

# Edelläkävijä EU?

TOUKOKUU 2021

---

EU-KATSAUS

---



KESKUS-  
KAUPPAKAMARI

# SISÄLTÖ



EDELLÄKÄVIJÄ EU – SUOMEN ETU .....	3
ELPYMISVÄLINE TULEE – OLETKO VALMIS?.....	4
DIGIVIHREÄSTÄ VIENNISTÄ VAHVISTUSTA SUOMEN KILPAILUKYVYLLE .....	5
RAHTIA RAITEILLE JA ÄLYÄ AUTOIHIN .....	6
KESTÄVYYSRAPORTOINTI KEHITTYY.....	7
TAKSONOMIA ETENEE .....	8
YRITYSVASTUU – PAINETTA MONESTA SUUNNASTA.....	9
UUSIA AVAUKSIA – EU-KAUPPADIILIEN TILA.....	10



**Timo Vuori**

Johtaja, kansainväliset asiat;  
Maajohtaja, Kansainvälinen  
kauppakamari  
timo.vuori@chamber.fi



**Mauri Kotamäki**

Pääekonomisti  
mauri.kotamaki@chamber.fi



**Päivi Wood**

Johtava asiantuntija,  
liikenne- ja elinkeinopolitiikka  
paivi.wood@chamber.fi



**Ville Kajala**

Johtava asiantuntija, yhtiö-  
ja arvopaperimarkkinaoikeus  
ville.kajala@chamber.fi



**Antti Turunen**

Vastuullisuusasiantuntija  
antti.turunen@chamber.fi

# EDELLÄKÄVIJÄ EU – SUOMEN ETU

Paljon on riittänyt puhetta Euroopan unionin ja sen 27 jäsenmaan elpymistoinmista, joilla koronan runtelema EU-maiden talouksia on haluttu tukea ja nostaa Eurooppa ”maailman johtavimmaksi uudeksi vihreäksi taloudeksi”.

Uuttahan tämä ei ole, sillä jo vuonna 2000 EU-huippukokouksen siunaaman Lissabonin strategian piti tehdä EU:sta ”maailman kilpailukykyisin talousalue” vuoteen 2015 mennessä. Tähän ei kuitenkaan ylletty, sillä maailmantalouden kriisit ja EU-maiden yhteistyön tehottomuus vesittivät tavoitteet.

Onko nyt vaarana, että EU:n kunnianhimoiset tavoitteet vihreästä ja digitaalisesta taloudesta vesittyvät? Toki on, jos elpymistoimet valuvat vanhojen rakenteiden ja velkojen hoitamiseen uudistumisen sijasta. Jos yritykset eivät voi markkinaehtoisesti rakentaa uutta taloutta, EU:n ylisääntely ja idealismi syövät yritysten eväät ja halun uudistua ja investoida Euroopassa. Tai jos EU ei pysty fiksuilla kauppatoimilla varmistamaan yrityksilleen tasavertaisempia toimintaedellytyksiä kotimarkkinoilla ja vientimarkkinoilla.

Suomessakin on jääty jauhamaan vuoden takaisia EU:n huippukokouksen päätöksiä, kun pitäisi keskittyä varmistamaan, että elpymistoimet hoidetaan järkevästi EU:ssa ja jäsenmaissa Suomi mukaan lukien. Ja meidän olisi oltava hereillä, avautuuko uusia vientikauppoja muista EU-maista suomalaisille yrityksille. Taaksepäin ei kannata katsoa silloin kun muu Eurooppa katsoo jo eteenpäin.

Poliittisista ja taloudellisista syistä Suomen on syytä toivoa, että EU ja 27 jäsenmaata tällä kertaa onnistuvat kunnianhimoisessa vihreän ja digitaalisen talouden strategiassa. Tämä on viimeisiä hetkiä Euroopalle pysyä mukana Kiinan ja Yhdysvaltojen kisassa maailmantalouden herruudesta. Ja Suomelle ainutlaatuinen tilaisuus myydä kestävä talouden ja digitaalisen todellisuuden ratkaisuita maiden käyttöön. Vihreässä ja digitaalisessa uudessa todellisuudessa Suomi voi olla maailman johtavia, ketteriä talouksia. Kunhan vain emme omilla toimilla ensin kampita EU-yhteistyötä ja sitten vielä ammu omaa maalia.

