Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

4.5.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle

E 51/2021 vp EU:n päästökauppajärjestelmän laajentaminen merenkulkuun

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tukee 1,5 asteen ilmastopolitiikkaa Pariisin sopimuksen mukaisesti ja sen edellyttämiä toimia. EK tukee EU:n hiilineutraaliustavoitetta 2050 mennessä sekä Suomen tavoitetta hiilineutraaliudesta 2035. EK kannattaa myös komission ehdotusta nostaa EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoite 55 %:iin.

Merenkulussa tarvitaan yhtä kunnianhimoisia päästövähennyksiä kuin kaikilla muillakin toimialoilla. Merenkulun päästövähennystoimien tulee olla globaalisti tasaveroisia ja niistä tulee sopia Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa. EU:n tulee vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa, jotta merenkulun päästöjen vähentäminen saadaan Pariisin sopimuksen mukaiselle polulle.

EU:n komissio esittää osana Green Deal ohjelmaa päästökauppamekanismia ohjauskeinoksi meriliikenteen päästöjen vähentämiseen. Koska toistaiseksi ei ole tiedossa, millaista päästökauppajärjestelmää komissio tulee esittämään, ei myöskään voida arvioida vaikutuksia Suomen elinkeinoelämän kannalta. Perusmuistiossa on hyvin kuvattu päästökaupan rakenteen lukuisia vaihtoehtoja ja vaikutuksia, jotka voivat vaihdella suurestikin ratkaisusta riippuen.

Muistiossa todetaan, että Suomi vaikuttaa EU:n merenkulun päästökaupan valmisteluun, jotta siinä huomioidaan aiheutuva kustannustaso ja yritysten kilpailukyky eri toimialoilla sekä talvimerenkulun erityisolosuhteet. Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää näitä linjauksia hyvinä.

Merenkulun päästövähennykset liittyvät erityisesti teollisiin toimialoihin, joiden kaupankäynnin merenkulku mahdollistaa. Teolliset toimialat ovat globaalissa kilpailussa ja merenkulku on osa yritysten kilpailukykyä.

Muuhun Eurooppaan verrattuna poikkeukselliset talviolosuhteet edellyttävät jäävahvisteisia aluksia, jotka ympärivuotisessa käytössä lisäävät energian kulutusta ja päästöjä. On erittäin hyvä, että komissiolle on tehty konkreettinen ratkaisuehdotus, jonka perusteella jäävahvisteisille aluksille ei aiheutuisi ylimääräistä taakkaa muihin aluksiin verrattuna.

Liikenne- ja viestintäministeriö teettää toukokuun loppuun mennessä selvityksen, jossa arvioidaan päästökaupan aiheuttamia

lisäkustannuksia ulkomaankaupalle eri vaihtoehdoissa. Alustavasti on arvioitu, että esimerkiksi päästöoikeuden 44 euron hinta aiheuttaisi merikuljetuksiin 220 miljoonan euron lisäkustannuksen vuosittain. Tämä osoittaa, että päästökaupalla voi olla merkittäviä kustannusvaikutuksia ulkomaankaupalle. Siksi on tärkeää pystyä suuntaamaan päästökaupan rakennetta niin, että kustannuksia voidaan minimoida tinkimättä ilmastotavoitteista. Yksi keskeinen elementti on päästöoikeuksien ilmaisjako, jonka osuus esimerkiksi lentoliikenteen päästökaupan käynnistyessä oli 90 %.

Erittäin tärkeä on myös pystyä arvioimaan vaikutuksia neuvottelujen edetessä, jotta ratkaisua voidaan ohjata ilmastotavoitteiden ohella kustannustehokkaaseen ja kilpailukykyä vahvistavaan suuntaan. Yhtä lailla tärkeä on arvioida, millaisia liiketoiminta- ja kasvumahdollisuuksia merenkulun ympäristösääntelyn luo yrityksille.

Lisäksi Suomen EU-vaikuttamisessa on varauduttava käsittelemään komission suunnitelmaa, jossa muun muassa merenkulun päästökauppatulot olisivat uusi rahoituslähde EU:lle covid-19 -pandemiasta toipumiseen otettujen yhteisvastuullisten elpymisvelkojen takaisinmaksuun. Takaisinmaksuun käytettäviä mahdollisia uusia omia varoja on arvioitava huolellisesti. Toteuttamiskelpoisia, riittäviä ja vakaita, uusia tulonlähteitä on vaikea löytää. Esillä olleiden esimerkkien osalta on olemassa riski, että ne lisäävät eurooppalaisen elinkeinoelämän kustannuksia, heikentävät kilpailukykyä ja johtavat kauppakumppaneiden vastatoimiin.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoo, että meriliikenteessä ei tulisi ottaa käyttöön keskenään päällekkäisiä ohjausmekanismeja. EU-käsittelyssä tulee tarkastella, miten päästökauppa toimisi yhteen uuden mahdollisen jakeluvelvoitteen kanssa (FuelEUMaritime-aloite) sekä IMO:ssa mahdollisesti päätettävien lyhyen ja keskipitkän aikavälin päästövähennyskeinojen kanssa.