

Nyt haetaan suomalaista liikennepäättäjää Euroopan parlamenttiin

Euroopan parlamenttivaalit
Äänestyspäivä 25.5.
Ennakköäänestys
14.–20. 5.

Suomi valitsee toukokuussa Euroopan parlamenttiin 13 edustajaa, jotka vastaavat noin 1,7 prosenttia 751 parlamentin jäsenestä. Mitä vähemmän jäsenvaltiolla on edustajia, sitä merkityksellisempi on kunkin henkilökohtainen panos. SKAL kysyi 144 ehdokkaalta heidän asenteistaan ja kiinnostuksestaan liikennekysymyksiin. Runsas kolmannes eli 48 meppiehdokasta vastasi. Se on paljon ajatellen kymmeniä vaalikoneita, joita ehdokkaille tarjotaan.

TYÖRYHMÄ: HEINI POLAMO, ANNELI SIMILÄ, JAANA SIVÉN

Ehdokasasettelu on ennennäkemätön, sillä joukossa on parikin ministeriä ja muita päivänpolitiikan kovia nimiä. Parlamenttipaikkojen suurta suosiota selittää useampi tekijä: EU:n valta jäsenvaltioihin nähden on kasvanut ja Eurooppa itse on muuttunut. Euroopasta on tullut talouskriisin seurauksena haavoittuvaisempi, ja EU-maiden tuotannon ja palveluiden kilpailukyky on kovilla kehittyviltä markkinoilta tulevan tarjonnan rinnalla. Myös poliittisessa ilmastossa on viilenemisen merkkejä. Ukrainan tilanteen tapaiset häiriöt tunkeutuvat yhä lähemmäs Brysseliä.

Oli syynä kokemuspisteiden haku, karräärin töksähtely kotimaassa tai kenties haave pitkästä EU-urasta, liikkeellä on nyt poikkeuksellisen paljon vaikutusvaltaisia poliitikkoja, joiden omaan tilanteeseen Bryssel näyttää juuri nyt sopivan. Äänestäjän kannattaa miettiä hieman meppiehdokkaiden vaikuttamiakin, mutta ennen kaikkea heidän kykyään ja motivaatiotaan. EU:n taloushuolien ja maailmanpolitiikan haasteiden vuoksi EU-päättäjiksemme tarvitaan entistäkin tarkemmin seulottu joukko. Tulevaa suuntaa EU:ssa on mietittävä todella tarkkaan.

Mitä Euroopan parlamentti tekee?

Euroopan parlamentin valta lainsäätäjänä ja rahavirtojen ohjailijana kasvoi vuoden 2009 EU-vaalien jälkeen, kun viimei-

nenkin jäsenvaltio ratifioi nk. Lissabonin sopimuksen.

Euroopan parlamentti päättää paljosta, muun muassa:

- EU:n lainsäädännöstä yhdessä Euroopan neuvoston kanssa
- Budjetista yhdessä Euroopan neuvoston kanssa
- Kansainvälisistä sopimuksista.

Lisäksi parlamentti valitsee ja hyväksyy Euroopan komission sekä sen puheenjohtajan, ja valvoo komissiota.

Miten yksittäinen MEP voi vaikuttaa?

Vaikka isoilla mailla ja parlamenttiryhmillä on paljon valtaa EU:ssa, myös yksittäiset ihmiset voivat saada paljon aikaan. Mepin on oltava uuttera ja rautainen verkostoituja, jotta saa luotua vaikuttamisessa vaadittavat suhteet. Hänen on pystyttävä ottamaan haltuun monimutkaisia asiakokonaisuuksia ja nähtävä niiden vaikutukset oman maan ja EU:n tilanteeseen. Direktiivejä ja asetuksia muovaavissa työryhmissä ja niitä parlamentille esittelevissä valiokunnissa on hallittava myös laaja kirjo erilaisia toimialoja. Siinä SKAL:n kaltaiset asiantuntijajärjestöt voivat olla suureksi avuksi.

Parlamentin jäsenet vaikuttavat muun muassa:

- valiokunnissa ja poliittisissa ryhmissä
- niin kutsuttuina raportöörinä ja varjoraportöörinä (ks. sivu 23)

- epävirallisissa keskusteluissa ja neuvotteluissa sekä vaikuttamalla teksteihin
- tekemällä kysymyksiä ja aloitteita komissiolle, EU-tason järjestöille ja sidosryhmille
- toimimalla kotimaassa ja rakentamalla yhteyksiä kotimaan ja "Brysselin" välille.