**Lisätiedot: Timo Vuori, johtaja**

*Tällä hetkellä Timo Vuori toimii myös Brysselissä Euroopan talous- ja sosiaalikomitean jäsenenä.*

# ELPYMISVÄLINE TULEE – OLETKO VALMIS?

---

EU:n kertaluontoiseksi tarkoitetun elpymisvälineen (Next Generation EU) tavoite on vauhdittaa yhteiskuntien toipumista koronakriisistä. Elpymisväline pitää sisällään 390 miljardia euroa avustuksina ja 360 miljardia euroa lainoina. Suomen elpymisvälineestä saama rahasumma selviää vuonna 2022 ja siihen vaikuttaa erityisesti talouden kehitys.

Kaikkien jäsenmaiden on hyväksyttävä elpymisväline kansallisesti. Toistaiseksi kaikki on sujunut suunnitelmien mukaan ja mm. Saksan perustuslakituomioistuin on elpymisvälineen hyväksynyt. Suomen perustuslakivaliokunta edellytti paketin hyväksymiseen eduskunnan kahden kolmasosan enemmistöä.

Elpymisväline jakautuu seitsemään ohjelmaan, joista elpymis- ja palautumistuki- väline (RRF) on kooltaan suurin. Suomessa yleisimmin viitatus kestävä kasvun ohjelman rahoitus tulee erityisesti EU:n elpymisvälineestä. Suomen tulee esittää Euroopan komissiolle kansallinen elpymis- ja palautumissuunnitelma, jotta se voi saada rahoitusta. Suunnitelma esitetään komissiolle toukokuussa, jonka jälkeen Komissio arvioi ja Euroopan neuvosto hyväksyy jäsenmaiden ohjelmat. Nykytiedon valossa Suomen ohjelma voisi olla hyväksytty loppukesästä.

Alustava elpymis- ja palautumissuunnitelma esittelee liki 300 sivun verran toimenpiteitä, jotka ovat sekä kilpailullisia että suoria tukia. Toimeenpanevia tahoja ovat mm. Business Finland, Työ- ja elinkeinoministeriö, KEHA eli kehittämis- ja hallintokeskus, ELY-keskukset sekä Suomen Akatemia.

Vuonna 2021 Suomi tulee saamaan noin 13 prosenttia kokonaissaannista eli noin 270 miljoonaa euroa. Hieman yli puolet rahoista jaetaan vuonna 2022 ja loput 30 prosenttia vuonna 2023.

**Lisätiedot: Mauri Kotamäki**



# DIGIVIHREÄSTÄ VIENNISTÄ VAHVISTUSTA SUOMEN KILPAILUKYVYLLE

---

Yksi suurimmista muutoksen ajureista liikennesektorilla on tarve vähentää päästöjä. Päästöjä vähentäville ratkaisuille liikennesektorilla on syntyessä laajat markkinat, kun EU-tason Kestävän ja Älykkään liikenteen strategian toteutus etenee. Strategian toteuttamiseksi on laadittu toimenpidesuunnitelma, joka sisältää yli 80 lainsäädäntöaloitetta liikennesektorille. Näillä lainsäädäntöaloitteilla myös luodaan kysyntää uudelleenratkaisuille ja liiketoimintamahdollisuuksille.

Liikenteen digivihreää siirtymää vauhditetaan edistämällä innovointia sekä datan ja tekoälyn käyttöä. Lisäämällä älyä liikennesektorin toimintamalleihin saadaan nostettua liikenneturvallisuuden tasoa, optimoituja kuljetusketjuja ja parannettua liikennejärjestelmän tehokkuutta. Liikenteen digitalisaation ja automaation avulla tavoitellaan EU:n etumatkaa liikennevälineiden valmistuksessa ja palveluissa sekä samalla parannetaan EU:n maailmanlaajuisia kilpailukykyä.

Liikkumisen tavat ja kuluttajien vaatimukset ohjaavat osaltaan liikenteen murrosta. Liikenteen uudet palvelut nojaavat vahvasti datan hyödyntämiseen. Komission tahtotilana on hyödyntää täysimääräisesti älykkäitä liikennejärjestelmiä (ITS), ja keskittyä tukemaan eri liikennemuotojen sisällyttämistä multimodaaliseen liikkumisjärjestelmään.

