E-kirje: Komission tuleva ehdotus EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta merenkulkuun

Kuuleminen eduskunnan ympäristövalio-kunnassa 5.5.2021

Niina Honkasalo, LVM



LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

TAUSTAA: Politiikkatoimet merenkulun päästöjen vähentämiseksi

- Tähän mennessä kv-merenkulun (ml. EU-jäsenmaiden välinen merenkulku) päästövähennyskeinoista sovittu IMO:ssa
- Tällä hetkellä muissa liikennemuodoissa enemmän EU-toimia kuin meriliikenteessä
- **Komission ehdotus merenkulun päästökaupasta tulossa päästökauppadirektiivin uudistuksen yhteydessä aikaisintaan 30.6.2021**
- Ehdotus päästökaupasta on osa laajempaa Fit for 55 –ilmastopakettia, jossa tavoitteena korotetun 2030 tavoitteen saavuttaminen
- Muitakin EU-toimia kuin päästökauppa suunnitteilla merenkulun päästöjen vähentämiseksi

Merenkulun päästökaupan toteutus: keskeisimpiä valintoja ilmaston ja kilpailukyvyn näkökulmasta

- Päästökaupan maantieteellinen kattavuus
  a) EU:n sisäinen (suppea) TAI
  b) EU:n sisäinen + matkat satamiin kolmansissa maissa (laaja) TAI
  c) Edellä mainittujen välimuoto
- Päästökaupan erillisyys tai yhdistyminen muuhun päästökauppaan
- Päästökatto ja etenemispolku
- Päästökaupan piiriin kuuluvien alusten kokoraja
- Päästöoikeuksien jakotapa: huutokauppa, ilmaisjako tai näiden yhdistelmä
- Päästöoikeuksien huutokauppakauppatulojen käyttö

Merenkulun päästökaupan maantieteellisen kattavuuden vaikutukset ilmaston ja kilpailukyvyn näkökulmasta

- Päästökaupan laajempi maantieteellinen kattavuus nostaa päästökaupan kattaman päästömäärän kokonaisuudessaan yli kaksinkertaiseksi -> vaikuttavampi vaihtoehto ilmaston kannalta

- Riskinä on, että laajemman kattavuuden mahdolliset negatiiviset vaikutukset kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n neuvotteluihin voisivat johtaa lopulta globaalisti vähäisempiin päästövähennyksin. Lisäksi riskinä kolmansien maiden voimakkaammat reaktiot.

- Laajempi kattavuus luo tasapuolisemman toimintaympäristön EU-maiden kesken kuin EU:n sisäinen kattavuus, mikä on merkittävää

- Laajan kattavuuden kokonaiskustannukset kauppamerenkululle n. 90% korkeammat kuin suppeamman maantieteelliseen kattavuuden

- Kilpailukykyvaikutusten kannalta merkittävää myös missä määrin kolmannet maat ottavat käyttöön vastaavia päästövähennystoimia

- Maantieteellisen kattavuuden vaikutuksia kilpailukykyyn selvitetään edelleen

Suomen kanta

Suomi pitää tärkeänä, että Fit for 55 -lainsäädäntöuudistuksella kokonaisuutena saavutetaan **vähintään 55 % ilmastotavoite**.

Suomi jatkaa vaikuttamista merenkulun päästökaupan valmisteluun siten, että komission ehdotus **vähentäisi tehokkaasti päästöjä** sekä sisältäisi elementtejä, joilla pidetään huoli **suhteellisesta kilpailukyvystä** ja huomioidaan talvimerenkulun erityisolosuhteet.

Suomi pitää **talvimerenkulun** huomioimista tärkeänä merenkulun päästökauppaa suunniteltaessa.

Suomen kanta

Suomi pitää tärkeänä, että merenkulun päästökauppa toteutetaan **maantieteelliseltä kattavuudeltaan ja muiden ominaisuuksien osalta tavalla, joka huomioi vaikutukset Suomen elinkeinoelämälle koituvaan kustannustasoon ja suhteelliseen kilpailukykyyn** eri toimialojen kannalta EU:n sisämarkkinoilla ja kansainvälisesti.

Vaikutukset kustannustasoon ja suhteelliseen kilpailukykyyn riippuvat keskeisesti päästökaupan maantieteellisestä kattavuudesta ja Suomi pitää tärkeänä, että maantieteellisen kattavuuden valintaa tarkastellaan sekä tästä että **ilmastopoliittisesta** näkökulmasta.

Päästökaupan maantieteellisen kattavuuden valinnalla on merkitystä paitsi kilpailukyvyn myös ohjauskeinon vaikuttavuuden ja päästövähennysten näkökulmasta.

Suomi tuo esille negatiivisia kilpailukykyvaikutuksia vähentäviä elementtejä.

Suomen kanta

Käytettävissä olevien tietojen pohjalta on arvioitu olevan **liian riskialtista ottaa ennakolta kantaa konkreettiseen ratkaisuun maantieteellisestä soveltamisalasta**.

Mikäli kustannus- ja kilpailukykyvaikutuksiin keskittyvä selvitys tai muut **lisätiedot** antavat ilmastovaikutuksia koskevien tietojen ohella jatkossa **riittävän pohjan Suomen kannalta edullisen maantieteellisen kattavuuden tunnistamiseen, Suomi voi edellä kuvatun perusteella vaikuttaa komission valmisteluun tältä osin myös ehdotuksella konkreettisesta ratkaisusta.**

Suomen kanta

Suomi katsoo, että **kunnianhimoiset kansainväliset toimet meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi olisivat kaikkein vaikuttavimpia**.

Globaalien toimien lisäksi merenkulussa tarvitaan **kunnianhimoisia, huolella kohdistettuja EU:n toimia** päästövähennysten edistämiseksi ja korotetun 2030 tavoitteen saavuttamiseksi.

Suomi korostaa, että **kaikkien sektoreiden tulee osallistua** korotetun 2030 tavoitteen saavuttamiseen.