Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO
18.10.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

ASIA: U 60/2021 VP VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ EDUSKUNNALLE KOMISSION EHDOTUKSESTA EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI (PÄÄSTÖKAUPPA-DIREKTIIVIN MARKKINAVAKAUSVARANTOPÄÄTÖKSEN JA MERILIIKENTEEN MRV-ASETUKSEN MUUTTAMINEN) SEKÄ KOMISSION EHDOTUKSESTA EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI (MARKKINAVAKAUSVARANTOPÄÄTÖKSEN MUUTTAMINEN)

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan liittyen.

SV tukee valtioneuvoston kantoja meriliikenteen MRV-asetukseen liittyen. Pidämme hyvänä valtioneuvoston näkemystä siitä, että päästökaupan ulottaminen merenkulkuun toteutetaan tavalla, joka huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyvyn ja erityisolosuhteet sekä maantieteellisen sijainnin.

On pettymys, että komissio ei ole ehdotuksessaan huomioinut talvimerenkulkua millään tavalla. Merenkulun turvallisuuden ja sujuvuuden sekä tasapuolisten kilpailuolosuhteiden varmistamiseksi on talvimerenkulun huomioiminen välttämätöntä. Tuemme valtioneuvoston kantaa siitä, että päästökaupan soveltamisessa merenkulkuun tulee huomioida talvimerenkulun erityisolosuhteet. **SV:n näkemyksen mukaan neuvottelujen lähtökohtana tulee olla, että Suomi ei hyväksy esitystä, jossa talvimerenkulun vaatimuksia ja vaikutuksia ei ole huomioitu.**

SV tukee valtioneuvoston kantaa, jonka mukaan päästökauppadirektiiviä tulisi päivittää kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ottaessa käyttöön globaalin markkinaehtoisen ohjauskeinon. Komission esitys sisältää aiheeseen liittyvän kirjauksen, mutta se ei mielestämme ole riittävän sitova ja eikä näin ollen poista päällekkäisen sääntelyn riskiä. **SV pitää tärkeänä sitä, että direktiivissä tehtäisiin nykyistä vahvempi kirjaus, joka selkeästi edellyttäisi, että EU:n alueellinen järjestelmä liitetään osaksi globaalia markkinaehtoista ohjauskeinoa sellaisen tullessa käyttöön.**

EU:n 55-valmiuspaketti tuo mukanaan paljon uutta lainsäädäntöä sekä uudistaa olemassa olevia säädöksiä. Tässä vaiheessa on hyvin haasteellista hahmottaa eri toimenpiteiden yhteisvaikutuksia. SV yhtyy valtioneuvoston näkemykseen esitysten kokonaistarkastelun tarpeellisuudesta ja **korostaa, että paketin sisältämien ehdotusten kokonaisvaikutukset ja mahdolliset ristiriitaisuudet tulee tunnistaa ja arvioida kattavasti mahdollisimman ripeällä aikataululla.**

SV kannattaa valtioneuvoston näkemystä siitä, että huutokauppatuloja on tärkeä hyödyntää meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Merenkulkuala tarvitsee varmuutta siitä, että vähä- ja nollapäästöisiä polttoaineita on tulevaisuudessa saatavilla ja niiden hinta on kilpailukykyinen. Uusien polttoaineiden ja niihin liittyvien teknologioiden kehitys on edellytys meneillään olevan uudistumisen läpiviemiselle ja päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle. **SV:n kanta on, että merenkulusta kerättävät päästökauppatulot tulisi ohjata täysimääräisesti hiilineutraalin meriliikenteen kehittämiseen ja aluskannan uudistamiseen tarvittaviin investointeihin.**

Valtioneuvosto toteaa omassa kannassaan, että se tukee komission esityksiä maantieteellisestä kattavuudesta, sisällytettävien alusten koosta ja päästöistä, mutta on valmis tarvittaessa tarkastelemaan myös muita vaihtoehtoja. Näiden esityskohtien osalta SV esittää kantanaan seuraavaa:

- SV kannattaa laaja maantieteellistä soveltamista päästökaupan vaikuttavuuden aikaansaamiseksi. Lisäksi vain EU:n sisäisten matkojen sisällyttäminen heikentäisi etenkin lähimerenkulun kilpailukykyä.
- SV kannattaa aluskoon laajentamista alle 5000 GT aluksiin. Laajentaminen vähentäisi kuljetusmarkkinoiden jakautumisen riskiä minimoimalla aluskokoon liittyvää ohjausvaikutusta. Aluskoon laajentaminen toisi järjestelmän piiriin enemmän aluksia, mikä lisäisi vaikuttavuutta. Tunnistamme, että sääntely tulisi koskemaan nykyistä useampia yrityksiä, joista osa olisi kooltaan pieniä. Hallinnollista taakkaa voisi kuitenkin pienentää tarjoamalla yrityksille mahdollisuus osallistua päästökauppaan myös hallinnollisesti yksinkertaisemmalla menetelmällä. Tällainen voisi olla esimerkiksi varustamoelinkeinon eurooppalaisen kattojärjestön (ECSA) esittämä rahastomalli.
- SV kannattaa suhteellisuusperiaatteen perusteella komission ehdotusta ja valtioneuvoston sitä tukevaa kantaa siitä, että järjestelmä sisältäisi vain hiilidioksidipäästöt.

Sinikka Hartonen
Johtava asiantuntija, Suomen Varustamot ry