Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Keskuskauppakamari kiittää mahdollisuudesta antaa kirjallinen asiantuntijalausunto Valtioneuvoston kirjelmästä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen).

Merenkulku

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan meriliikenteen liittäminen osaksi päästökauppamekanismia on kannatettava.

Keskuskauppakamari pitää erityisen tärkeänä sitä, että komission ehdotuksen mukaisesti yli 5000 bruttovetoisuuden aluskoosta pidetään kiinni neuvotteluiden edetessä. Tämä rajaus osaltaan edesauttaa yhteensovittamista kansainvälisen tason ratkaisujen kanssa, koska aluskoko yli 5000 bruttovetoisuus on linjassa kansainvälisellä tasolla olevien järjestelmien kanssa. Mikäli soveltamisalaa halutaan ulottaa kohti pienempiä aluksia EU-tasolla, se tulee vaikeuttamaan yhteensovittamista kansainvälisellä tasolla. Keskuskauppakamari näkee, että pyrkimyksenä tulee edelleen olla kansainvälisen taso ratkaisun löytäminen merenkulun päästöjen leikkaamiseksi.

Lisäksi EU:n MRV:n asetuksen mukaisesti kerätään tietoa aluksilta, joiden kokoluokka on yli 5000 bruttovetoisuudeltaan. Pienempi aluskoko vaikeuttaisi eri lainsäädäntökappaleiden yhteen toimivuutta. Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan on hyvin tärkeää, että EU:n ilmastopaketin eri osat sopivat mahdollisimman hyvin toisiinsa. Meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi on useita lainsäädäntöehdotuksia ja niiden yhteen toimivuuden kannalta soveltamisaloilla on suuri merkitys. Erityisesti *rajaus yli 5000 bruttovetoisuuden aluksiin on merkityksellinen myös siitä näkökulmasta, että ne tuottavat yli 90 prosenttia Euroopan talousalueen merenkulun kokonaishiilipäästöistä.*

Meriliikenteen päästökaupan maantieteellisen kattavuuden osalta, kattaa osa EU:n ulkopuolisista matkoista, on tärkeää varmistaa neuvottelujen edetessä, että kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) käytävät *neuvottelut globaaleista päästövähennyskeinoista eivät vaarannu ehdotuksen laajemman soveltamisalan vuoksi.*

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan merenkulunpäästöjen vähentämiseksi globaalilla tasolla ja tasapuolisen kilpailuympäristön takaamiseksi, EU:n toimet tulee rakentaa siten, että ne tukevat globaalin markkinaehtoisen ratkaisun löytymistä YK-tasolla. *Lisäksi Keskuskauppakamari korostaa, että jatkoneuvotteluissa on huolehdittava siitä, että direktiiviin tulee sisällyttää kirjaus direktiivin muuttamisesta, mikäli kansainvälisellä tasolla löydetään yhteisymmärrys markkinaehtoisista mekanismeista.*

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)

Keskuskauppakamarin näkemyksen mukaan Suomen tulisi erityisesti keskittyä ratkaisun löytämiseen, miten jääolosuhteista aiheutuvat haitalliset kilpailukykytekijät voidaan huomioida osana neuvotteluja. Jäävahvisteisten alusten energiankulutuksesta tarvitaan tietoa sekä komissiolle että muille jäsenmaille neuvottelujen tueksi, lisäksi ratkaisuehdotuksen tuottaminen mahdollisimman varhaisessa vaiheessa on avainasemassa. Talvimerenkulusta aiheutuvien haittojen huomioimiseksi tarvitaan laskelmat siitä, mikä talvimerenkulun vaikutus on polttoaineen kulutukselle ja aluksen aiheuttamien päästöjen kasvulle. Komission dokumentissa SWD(2021) 601 final tuodaan esille, ettei jäävahvisteisten alusten energiankulutuksesta ole saatavilla riittävästi tietoa, lisäksi samainen työpaperi nojaa arvioissaan ainoastaan vuoden 2018 tilastoihin.

Hiilen hinnoittelun lisäksi meriliikenteeseen esitetään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytön edistämistä. Keskuskauppakamari pitää hyvänä, että merenkulun päästökaupan ja uusiutuvien polttoaineiden käytön lisäämistä koskevalla ehdotuksella on sama soveltamisala. *Merenkulun päästöjen vähentämiseksi tähtäävien ehdotusten osalta on ensiarvoisen tärkeää, että Suomessa arvioidaan ehdotusten yhteisvaikutus sekä päästöjen todelliseen vähentämiseen että Suomen kilpailukykyyn. Osana tätä analyysia on huomioitava jääolosuhteiden vaikutus Suomessa toimivien yritysten logistiikkakustannuksille ja Suomen suhteelliselle kilpailukyvylle.*

Tieliikenteen ja rakennusten päästökaupan osalta Keskuskauppakamari pitää komission ehdotusta kannatettavana. K*eskuskauppakamarin näkemyksen mukaan EU-tasoinen päästökauppa tasoittaisi tieliikenteen päästövähennysten toteutumista unionin sisämarkkinoilla ja pidemmällä aikavälillä voisi toimia pääasiallisena ohjauskeinona tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi taakanjaon sijaan.*

Tieliikenteen päästökaupan osalta huomiota tulisi kiinnittää erityisesti siihen, miten eri jäsenvaltioiden toisistaan eroavat päästövähennystavoitteet taakanjakosektorilla toimivat osana EU:n laajuisessa huutokauppamekanismissa. *Suomen tulisi pitää huoli siitä, että logistinen kilpailukykymme säilyy suhteessa verrokkimaihin ottaen huomioon jo entuudestaan korkean polttoaineverotuksen. Keskuskauppakamari pitää kuitenkin hyvänä sitä, että EU:n laajuisen päästökaupan myötä kaikki jäsenmaat saadaan mukaan tieliikenteen päästövähennystoimiin.*

Kunnioittavasti,

Päivi Wood
Johtava asiantuntija, liikenne- ja elinkeinopolitiikka, Keskuskauppakamari

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: U 60/2021 vp Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi (päästökauppadirektiivin markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttaminen) sekä komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston päätökseksi (markkinavakausvarantopäätöksen muuttaminen)