Yrittäjyys ja elinkeinopolitiikka
Tiina Haapasalo

6.4.2022

Eduskunnan Ympäristövaliokunnalle

E 37/2022 vp Valtioneuvoston selvitys: Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä käytävät neuvottelut taloudellisista ohjauskeinoista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi kansainvälisessä merenkulussa

Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja toimista tulee esisijaisesti sopia IMO:ssa. Toimien tulee olla teknologianeutraaleja, markkinaehtoisia ja kustannustehokkaista. Mahdollisten taloudellisten ohjauskeinojen tulee perustua kasvihuonekaasupäästöihin, kuten päästökauppaan tai kasvihuonekaasumaksuun polttoaineessa. Lisäksi tarvitaan kannusteita, kuten tukia vähähiilisiin investointeihin.

IMO:ssa käydään neuvotteluja erilaisten taloudellisten ohjauskeinoehdotusten välillä. EK ei kannata polttoainemaksua, joka ei perustuisi kasvihuonekaasujen määrään ja vähentämiseen eikä toimisi taloudellisena ohjauskeinona vaan pelkästään kustannusrasitteena. Siksi Suomen lähestymistapa, jossa polttoaineiden hiilisisältö olisi taloudellisen ohjauskeinon perusta, on oikeansuuntainen.

Taloudellisen ohjauskeinon vaikutukset Suomen ulkomaankauppaan tulee selvittää valmistelun edetessä ja käsitellä sidosryhmien kanssa ennen ratkaisujen tekemistä. Muistiossa esitetyt alustavat kokonaiskustannusvaikutukset Suomen merenkululle ovat erittäin korkeat. Muistiossa todetaan, että IMO:ssa päätettävät maailmanlaajuisen taloudellisen ohjauskeinon kustannukset tulisivat EU-sääntelyn kustannusten päälle. Elinkeinoelämän näkemyksen mukaan näin ei voi olla. Huomioiden EU:n 55-vaslmiuspaketin korkeat kustannusvaikutukset on erittäin tärkeää, ettei synny päällekkäisiä ohjausmekanismeja ja kustannuksia. Tämä tulisi selvästi todeta Suomen kannassa.

Suomen olosuhteissa on erityisen tärkeää, että jäävahvisteisten alusten vaikutukset huomioidaan ja hyvitetään taloudellisessa ohjauskeinossa.

Taloudelliseen ohjauskeinoon (päästökauppaan tai kasvihuonekaasumaksuun) voidaan yhdistää kannusteet vähähiilisiin innovaatioihin ja investointeihin. Tässä tarkoituksessa perustettu kansainvälinen rahasto voisi olla toimiva ratkaisu. Tällaisen järjestelyn toimivuudesta ja

hallinnollisen mallin periaatteista ja vaikutuksista tulee myös esittää arviot ja käsitellä ne sidosryhmien kanssa.

EU-jäsenmaiden ja komissio yleiset periaatteet maailmanlaajuisen taloudellisen päästövähennystoimen tarkastelussa ovat hyviä ja kannatettavia. Erityisesti tulee välttää päällekkäistä sääntelyä joko alueellisesti tai kansallisesti. Kansallisia ratkaisuja tulee välttää, koska saavutettava päästövähennys olisi pieni ja kilpailukykyhaitta Suomelle mahdollisesti suurikin. Kun globaali markkinaehtoinen päästöjen vähentämisjärjestelmä myöhemmin tulee voimaan, ei ole enää perustetta ylläpitää päällekkäistä alueellista EU:n päästökauppaa.