Meriteollisuus
Finnish Marine Industries

7.2.2022

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
8.2.2022

**E 132/2021 vp**

**Valtioneuvoston selvitys: Alustavia ennakkovaikuttamislinjauksia perustuen komission kestävän rahoituksen asiantuntijatyöryhmän raporttiin (tuleva taksonomian neljän ympäristötavoitteen delegoitu säädös)**

Meriteollisuus näkee kestävän rahoituksen taksonomian tärkeänä työkaluna vihreän siirtymän edistämiseen. Kriteereillä on Suomen meriteollisuudelle mahdollisesti myös kysyntää lisäävä vaikutus rahoituksen suuntautuessa puhtaisiin ratkaisuihin, joihin Suomen meriteollisuus kehitystyössään keskittyy. Kuitenkin, mikäli taksonomia toteutuu ehdotettujen kriteerien mukaisesti, on huolenamme koko Euroopan meriteollisuuden kilpailukyvyn säilyminen. Taksonomiaa valmistelevaan kestävän rahoituksen asiantuntijaryhmään ei ole otettu mukaan meriteollisuuden edustajia, joten joidenkin kriteerien perustelut eivät perustu viimeisimpään asiantuntijatietoon.

Risteilyalusten ja megajahtien poissulku ja operationaaliset (mm. nopeuteen liittyvät) rajoitukset ovat kriteeristön suurimpia riskejä toimialan kilpailukyvylle ja myös ympäristötavoitteiden toteutumiselle. Suomessa on huippuosaamista ympäristöystävällisten risteilyalusten rakentamisesta ja markkinapotentiaali tuleville vuosikymmenille on suuri aluskannan uudistuessa. Uudet polttoaineet, energiatehokkuus ja päästöjä vähentävät teknologiat mahdollistavat siirtymän kohti lopulta nollapäästöistä risteilyä. Risteilyliiketoiminnan päästöjen vähentäminen vaarantuu merkittävästi, jos tähän ei ole saatavissa kilpailukykyistä rahoitusta.

Suositus sulkea pois risteilyalukset on myös jyrkästi ristiriidassa DG MOVE:n taksonomiaselvityksen keskeisen päätelmän kanssa, jossa päinvastoin ehdotetaan "priorisoimaan vihreät hankkeet, joiden merenkulun arvoketju on täysin kehittynyt Euroopassa (eli matkustaja- ja erikoisalukset). Näin varmistetaan, että kaikki asiaankuuluvat eurooppalaiset sidosryhmät ovat mukana, pk-yrityksistä suuriin yrityksiin ja telakoihin, mikä mahdollistaa koko alan johdonmukaisen teknologisen kehityksen. Ja myös priorisoida tukea uusien vihreiden tekniikoiden käyttöönotolle, jotka on patentoitu Euroopassa ja joissa on eurooppalainen arvoketju."

Risteilyalusten poissulkemista koskevassa suosituksessa ei myöskään oteta huomioon sitä, että risteilyala on yleisesti ottaen ollut päästövähennystekniikoiden varhainen käyttöönottaja. Sektori onkin ollut edelläkävijä uusien kestävien teknologioiden kehittämisessä, jotka ovat myöhemmin siirtyneet laivaliikenteeseen yleensä. Risteily- ja huvivenesektorin ratkaisemattomat kestävän kehityksen kysymykset eivät oikeuta näiden alustyyppien yleistä poissulkemista. Risteilyalukset ja huviveneet ansaitsevat saman huomion ja erottelun kestävän ja kestämättömän ratkaisun välillä, mikä on välttämätöntä innovoinnin edistämiseksi ja merimatkailun ympäristöjalanjäljen pienentämiseksi. Euroopan laivanrakennusteollisuus pitkälle erikoistunut ja teknologiajohtaja kestävien matkustaja-alusten suunnittelussa ja rakentamisessa.

Operatiivisten vaatimusten, esimerkkinä nopeusrajoitus (aluksien keskimääräinen maksiminopeus saisi olla 10 solmua, pl. konttialukset 12 solmua) sisällyttäminen kriteereihin muuttaa taksonomian luonnetta operatiivista toimintaa sääntöleväksi. Operatiiviset vaatimukset tulisi käsitellä muun sääntelyn puitteissa, ei taksonomiassa.

**Meriteollisuus ry**

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.meriteollisuus.fi
Y-tunnus: 1903923-9

Suomen meriteollisuuden 9 miljardin liikevaihdosta suuri osa syntyy matkustajalaivoihin liittyvästä liiketoiminnasta Suomen telakoilla ja verkoston toimittaessa globaalisti, kuitenkin Eurooppa keskeisenä markkinana. Jo rahoituskustannusten nousu heikentää alan kilpailukykyä. Mikäli rahoituksen saaminen pahimmassa tapauksessa jopa vaarantuu esimerkiksi risteilylaivoille tai laivoille, joiden nopeus on suurempi kuin taksonomiassa esimerkiksi reitin vaatimusten vuoksi, varustamot saattavat siirtyä tilaamaan maista, joista rahoitusta on helpommin saatavissa. Jos Euroopan matkustajalaivarakentamista siirtyy rahoituksen saatavuuden vuoksi muille alueilla, koko Suomen ja Euroopan meriteollisuusverkosto on vaarassa. Tällöin alan vihreän teknologian kädenjälki vaarantuu, eivätkä ympäristötavoitteetkaan edisty.

Taksonomian tulisi edistää ympäristöinvestointien kautta aluskannan uudistumista riippumatta siitä, mitä lastia alukset kuljettavat. Kuljetustarpeet muodostuvat asiakkaiden tarpeista. Mitään lastityyppiä ei tule sisällyttää arviointikriteeriksi. Muutoin riskinä on, että rahtia siirtyy esimerkiksi ympäristön kannalta tehottomampaan tieliikenteeseen.

TKI -rahoituksen suuntaaminen taksonomian avulla on positiivista, jos ympäristöteknologian kehittämiseen saadaan suunnattua näin tehokkaammin rahoitusta. Kuitenkin, jos kriteeristössä on ongelmia, myös TKI-rahoituksen saaminen vaarantuu; EU todennäköisesti käyttää taksonomiaa kriteerinä tuotekehitysrahoitukselleen. Meriteollisuus on yksi liikenteen alan merkittävästi EU -rahoituksen kotiuttajista.

Meriteollisuus ry toivoo Suomen vaikuttavan, jotta risteilyalukset sisällytetään kriteeristöön ja jotta operationaaliset rajoitukset eivät olisi osa kriteereitä.

Meriteollisuus ry:n puolesta,

Elina Andersson
Toimitusjohtaja
Meriteollisuus ry
puh. 040 572 1388
elina.andersson@teknologiateollisuus.fi