Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO
7.2.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: E 132/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: Alustavia ennakkovaikuttamis-linjauksia perustuen komission kestävän rahoituksen asiantuntijatyöryhmän raporttiin (tuleva taksonomian neljän ympäristötavoitteen delegoitu säädös)

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

SV pitää positiivisena EU:n kestävän rahoituksen tavoitteita. Rahoitus on yksi työkaluista, jolla voidaan edistää vihreää siirtymää. Käynnissä oleva muutos kohti vähä- ja nollapäästöistä merenkulkua edellyttää investointeja uudisrakennuksiin ja olemassa olevan aluskaluston päivittämiseen. On tarpeen, että EU:ssa toimivat rahoittajat mahdollistavat uusien kestävien ratkaisujen käyttöönoton tarjoamalla kilpailukykyistä rahoitusta läpinäkyvien kriteerien puitteissa.

Kestävän rahoituksen foorumin tuottama raportti sisältää ehdotuksia taksonomian teknisiksi arviointikriteereiksi. Komission odotetaan sisällyttävän näitä kriteerejä tulevaan delegoituun asetukseen. SV esittää, että seuraavat kommentit huomioitaisiin Suomen ennakkovaikuttamisessa.

1) Arviointikriteeristön tulee olla yhteneväinen merenkulun muun sääntelyn kanssa

Taksonomian toimivuuden ja vaikuttavuuden kannalta on tärkeää, että tekniset arviointikriteerit ovat teknologianeutraaleja ja vaatimustasoiltaan yhteneväisiä IMO:n ja EU:n merenkulun sääntelyn kanssa. Elokuussa 2021 julkaistu foorumin raportti sisältää kriteeriehdotuksia, jotka eivät ole edellä mainittujen tavoitteiden mukaisia, joten SV korostaa tarvetta kriteerien jatkotarkastelulle.

2) Operatiiviset arviointikriteerit muuttavat taksonomian luonnetta. Aluksen käyttöön liittyvät kriteerit tulee poistaa.

SV on erittäin huolestunut siitä, että vesiliikennettä koskevat kriteeriehdotukset sisältävät useita operatiivisia vaatimuksia, joista yhtenä esimerkkinä voidaan mainita aluksen nopeusrajoitus (aluksien keskimääräinen maksimi nopeus saisi olla 10 solmua, pl. konttialukset, joiden osalta raja-arvo olisi 12 solmua)**.** Operatiivisten vaatimusten sisällyttäminen taksonomian kriteereihin muuttaa taksonomian luonnetta. Sen sijaan, että se keskittyisi kanavoimaan investointeja ympäristöystävällisiin omaisuuseriin, se muuttuisi operatiivista toimintaa sääntéleväksi.

Lisäksi SV esittää havainnon siitä, että kriteeriehdotuksissa ei selvästikään ole huomioitu, että merenkulussa aluksen omistaminen ja käytännön operointi ovat usein eri toimijoiden tehtävinä. Aluksen operatiivisesta käytöstä huolehtivalla toimijalla ei siis kaikissa tapauksissa ole sopimuksellista suhdetta uuden aluksen hankinnan tai aluksen uudistamisen rahoittajaan. Edellä mainituin perustein toteamme, että taksonomia ei ole oikea työkalu operatiivisten vaatimusten asettamiselle ja näin ollen niitä ei pidä sinne sisällyttää.

3) Aluksen kuljettaman lastin käyttäminen arviointikriteerinä ei ole linjassa EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian kanssa. Lastia ei tule käyttää kriteerinä.

Arviointikriteeristö määrittelee, että alus ei ole taksonomian vaatimusten mukainen, jos se kuljettaa tiettyjä lasteja (mm. fossiiliset polttoaineet ja metsäkatoa aiheuttava puutavara). Varustamoala tuottaa kuljetuspalvelua ja alusten kuljettamat lastit riippuvat muiden alojen kysynnästä ja tarjonnasta. EU on mm. Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa tunnistanut merikuljetukset ympäristön kannalta tehokkaaksi tavaksi suorittaa kuljetuksia ja haluaa kasvattaa niiden kuljetusosuutta. Taksonomian tulisi edistää alusten ympäristöystävällisyyden parantamiseen liittyvien investointien kautta aluskannan kehittämistä ja uudistumista, riippumatta siitä mitä lastia alukset kuljettavat toteuttaessaan ydintehtäväänsä ja vastatessaan asiakkaiden kysyntään. Tämän vuoksi näkemyksemme on, että mitään lastityyppiä ei tule sisällyttää arviointikriteeriksi.

4) Risteilyalusten tasapuolinen huomioiminen taksonomiassa tulee varmistaa

SV ei näe perusteita sille, että risteilyalukset eivät olisi yhtäläisesti muiden alustyyppien kanssa mukana taksonomiassa ja liittyvissä arviointikriteereissä. Oudoksumme kestävän rahoituksen foorumin esittämää näkemystä siitä, että risteilytoiminnalla ei voida merkittävästi tukea ympäristötavoitteita. Lisäksi pidämme huolestuttavana risteilijöiden ulosrajaamisen vaikutuksia suomalaisen ja eurooppalaisen meriteollisuuden kehittymiselle ja kilpailuedellytyksille

5) Merenkulun arviointikriteereihin kirjatut päivämäärärajat voivat johtaa tulkinnallisuuksiin

Merenkulku on tunnistettu komission kesäkuussa 2021 antamassa delegoidussa asetuksessa (2021/2139) ns. siirtymätoiminnaksi. Tämän mukaisesti merenkulun teknisiä arviointikriteerejä tulla arvioimaan uudelleen ja päivittämään tarpeen mukaan. Päivitetyt kriteerit tulisivat sovellettavaksi vuoden 2026 alusta. Taksonomia-asetuksen alemman tasoinen sääntely on kuitenkin myöhässä asetetusta aikataulusta. Tämä luo mahdollisuuden epäselville tilanteille ja tulkinnallisuudelle, sillä osan ensi vaiheessa vahvistettavista kriteereistä ehdotetaan olevan voimassa 31.12.2025 saakka. Mikäli komissio ei pysy jatkossakaan aikataulussa ja merenkulun kriteeristö ei päivity tuohon mennessä, voi syntyä epäselvyyksiä siitä onko alus enää taksonomian mukainen vai ei. Tulkinnallisuuksien välttämiseksi SV haluaa kiinnittää huomiota merenkulun arviointikriteereihin ehdotettuihin päivämääriin ja esittää, että Suomi pyrkisi ennakkovaikuttamisessa ajamaan päivämäärien poistoa.

6) Arviointikriteeristön jatkokehittämisellä voidaan vähentää raportoinnin mukanaan tuomaa hallinnollista taakkaa

Taksonomiaan liittyvä raportointivaatimus koskettaa alkuvaiheessa vain pörssiyhtiöitä, niin raportoinnin voidaan odottaa ulottuvan myös pienempiin yrityksiin, joita suomalaisista varustamoista valtaosa edustaa. Laajentuminen tullee tapahtumaan pakollisen raportoinnin piirissä olevien rahoituslaitosten ja muiden toimijoiden täyttäessä omia vaatimuksiaan (l. tarvitsevat tietoa omista asiakkaistaan). Tämän vuoksi on tärkeää, että kriteerit ovat selkeitä ja helposti tulkittavia. Sisällöllisesti laadukas ja käyttävyydeltään hyvä arviointikriteeristö vähentää raportointiin liittyvää työmäärää.

Sinikka Hartonen
Johtava asiantuntija, Suomen Varustamot ry