Eduskunnan ympäristövaliokunta

LAUSUNTO Eduskunnan ympäristövaliokunnalle

Asia: Valtioneuvoston kirjelmä U 60/2026 vp (EU:n päästökauppadirektiivin EU ETS ja MRV-asetuksen tarkistaminen, COM(2026) 616 final)

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle. SV tukee EU:n tavoitetta sovittaa päästökauppajärjestelmä yhteen unionin vuoden 2040 ilmastotavoitteen (-90 %) kanssa. **Merenkulun vähähiilistämisen on tapahduttava ennakoitavalla, markkinaehtoisella ja maantieteellisesti tasapuolisella tavalla.**

Komission ehdotuskokonaisuus on poikkeuksellisen laaja ja sisältää useita globaaliin merenkulkuun sekä erikoisalustyyppeihin liittyviä säännöksiä. **SV rajaa lausuntonsa niihin teemoihin, joilla on välitön ja olennainen vaikutus Suomen meriliikenteeseen, huoltovarmuuteen, vientiteollisuuden kilpailukykyyn sekä talvimerenkulkuun.** SV ei ota tässä lausunnossa kantaa komission muihin ETS muutosehdotusteemoihin tai suuria konttialuksia, jälleen rahtaussatamia tai offshore-aluksia koskeviin erillissäännöksiin, sillä niillä ei ole välitöntä liityntää Suomen tonnistoon tai kotimaisiin kuljetusketjuihin.

Valtioneuvoston kirjelmän (U 60/2026 vp) peruslinjaus on pääosin erittäin onnistunut. Neuvotteluissa valtioneuvoston **kantaa on kuitenkin syytä täsmentää ja vahvistaa alla esitettävien SV:n keskeisten painopisteiden mukaisesti**.

<u>Talvimerenkulku</u>

Yli 95 % Suomen ulkomaankaupasta kulkee meritse. Talvimerenkulku ja jäänmurtavuus ovat Suomelle ehdoton huoltovarmuus- ja maantieteellinen olosuhdekysymys, eivät kaupallinen valinta. Komission ehdottama väliaikainen (vuoteen 2035 jatkettu) 5 % huojennus jääluokitellulle tonnistolle ei ole riittävä. **Jääluokitetun tonniston huojennuksesta on saatava pysyvä.** Lisäksi neuvotteluissa on vaadittava, että **jäissä kulkemisesta aiheutuva todellinen lisäenergiankulutus ja siitä syntyvät lisäpäästöt poistetaan täysimääräisesti päästölaskennasta, kuten laivoilla on mahdollista tehdä FuelEU Maritime asetuksen soveltamisessa**. Pelkkä jääluokitus huojennus ei yksin kata jäissä ajon aiheuttamaa moninkertaista vastusta.

<u>Kestävien polttoaineiden ja vähäpäästöisten teknologioiden tukimekanismi (SMAP)</u>

Merenkulkusektori maksaa EU-päästökauppaan arviolta 90 miljardia euroa vuosina 2030–2040. Komission ehdottama 110 miljoonan päästöoikeuden varaus (n. 10 mrd. €) kattaa vain murto-osan tarpeesta.

SV tukee eurooppalaisten varustamoiden muutosesitystä nostaa SMAP-varaus **330 miljoonaan päästöoikeuteen** (n. 30 mrd. €), jotta noin kolmasosa alan maksamista päästöoikeustuloista palautuu alan siirtymään. Euroopan osuus puhtaiden e-polttoaineiden tuotantohankkeista on tällä hetkellä vain 10 % (Aasia 74 %), mikä vaatii vahvaa investointitukea

Komission esittämä jälkikäteen haettava tuki takautuvine leikkureineen estää varustamoita solmimasta monivuotisia ostosopimuksia (*off-take agreements*). Tuen on oltava haettavissa ja vahvistettavissa etukäteen ennen polttoaineostojen tekemistä.

Tukimekanismin tulee kattaa polttoaineiden hintaeron ja täyssähköistämisen lisäksi **energiatehokkuusinvestoinnit** (esim. akkuhybridiratkaisut, roottoripurjeet, hydrodynamiikkaa parantavat muutokset, hiilidioksidin talteenotto), jotka leikkaavat päästöjä välittömästi. Lisäksi RED-direktiivin pykäläviittaus tukikelpoisten biopolttoaineiden kohdalla on korjattava (kohta 33), jotta käytetystä paistinrasvasta (UCO) valmistetut biopolttoaineet ovat tukikelpoisia

Kansallisten päästökauppavarojen 100 % palautus merenkululle

Valtioneuvoston kirjelmässä U 60/2026 vp tavoitellaan valtiontalouden yleiskatteellisuutta ja liikkumavaraa ETS-tulojen käytössä. **SV esittää, että Suomen meriliikenteeltä kerätyt päästökauppatulot ohjataan 100-prosenttisesti takaisin kotimaiselle merenkulkualalle.** Varoilla on esim. tuettava kestävien e-polttoaineiden hinnaneron tasoittamista Suomessa ja tarvittaessa pitkäaikaisten ostosopimusten hinnaneron lisätakaamiseen, meriliikenteen sähköistämisen edistämiseen, jääluokkatonniston investointitukiin päästöjä pienentäviin ja energiatehokkuutta parantaviin retrofitteihin. **SV tukee myös hankkeiden erillistä "EU ETS -rahoitettu" -merkintää läpinäkyvyyden takaamiseksi**. Valtioneuvoston kirjelmässä mainitaan, että huutokauppavarojen käytössä tulee olla mahdollista huomioida muut kansalliset verotukselliset ja rahoitustukipoliittiset toimet. SV edellyttää, että päästökauppatulojen käytössä on toteuduttava aito lisäisyys: varat on ohjattava suoraan vihreää siirtymää kiihdyttäviin toimiin, eikä niitä saa laskennallisesti kuitata olemassa olevilla tai muihin tavoitteisiin luoduilla kansallisilla tukijärjestelmillä.

Pienet alukset (400–4 999 GT) ja EU MRV -asetuksen täsmennykset

Raportointivaatimusten yksinkertaistamista yhdistämällä EU ETS- ja FuelEU Maritime -järjestelmien MRV-menettelyjä on kannatettava uudistus, joka vähentää hallinnollista taakkaa. SV kannattaa myös pienempien alusten tuomista MRV- ja ETS-sääntelyyn vääristymättömän kilpailukentän varmistamiseksi, mutta vaatii, että alustyyppi ”bulk carrier” lisätään erikseen MRV-alustyyppilistaan. Suomalaiset pienten rahtialusten omistajat ovat investoineet vihreään siirtymään, ja kaikkien samassa kokoluokassa toimivien alusten on oltava samalla viivalla Itämerellä.

SV vastustaa komission ehdotusta lisätä IMO:n CII-luokitus (A–E) MRV-raporttiin ja tämän julkistamista. CII on operationaalinen indeksi, johon vaikuttavat sää, ruuhkat ja rahtaajan ohjeet. Julkistaminen antaa harhaanjohtavaa tietoa aluksen teknisestä suorituskyvystä eikä tuo lisäarvoa päästökaupalle.

Pienille aluksille on mahdollistettava vuotuinen koottu raportointi matkakohtaisen (*per-voyage*) seurannan sijaan. Lisäksi MRV-vaatimustenmukaisuusasiakirjan (DoC) automaattinen peruttaminen vähäisistä virheistä on poistettava; peruttamisen tulee koskea vain korjaamattomia olennaisia virheitä.

Komissio myös ehdottaa uusia matkakohtaisia raportointikenttiä, kuten satamakäynnin tarkoituksen ('purpose of the port of call') ilmoittamista. Satamakäynnin tarkoitus käy ilmi jo muista viranomaisra.porteista, joten **sen lisääminen MRV-raportointiin luo vain turhaa byrokratiaa**

Kansainvälinen IMO-sääntely ja tuplamaksujen poisto

Valtioneuvosto pitää kriittisenä, että EU poistaa päästökaupan ja IMO:n toimen aiheuttaman päällekkäisen kustannustaakan ja tuplamaksut. Asiaan on helppo yhtyä koska merenkulku on globaalia toimintaa. mutta SV ja Eurooppalaiset varustamot vaativat ETS direktiiviin **sitovaa tarkastelulauseketta (review clause)**, jonka nojalla EU:n alueellinen päästökauppa poistetaan merenkululta siltä osin kuin IMO:n globaali järjestelmä astuu voimaan. **Myös komission ehdottama "ETS as a service" -malli (Art 25b) kolmansille maille tulee poistaa, sillä se vaarantaa globaalit IMO-neuvottelut**.

Kunnioittavasti,
Mats Björkendahl
Suomen Varustamot ry