Suomessa on useita asemansa vakiinnuttaneita kestävän ja vihreän liikenteen ratkaisuja kehittäviä yrityksiä. Näiden yritysten pärjäämisellä tulee olemaan merkittävä vaikutus liikenteen ilmastoratkaisuihin, mutta myös Suomen kasvuun ja vientiin. Suomella on hieno mahdollisuus olla luomassa eurooppalaisia digivihreän liikenteen markkinoita.

**Lisätiedot: Päivi Wood**

# RAHTIA RAITEILLE JA ÄLYÄ AUTOIHIN

Euroopan komissio julkaisi Älykkään ja kestävä liikenteen strategian joulukuussa 2020. Strategia kattaa liikennesektorin viherryttämiseksi yli 80 lainsäädäntöalotetta, joiden avulla tavoitellaan 90 prosentin päästövähennyksiä liikennesektorilla. Päämääränä on ilmastoneutraali Eurooppa 2050.

Saastuttaja maksaa, käyttäjä maksaa periaate on yksi lainsäädäntöpaketin peruseriaatteista. Käytännössä liikenteen ulkoiset kustannukset sisällytettäisiin liikenteen hinnoitteluun, kuten esimerkiksi infran käyttömaksut sekä energia- ja ajoneuvomaksut. Komissio aikoo esittää kesäkuussa päästökaupan ulottamista merenkulkuun, ja lentoliikenteelle myönnettäviä päästökaupan ilmaisia oikeuksia tullaan vähentämään.

Toisena peruseriaatteena on tehdä kaikista liikennemuodoista kestävämpiä. Nykyistä riippuvuutta fossiilisista polttoaineista halutaan vähentää korvaamalla nykyistä kulkuneuvokantaa vähäpäästöisillä ja päästöttömillä kulkuvälineillä sekä edistämällä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä. Komissio tulee esittämään lainsäädäntöä henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästönormien tarkistamiseksi ja lisätoimenpiteitä vähähiilisten polttoaineiden tukemiseksi mahdollisesti vähimmäisosuuden tai kiintiöiden avulla. Komissio tuo myös ehdotuksen taksonomiasta. Lisäksi ilmailun ja merenkulun osalta annetaan lainsäädäntöehdotukset kestävästä polttoaineista.

Kolmas ohjaava periaate on siirtää kuljetuksia kestävämpiin liikennemuotoihin. Rahdin osuutta rautateillä ja sisävesillä halutaan nostaa samoin kuin kasvattaa matkustajaliikennettä rautateillä. Komissio tulee antamaan uuden lainsäädäntöehdotuksen koskien yhdistettyjä kuljetuksia, rautatieautomaatiota ja unionin sisävesiä koskevaa sääntelyä.

Automatisoidun ja verkottuneen multimodaaliliikenteen toteuttaminen on yksi keinoista vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Liikennejärjestelmän eri osiin lisätään älyä digitalisaation avulla ja eri liikennemuodot halutaan yhteentoimiviksi, päämääränä saumattomat kuljetusketjut.

**Lisätiedot: Päivi Wood**

# KESTÄVYYSRAPORTOINTI KEHITTYY

---

Komissio julkaisi 21.4. ehdotuksensa uudeksi kestävyysraportointidirektiiviksi (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD). Direktiivi korvaisi nykyisen muiden kuin taloudellisten tietojen raportointia koskevan direktiivin. Direktiiviehdotuksen tavoitteena on mm. laajentaa ja harmonisoida raportointia vastaamaan sidosryhmien lisääntyneitä tiedontarpeita vastuullisuuteen ja kestävyteen liittyvistä näkökohdista.

Nykyisin velvollisuus laatia selvitys muista kuin taloudellisista tiedoista on sel-laisilla pörssiyhtiöillä, pankeilla ja vakuutusyhtiöillä, joilla on yli 500 työntekijää. Komission ehdotuksen mukaan velvollisuus laatia kestävyysraportti laajenisi kaikkiin suuriin yrityksiin riippumatta siitä, onko yritys listattu vai ei. Myös pienten ja keskisuurten pörssiyhtiöiden tulisi vuodesta 2026 alkaen laatia kestävyysraportti. Komission ehdotuksen mukaan kestävyysraportti olisi jatkossa osa toimintaker-tomusta, kun sen voi nykyisin julkaista erillisenä selvityksenä.

Komissio ehdottaa myös, että kestävyysraportoinnin harmonisoimiseksi laa-dittaisiin kestävyysraportointistandardit. Pienet ja keskisuuret yritykset voisivat soveltaa vapaaehtoisesti niille laadittua erillistä standardia.

Tilinpäätös ja kestävyysraportin sisältävä toimintakertomus tulisi komission ehdotuksen mukaan laatia koneluettavassa XHTML-muodossa ja se tulisi toimit-taa kansalliseen tiedotevarastoon. Tilintarkastajan tulisi komission ehdotuksen mukaan varmentaa yleisluontoisella tarkastuksella kestävyysraportin tiedot sekä XHTML-merkinnät.

Direktiiviehdotus siirtyy nyt Euroopan parlamentin ja neuvoston käsittelyyn. Komission tavoitteena on, että direktiiviä sovellettaisiin 1.1.2023 ja sen jälkeen alkavilla tilikausilla.

**Lisätiedot: Ville Kajala**

# TAKSONOMIA ETENEE

---

Komissio on hyväksynyt EU:n kestävyysluokitusjärjestelmään (ns. taksonomia-asetus) liittyvän delegoidun asetuksen, jossa määritellään kriteerit ilmastomuutoksen hillinnän ja ilmastomuutokseen sopeutumisen kannalta kestäville liiketoiminnoille. Asetuksen mukaista kriteeristöä on määrä soveltaa 1.1.2022 alkaen. Asetus tulee voimaan, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto neljän kuukauden kuluessa ilmoita vastustavansa asetusta.



Komission on määrä hyväksyä kesäkuun loppuun mennessä asetus, joka määrittelee, miten taksonomia-asetuksen edellyttämät tiedot tulee esittää muita kuin taloudellisia tietoja koskevassa selvityksessä. Lisäksi komission on määrä laatia vuoden loppuun mennessä tekninen kriteeristö kestävyysluokitusjärjestelmän neljälle muulle ympäristötavoitteelle (vesivarojen ja merten tarjoamien luonnonvarojen kestävä käyttö ja suojele, siirtyminen kiertotalouteen, ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja vähentäminen sekä biodiversiteetin ja ekosysteemien suojele ja ennallistaminen).

Lisätiedot: Ville Kajala



# YRITYSVASTUU – PAINETTA MONESTA SUUNNASTA

Paine yritysvastuuta koskevalle sääntelylle on ollut viime vuosina kovaa eri EU-maissa – etenkin sen jälkeen kun Ranskassa säädettiin kansallisesta yritysvastuulaista v. 2017. Viimeisin jäsenmaa, jossa yritysvastuulain säätämistä on jo saavutettu poliittinen päätös, on Saksa. Suomessakin kansallisen yritysvastuulain säätäminen on otettu hallitusohjelmassa selvityksen kohteeksi.

Samanaikaisesti kun Suomessa vielä selvitetään kansallisen yritysvastuulain tarvetta, EU:ssa edetään jo kovaa vauhtia kohti EU-tason lainsäädäntöä. Euroopan komissio tulee julkaisemaan oman lakiesityksensä EU-tason yritysvastuuvuoroituksesta kesäkuussa. EU-sääntelyn yksi tavoite on nimenomaan välttää yritysvastuun pirstaloituminen eri jäsenmaissa noudatettaviin erilaisiin velvoitteisiin.

Komission esityksessä tullaan säätämään yritysten oikeudellisesta vastuusta koskien niiden toimintaa missä tahansa kohdemaassa. Yritysvastuulaissa tullaan myös määrittelemään yrityksen oikeudellinen vastuu toisten yritysten toiminnasta, silloin kun kyseinen toiminta tapahtuu yrityksen alihankinta- tai arvoketjussa. Oikeudelliset vastuut koskisivat ennen muuta alihankintaketjun toiminnassa ilmenneitä ihmisoikeusrikkomuksia ja mahdollisia ympäristövahinkoja.

Lakiesitys tulee vaatimaan jäsenvaltioiden ja Euroopan parlamentin hyväksynnän. Parlamentti antoi jo maaliskuussa oman varjoehdotuksensa, mistä uutisoitiin monissa medioissa. Parlamentin varjoehdotus on kuitenkin ennen muuta poliittinen ele, eikä siitä voi vetää johtopäätöksiä lopullisen yritysvastuulain sisällöstä. Varsinaisen lakiesityksen antaa Euroopan komissio.

Vaikka lopullisen sääntelyn yksityiskohdista tai voimaantuloajasta ei ole vielä varmuutta, on selvää, että valmisteilla oleva yritysvastuusäätely tulee lisäämään ympäristö- ja ihmisoikeusvastuuta koskevaa painetta kaikenlaisissa yrityksissä – erityisesti niissä, joilla on laaja alihankintaverkosto tai jotka itse toimivat osana suurten kansainvälisten yritysten alihankintaketjua.

**Lisätiedot: Antti Turunen**

# UUSIA AVAUKSIA – EU-KAUPPADIILIEN TILA

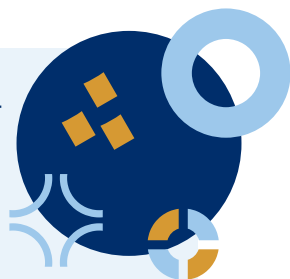
EU hoitaa kauppasuhteita kolmansiiin maihin kauppasopimuksilla. Niillä on tarkoitus luoda parempia mahdollisuuksia kaupankäyntiin ja poistaa kaupan esteitä. Yksittäiset jäsenmaat, kuten Suomi eivät enää voi neuvotella kahdenvälisiä kauppasopimuksia, vaan kaikki ovat 27 EU-jäsenmaan yhteiseksi hyväksi.

Yritysten kannalta kauppasopimukset helpottavat markkinoillepääsyä, karsivat tullee ja muuttavat kilpailuasetelmia. Kauppasopimusten vaikutusten arvioinnin on oltava keskeinen osa yrityksen lyhyen ja pitkän aikavälin liiketoiminnan strategiaa. Käynnissä olevia kauppaneuvotteluja EU:n ja kolmansien maiden välillä:

**Japani:** Vapaakauppasopimus tuli voimaan 1. helmikuuta 2019; neuvotteluohjeet hyväksyttiin vuonna 2012 ja sopimus ratifioitiin vuoden 2018 lopussa.

**Singapore:** Vapaakauppasopimus ja investointisuojasopimus on saatu neuvoteltua; vapaakauppasopimus tuli voimaan 21. marraskuuta 2019; investointisuojasopimus tulee voimaan kaikkien EU:n jäsenmaiden ratifioitua sen omien kansallisten menettelyjensä mukaisesti.

**Vietnam:** Erillinen vapaakauppasopimus allekirjoitettiin 30. kesäkuuta 2019; Euroopan parlamentti antoi sen jälkeen 12. helmikuuta 2020 hyväksyntänsä molemmille sopimuksille, ja neuvosto teki vapaakauppasopimuksen 30. maaliskuuta 2020; Vietnamin kansalliskokouksen on vielä määrä ratifioida sopimukset, ja EU:n jäsenmaiden on ratifioitava investointisuojasopimus



**Meksiko:** Sopimukseen päästiin huhtikuussa 2018; uudella sopimuksella korvataan sen ratifiointin jälkeen nykyinen EU:n ja Meksikon kokonais-sopimus, joka tuli voimaan vuonna 2000.

**Mercosur:** Argentiinan, Brasilian, Paraguayn ja Uruguayn muodostaman Etelä-Amerikan kauppaliittymän kanssa solmittavaan assosiaatiosopimukseen kuuluvaa kauppasopimusta koskevat neuvottelut saatiin päätökseen 28. kesäkuuta 2019; Parhaillaan sopimus Euroopan parlamentin arvioitavana. Mahdollinen voimaantulo on epäselvää.

**Chile:** Neuvottelut voimassa olevan vapaakauppasopimuksen uudistamisesta ovat meneillään; neuvotteluohjeet hyväksyttiin vuonna 2017.

**Australia ja Uusi-Seelanti:** Vapaakauppasopimuksesta neuvotellaan parhaillaan; neuvotteluohjeet hyväksyttiin vuonna 2018.

**Kiina:** Investointikumppanuussopimus (CAI) vahvistettiin poliittisesti joulukuussa 2021. Parhaillaan sopimus Euroopan parlamentin arvioitavana. Mahdollinen voimaantulo on epäselvää.





**KESKUS-  
KAUPPAMARI**

Keskuskauppamari, World Trade Center Helsinki,  
PL 1000, Aleksanterinkatu 17, 00100 Helsinki | puh. 09 4242 6200  
keskuskauppamari@chamber.fi |  @K3FIN  
[kauppakamari.fi](https://www.kauppakamari.fi)