Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

18.10.2021

Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta

Lausuntopyyntö: Valtioneuvoston U-kirjelmä 60/2021

Valtioneuvoston kirjelmä EU:n komission ehdotuksesta päästökauppadirektiivin, markkinavakausvarantopäätöksen ja meriliikenteen MRV-asetuksen muuttamiseksi

Suomen Satamaliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua koskien Suomen valtion kantaa otsikkoasiassa. Satamaliitto keskittyy näkökohdissaan ehdotuksen merenkulkua ja satamia koskeviin kysymyksiin.

EU:n komission Fit for 55 -ilmastopaketin lainsäädäntökappaleilla on keskenään ristikkäistä ja päällekkäistä ohjausvaikutusta kohderyhmissään, minkä vuoksi on täysin välttämätöntä huolehtia toisiinsa liittyvien, yksittäisten aloitteiden keskinäisestä yhteensopivuudesta niin sisällöllisesti, soveltamisalarajauksiltaan, käsitteistöltään kuin aikatauluiltaan. Regulaation keskinäisen yhteensopivuuden ohella on haasteellista arvioida, mitkä lainsäädäntökappaleista ohjaavat ensisijaisesti markkinatoimijoiden käyttäytymistä, ja mitkä ohjauskeinot jäävät ikään kuin täydentäviksi ja toissijaisiksi joko sisällöltään taikka aikataulultaan väliaikaisiksi. Lisäksi on liki mahdotonta ennakkoon arvioida, minkä suuruinen on kustannusten nousun kokonaisvaikutus Suomen kansantaloudelle ja sille välttämättömissä merenkuljetuksissa ja kuljetuskustannuksissa ylipäätään.

Valtioneuvosto kiinnittää kannassaan huomiota siihen, että EU:n merenkululle tarkoitettu päästökauppamekanismi ei tunnista Suomen merenkululle tyypillistä talvimerenkulun erityispiirrettä – i.e. jääolosuhteisiin tarvittavaa aluskalustoa – , minkä vuoksi pohjoisella Itämerellä aluspäästöjä syntyy vastaavaa aluskalustoa enemmän niin avovesiaikana kuin jäissä kuljettaessa. Suomen Satamaliitto ry jakaa valtioneuvoston huolen tässä kysymyksessä. Talvimerenkulun, jäissä navigoinnin, huomioon ottaminen edellyttää laajalla rintamalla vaikuttamistyötä ei yksinomaan neuvostokäsittelyn aikana, mutta myös parlamentin käsittelyssä. Tältä osin olisi hyödyllistä ja vaikuttavuudeltaan tehokkaampaa, jos Suomen valtiolla olisi konkreettinen esitys, kuinka jäissä navigointi tulisi huomioida markkinamekanismissa.

18.10.2021

Toinen Itämeren liikenteelle tyypillinen elementti on ns. lähimerenkulku. Lähimerenkululla tarkoitetaan käytännössä EU:n satamien välistä liikennettä, ns. EU-intra liikennettä. Mikäli komission aloite merenkulun päästökaupan soveltamisalan laajuudesta päätyisi neuvotteluprosessien jälkeen kattamaan vain EU:n sisäisen vesiliikenteen, jäisi vastuu EU:n merenkulun päästöjen vähentämisestä käytännössä Itämeren kaltaisten lähimerenkulkumarkkinoiden harteille. EU:n ja kansallisten rahoitusinstrumenttien suuntaaminen lähimerenkulun investointeihin tulee huomioida riittävällä tavalla.

EU:n komission päästökauppamekanismia koskevan aloitteen sisällön suhteen Satamaliitto haluaa todeta, että on perusteltua soveltaa samaa aluskoon soveltamisalarajausta kuin Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevassa aloitteessa ja Vaihtoehtoisten polttoaineiden ns. FuelEu -aloitteessa on. Tämä tarkoittaa, että näemme perusteltuna – jo oikeudellisen yksiselitteisyyden nimissä – että merenkulun päästökaupan piirissä olisivat bruttovetoisuudeltaan 5.000 tonnia ja tätä suuremmat alukset.

Sen sijaan perusteltuna ei voi pitää sitä, että päästökauppamekanismia esitetään otettavaksi käyttöön taannehtivasti. Erityisesti siihen täysin uutena kokonaisuutena esitettävän merenkulun osalta, kun vailla lopullista oikeudellista velvoitetta ovat niin maantieteellisen soveltamisalan rajaus, aluskoko, päästöjen kattavuus, käyttöönoton asteittaisuus – käytännössä kaikki kysymykset mukaan lukien lainsäädännön voimaantulon todellinen aikataulu – ja kun esitys ei myöskään sisällä ilmaisjakoelementtiä merenkululle, on täysin kohtuutonta, että kertakaikkisen leikkurin asettamalla tasolla (lineaarisen leikkaamisen tunnistavalla tavalla) merenkulku velvoitettaisiin ottamaan käyttöön päästömekanismi käytännössä ”tänään”. Taannehtivaa lainsäädäntöä ei voida tässä yhteydessä pitää hyvän lainvalmistelun edellytyksiä täyttävänä.

Aikatauluista maasähköinvestoinneissa

Merenkulkua ja satamia koskevat kolme Fit for 55 -ilmastopaketin lainsäädäntökappaletta – vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfravelvoitteet, laivojen vaihtoehtoiset polttoaineet ja merenkulun päästökauppa – tavoittelevat samaa päämäärää: merenkulun kasvihuonekaasujen (erityisesti CO2) päästöjen vähentymistä. Aikajana on kahdessa ensiksi mainitussa asetettu vuoteen 2030, mutta päästökauppa astuu aloitteen mukaan takautuvalla mekanismilla voimaan käytännössä jo nyt, ”yön yli”.

Suomen satamat ovat valmiita toteuttamaan omalta osaltaan merenkulun päästöjen vähentämistä satamassa toteutettavilla investoinneilla. Jotta investoinneille olisi myös käyttäjiä, on tähdellistä, että nimenomaan AFIR ja FuelEU -aloitteet kulkevat samassa aikataulussa. Nämä ovat käytännössä kolikon kaksi eri puolta: toinen määrittelee satamassa käytettävän maasähkökytkennän tarjonnan ja toinen sen kysynnän.

Se, miten laivojen satamassa oloajan päästöjä voidaan vähentää ennen vuotta 2030, tapahtuu alan omaehtoisin investoinnein. Näitä tuetaan EU:n liikenteen rahoitusinstrumentein, mutta lisäksi on tarpeen toteuttaa kannuste maasähkön käyttäjälle: Satamaliitto esittää, että Suomen valtio käynnistää välittömästi ilmoitus/hakuprosessin, jolla satamassa

18.10.2021

käytettävän sähkön sähkövero laskettaisiin EU:n sallimaan minimiin. Lisäksi pienten satamien maasähköinvestointeja varten tulee luoda kansallinen ohjelma, jotta usein EO-ohjelmien ulkopuolelle jäävät pienemmät toimijat toteuttamaan käytännössä investointeja, joissa kannattavuuden perusteet eivät toteudu markkinan ollessa vielä kehittymätön.

Lopuksi
Suomen Satamaliitto tähdentää tiiviin vuorovaikutuksen ja yhteistyön merkitystä tässä laajassa Fit for 55 -ilmastopaketin valmistelussa ja neuvotteluvaiheissa julkisen hallinnon ja toimialajärjestöjen ja yritysten kesken.

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä
Kirsti Tarnanen-Sariola