Uusi parlamentti starttaa kesällä

Äänestystulos EU-vaaleista tiedetään viimeistään 26. toukokuuta, ja parlamenttiryhmit kokoavat rivinsä heti kesäkuun alussa. Viimeistään silloin täytyy uusien meppien valita, mihin ryhmään hakeutuvat. Euroopan parlamentti järjestäytyy 1. heinäkuuta ja valitsee puhemiehensä. Puheenjohtajan valinta osuu Yhdysvaltain itsenäisyyspäivään 4. heinäkuuta. Tämän jälkeen asetetaan pöydälle komissaariehdokkaiden nimet. Syyskuussa parlamentti hyväksyy Euroopan komission, joka astuu saman tien virkaansa.

Suomen nykyiset mepit:

- **Tarja Cronberg**, (Vihreät, Greens/EFA)
- **Sari Essayah** (kristillisdemokraatit, EPP)
- **Satu Hassi** (Vihreät, Greens/EFA)
- **Liisa Jaakonsaari** (SDP, S&D)
- **Anneli Jäätteenmäki** (Keskusta, ALDE)
- **Eija-Riitta Korhola** (kokoomus, EPP)
- **Riikka Pakarinen** (Keskusta, ALDE)
- **Sirpa Pietikäinen** (Kokoomus, EPP)
- **Mitro Repo** (SDP, S&D)
- **Petri Sarvamaa** (Kokoomus, EPP)
- **Hannu Takkula** (Keskusta, ALDE)
- **Sampo Terho** (Perussuomalaiset, EFD)
- **Niils Torvalds** (RKP, ALDE)



Lisätietoa vaaleista:

www.vaalit2014.eu
www.pollwatch2014.eu
www.electionista.com
www.europedecides.eu

Liikennevaliokuntaan

ei pääse ihan noin vain. Valiokuntapaikkoja tulee auki suhteessa omaan parlamenttiryhmään, ja valiokuntaan mielivien onkin itse aktiivisesti tuotava itseään esille tullakseen huomioiduksi. Kun parlamenttiryhmien puheenjohtajat on valittu, ryhmien pääneuvottelijat neuvottelevat valiokuntapaikoista. Pienimmille ryhmille voi olla tarjolla esimerkiksi valiokuntien varapuheenjohtajan paikkoja.



He pyrkisivät liikennevaliokuntaan

Suomi ja erityisesti kuljetusala tarvitsevat jatkossakin väkevän vaikuttajan EU:n liikennevaliokuntaan eli TRAN:iin. Logistisesti haastavassa maassamme liikenne on kiinteämmin kytköksissä kansantalouteen ja kilpailukykyyn kuin monessa keskisen Euroopan maassa. Kyselyymme vastanneesta 48 meppiehdokkaasta poimimme tähän ne, jotka olivat varmoja siitä, että pyrkisivät EU:n liikennevaliokuntaan tullessaan valituiksi.

Kyselymme perustui SKAL:n vaaliteemoihin, jotka esittelimme maaliskuun Kuljetusyrittäjässä. Yllättävän moni oli samoilla linjoilla kabotaasin avaamisesta ja polttoaineveron palautusjärjestelmästä.

Suomi suunnannäyttäjänä	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä
Suomen tulee olla aloitteellinen ammattiliikenteen lainsäädännön uudistamisessa		
Suomi saavuttaa EU:n energiatehokkuustavoitteet liikenteen osalta (9 prosentin energiansäästö vuoteen 2016 mennessä)		
EU:sta tulee osittain turhaa tai liian tiukkaa säätelyä (esimerkiksi ns. yrittäjäkuljettajan työaikadirektiivi), jota haluan vähentää		
Rikkidirektiivi on Euroopalle ja Suomelle hyvä asia		
Teknologiamaana Suomen tulee panostaa merkittävästi logististen järjestelmien kehittämiseen ja tuotteistamiseen		

Vapaata, mutta vastuullista liikkuvuutta	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä
Kuljetuspalveluiden tarjoajan kansallisuus ei ole olennainen asia kilpailutuksessa		
Maamme teollisuuden kannalta kuljetuspalveluiden edullisuus on tärkeintä		
EU:n vapaan liikkuvuuden ja tehokkaiden sisämarkkinoiden tavoite on Suomelle hyvä asia		
Kabotaasiliienne tulisi sallia rajoituksetta		
Huoltovarmuuden kannalta elinvoimainen kotimainen kuljetuselinkeino on välttämättömyys	KAIKKI	



Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä

Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä



Kai Pöntinen, 51 vuotta
Lapua
Kansallinen Kokoomus
Yrittäjä ja kunnallispolitiikko,
Koulutus: merkonomi



Petri Sarvamaa, 53 vuotta
Helsinki
Kansallinen Kokoomus
MEP, Euroopan parlamentin jäsen

Liikenne- ja matkailuvaliokunta
Talousarvion valvontavaliokunta,
EPP-ryhmän varakoordinaattori
Maatalousvaliokunta, varajäsen
Ammatti: Toimittaja



Mirja Vehkaperä, 38 vuotta
Haukipudas
Keskusta
Kansanedustaja, Eduskunnan
liikenne- ja viestintävaliokunnan
sekä ympäristövaliokunnan jäsen
Ammatti: Luokanopettaja



Timo Keskitalo, 52 vuotta
Helsinki
Kristillisdemokraatit
Ammatti: Pastori,
maahanmuuttajatyöntekijä



Maria Tolppanen, 61 vuotta
Vaasa
Perussuomalaiset
Kansanedustaja, Eduskunnan
suuren valiokunnan sekä työelämä-
ja tasa-arvovaliokunnan jäsen
Ammatti: Toimittaja



Kari Uotila, 59 vuotta
Espoo
Vasemmistoliitto
Kansanedustaja, Eduskunnan
valtiovainvaliokunnan jäsen
Ammatti: Levyseppä



Merja Kyllönen, 37 vuotta
Suomussalmi
Vasemmistoliitto
Kansanedustaja, Eduskunnan
tarkastusvaliokunnan jäsen
Ammatti: Bioanalyytikko



Peter Fryckman, 63 vuotta
Helsinki
Muutos 2011 –puolueen ehdokas
Ammatti: Liikemies



Kilpailukykyä EU:lle ja Suomelle joustavuudella	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä
Kansallista logistiikkastrategiaa tulisi kehittää elinkeinoelämän, asiantuntijoiden ja päättäjien yhteistyöllä		
Pienet ensin -periaatteen mukaan sääntely on sovittava pienten yritysten olosuhteisiin		
Kannatan polttoaineveron palautusjärjestelmää kotimaisille kuljetusyrityksille		
Bensiinin ja dieselin verotasojen yhtenäistäminen olisi haitallista Suomen kilpailukyvyllä		
Tavaroiden kuljettaminen Suomessa on liian kallista		
Kannatan tavaraliikenteen painopisteen siirtämistä teiltä raiteille		
Raskaan liikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaikasäädöksiin tulisi saada joustoa		

Suomen tieverkko kuntoon EU-rahoituksella ja Vinjet -maksuilla	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä
Liikenneinfran keskeisten linjausten tulisi kantaa vaalikausien yli		
Tiehankkeiden elvyttävä vaikutus on vähäinen		
Kannatan tiemaksujen (esimerkiksi Eurovignette) pikaista käyttöönottoa Suomessa		
Suomen kannattaa odottaa älyliikenteen tuomia sähköisiä ratkaisuja tiemaksuissa		
Nykyinen tienpidon taso on riittävä		
Suomen tulisi aktiivisesti hakea EU-rahoitusta tiehankkeisiin		
Suomen teollinen kilpailukyky vaatii hyväkuntoisen tieverkon		

Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä

Ei samaa eikä eri mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä

Kaikkien ehdokkaiden vastaukset: www.skal.fi/eurovaalit2014

■ Kummiryttäjä **Juhani Kaikkosella** on **Merja Kyllöses-tä** vain myönteistä kerrottavaa. Vaikka liikenneministerin kiireet ovat verottaneet yhteydenpitoa, Kyllösen on käynyt alueen isommissa kokouksissa ja vastannut aikataulunsa puitteissa viesteihin. Samaa viestiä tulee SKAL:n piiristä laajemminkin: Kyllöstä on nähty runsaasti kuljetusalan tilaisuuksissa, ja häntä on päässyt nykäisemään hihasta ilman suuria seremonioita.

Kyllösen viesti kuljetusryttäjille:
Saksan mallin mukainen edunvalvontatyö, jossa kaikkien liikennemuotojen toimijat tekevät yhdessä työtä koko liikennejärjestelmän ja lainsäädännön kehittämisen hyväksi antaisi meidänkin edunvalvonnallemme uutta potkua maalla, merellä ja ilmassa! Merkittävä keino torjua kabotaasia olisi tehdä suomalaisesta kuljetusjärjestelmästä yhdessä tehokas ja asiakkaita luotettavasti palveleva. Ks. myös sivut 30–31.

■ **Maria Tolppasen** ja **Kari Uotilan** kummiryttäjät **Åke Hudd** ja **Jari Virtanen** eivät olleet saaneet tuntumaa kansanedustajiinsa vaalikauden aikana. Yhteydenpito on jäänyt valitettavan yksipuoliseksi. Tolppanen on ottanut kantaa tieasioihin ja määrärahoihin pohjalaislehdissä SKAL:n kannalta myönteisessä hengessä. Kari Uotila puolestaan on ollut mukana SKAL:n eduskuntavierailuissa ja logistiikkaseminaareissa, ja on sitä kautta tuttu mies edunvalvojillemme.

Uotilan viesti kuljetusryttäjille:
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston pitkäaikaisena jäsenenä olen saanut paljon tietoa Suomen ja EU:n liikenneasioista. Nyt olen ehdolla europarlamentiin ja toiveenani siellä on päästä liikennevaliokuntaan vaikuttamaan EU:n liikennepolitiikkaan.

Tolppasen viesti kuljetusryttäjille:
Kuljetusryttäjät on ajettu ahtaalle. Kabotaasin vapautuminen voi olla lopullinen niitti kannattavuudelle. Eurorekat rikkovat maantiet. Jollei siltoja ja pikkuteitä korjata, loppuu tavarankuljetus. Polttoaineen hinta on käsittämättömän korkea. Jos kortti joutuu kuivumaan saa omistajakuljettaja moninkertaisen rangaistuksen. Trafin koulutukset ovat valtava rasite, ja näen ne osittain rahastuskeinona. Hyttiin nousun ja laskeutumisen opettelu viiden vuoden välein. Omistajakuljettajilta on viety ryttäjävapaus. Tässä vain muutama epäkohta.

■ **Timo Keskitalo** ja **Peter Fryckman** eivät ole entuudestaan tuttuja SKAL:n väelle.

Fryckmanin viesti kuljetusryttäjille:
Kustannustaso Suomen liikenteen kannalta on kestämätön.
1) Kotimaiselle tavaraliikenteelle polttoaineen hintatuki
2) Ei uusia veroja tavaraliikenteelle 3) Kotimainen kuljetusliikenne on säilytettävä 4) Ulkomaisille tiemaksu tienhoidon tarpeisiin 5) Ammattikuljettajan tutkinto säädettävä uudelleen 6) Vihreälle pakotuspolitiikalle loppu 7) Jos Suomen etu ja EU:n direktiivi ovat ristiriidassa, on toimittava Suomen edun mukaan 8) Tiemaksut eivät saa koskea ammattiliikennettä 9) Pienet kuljetusliikkeet ovat yhtä tärkeitä Suomen kannalta kuin suuret 10) Minun puolueeni on Suomi.

Mitä tiedämme ehdokkaista, entä mitä he tietävät alastamme?

■ **Petri Sarvamaa** on lyhyen meppikautensa aikana tullut SKAL:lle hyvin tutuksi. Hän on toiminut ”rekkadiirektiivin” varjoraporttöörinä ja tehnyt ison urakan moduuliliikenteen jatkumiseksi. Sarvamaa on tuttu myös useammalle jäsenyhdistykselle, jotka ovat joko vierailleet Brysselissä tai kutsuneet Sarvamaan kokouksiinsa.

Sarvamaan viesti kuljetusryttäjille:
Jatkakaa hyvää suomalaista työtä!
Ks. myös sivu 23 ja 52 (rekkadiirektiivi-juttu ja erikoisjärjestöjen juttu).

■ Lapuan Kuljetusryttäjät ry:n sihteeri **Jussi Katajamäki** kertoo, että ehdokas **Kai Pöntinen** toimii Lapualla kunnanvaltuuston puheenjohtajana. Piennellä paikkakunnalla kaikki tuntevat kaikki, mutta Pöntisellä ei tietävästi ole sen enempää yhteyksiä kuljetusalalla.

Pöntisen viesti kuljetusryttäjille:
Jos tulen valituksi Euroopan parlamenttiin, teen itsekin ryttäjänä parhaani suomalaisen kuljetusryttäjyyden puolesta. Toivon myös MEP Petri Sarvamaalle menestystä vaaliin, sillä hän on tehnyt kuljetusalalle hyviä tekoja.

■ **Mirja Vehkaperän** kummiryttäjä **Hannu Mustakangas** kiittelee kummilastaan, joka on tosissaan kuunnellut ryttäjää. Lähinnä ryttäjän omat kiireet ovat rajoittaneet yhteydenpitoa: ”Kun olen ottanut Mirjaan yhteyttä, on vastaanotto ollut aina hyvä. Kävimme isommalla porukalla taannoin eduskunnassa, jossa Mirja ja muutama muu ottivat meidät hyvin vastaan. He kiittivät selkeistä viesteistämme koskien muun muassa ajo- ja lepoaikoja.”

Vehkaperän viesti kuljetusryttäjille:
Suomen työllisyyden ja kilpailuvyön edellytykset ovat toimivat sekä hyvätaoiset liikenneverkot. En hyväksy Suomen hallituksen 100 miljoonan euron vuosittaista leikkausta perusväylänpitoon. Liika byrokratia ja sääntely EU-tasolta on syönyt kuljetusalan kannattavuutta. Sääntelyä pitää vähentää. Euroopan parlamentissa on lobattava TEN-T rahoitusta Suomeen.