uusiutuvien lentopolttoaineiden merkityksen raportissa esitettyä keskeisemmäksi lentoliikenteen päästöjen vähentämisessä vaihtoehtojen käyttövoimien roolin ollessa muita liikennemuotoja pienempi ja käyttöönoton ollessa hitaampaa. Valiokunta pitää tärkeänä, että kriteeristö keskittyy lentoliikenteen päästöjen tosiasialliseen vähentämiseen.

(17) Valiokunta kantaa huolta siitä, että raportti ehdottaa uusiutuvien lentopolttoaineiden osalta käyttövelvoitetta, joka ei ole linjassa komission uusiutuvien lentopolttoaineiden käytön edistämistä koskevan asetusehdotuksen kanssa (ReFuelEU Aviation). Valiokunta pitää tärkeänä, että kriteeristö huomioi 55-valmiuspaketin samalla pyrkien riittävään tehokkuuteen ympäristötavoitteiden saavuttamiseksi.

(18) Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että taksonomia tulee merkittävästi vaikeuttamaan lentoasemien normaalien infrahankkeiden, kuten kapasiteetin lisäämisen ja perusparannuksen, rahoituksen järjestämistä ja nostaa rahoituksen kustannuksia. Edelleen on pidetty tärkeänä, että kriteereissä erotellaan lentoaseman kunnossapitotoiminta ja lentokoneiden kääntöön liittyvä ns. ground handling -toiminta ja kunnossapitotoiminta hyväksytään kestäväksi myös siltä osin kuin

Valiokunnan lausunto LiVL 3/2022 vp

sen ajoneuvoissa ja koneissa käytetään kokonaan uusiutuvia polttoaineita. Valiokunta katsoo, että taksonomian tulee edistää lentoasemien ympäristöystävällistä kehittämistä.

Raideliikenne

(19) Valiokunta korostaa, että valtaosa rautatieliikennettä koskevasta sääntelystä annetaan nykyään EU-tasolla, mikä tulee ottaa huomioon myös taksonomian yhteydessä. Rautatieliikenteen osalta liikennöintiin, infrastruktuuriin sekä tuotantoon ja teknologioihin liittyvät toiminnot tulisi saadun selvityksen mukaan määritellä ympäristön kannalta kestäviksi toiminnoiksi. Kriteerien tulisi omalta osaltaan toteuttaa tavoitetta kuljetusmuutosiirtymästä EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Edelleen vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta käyttövoimiksi tulisi lukeutua sähkön ja vedyn lisäksi myös biokaasu ja nestemäiset biopolttoaineet. Tämän vuoksi valiokunta pitää Suomen ehdottamaa lisäystä kannatettavana ja toteaa, että nestemäiset biopolttoaineet ovat osa raideliikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia, joita tulevaisuudessakin tarvitaan niiltä osin kuin rataverkko on sähköistämätön.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Liikenne- ja viestintävaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellä esitetyin painotuksin.

Helsingissä 17.2.2022

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen 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 lausunto LiVL 3/2022 vp

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker