

Asia: TEM078:00/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi päästökauppalaiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

ESL Shipping Oy kiittää mahdollisuudesta lausua luonnokseen hallituksen esitykseksi eduskunnalle uudeksi päästökauppalaiksi. Olemme kotimainen Itämeren alueen johtava kuivalasteihin erikoistunut varustamo, jonka yhteenlaskettu kuljetuskapasiteetti on kantavuudeltaan noin 420 000 tonnia. Omistamme ja operoimme aluksia pienemmästä alle 5000 tonnin niin sanotusta coaster - kokoluokasta aina 50 000 tonnin supramax -luokkaan asti. Tästä näkökulmasta katsoen lausomme esityksen meriliikennettä koskevaan osioon.

Suomalaiselle merenkululle keskeisintä on, että olemme kilpailullisesti mahdollisimman tasaisella alustalla muiden samoilla markkinoilla toimivien varustamoiden kanssa. Tämä tarkoittaa tässä asiayhteydessä etenkin huolehtimista siitä, että lyhyehköllä aikavälillä päästökaupan piiriin tulee kaikki lastialukset. Jos osa aluksista on pitkään päästökaupan ulkopuolella, on vaarana, että merenkulkuun syntyy kahdet markkinat, joissa päästötavoitteiden kannalta kuljetukset saattavat alkaa painottumaan energiataloudellisesti epäedullisesti ja ympäristön kannalta tehottomasti.

Varustamotoiminnassa pitkäjänteisyys vaatii merkittäviä panoksia uusiin investointeihin, joiden takaisinmaksuaika on pitkä. Jotta investoinnit onnistuvat, on politiikan ennalta-arvattavuudella tärkeä rooli. On selvää, että merenkulun täytyy tehdä enemmän päästöjen vähentämiseksi ja olemme sitoutuneet tähän muun ohella mittavalla uudisrakennusprojekteillamme, jossa viimeisimmässä rakennamme 12 kappaletta uudensukupolven ympäristöystävällisiä aluksia. Näkökulmastamme, Suomen tulee ajaa politiikkaa, jossa toimijoita toisaalta kannustetaan valitsemaan ajoissa aina pitkällä perspektiivillä paras vaihtoehto, mutta myös varmistetaan, että hyviä valintoja tehneet eivät joudu ongelmiin politiikan suunnan muutoksista. Tämä ei tietenkään poista linjan muutoksien tarvetta, jos tieteellisesti osoitettu uusi tieto näyttää sen välttämättömyyden.

Lisäksi kannustamme erityisen painokkaasti hallitusta pitämään huolta siitä, että kun EU:n päästökauppajärjestelmän rinnalle syntyy myöhemmin toisia alueita tai mahdollisesti globaalisti kattavia uusia järjestelmiä, ettei näistä synny EU alueelle kaksinkertaista taakkaa. Tämä koskee niin

itse maksuvelvoitetta kuin hallinnollista raportointia. Samaan aikaan toivomme hallinnon varmistavan, että EU:n sisällä ja kansallisesti pyritään mahdollisimman pitkälle yhden luukun periaatteeseen, jossa ei ole raportointivelvollisuutta samasta asiasta useaan paikkaan. Viranomaisen ei tulisi siten pyytää tietoa, joka on jo raportoitu johonkin toiseen EU:n tai kansalliseen rekisteriin vaan tiedonvaihdon tulee tapahtua viranpuolesta automaattisesti. Tämä on erityisen keskeistä kotimaisessa merenkulussa, jossa pyritään pitämään kilpailukyvyyn takaamiseksi organisaatioiden koko mahdollisimman optimoituna suhteessa operoitavan kaluston määrään.

Hallituksen esityksen sivulla 29 todetaan, että meriliikenteen odotetaan sopeutuvan päästökauppaan ostamalla päästöoikeuksia suhteellisesti muita sektoreita enemmän. Tämä on valitettava, mutta oikea huomio. Merenkulku on edelleen hyvin riippuvainen fossiilisista polttoaineista ja tilanteen on muututtava vauhdittamalla kaluston uudistamista. Siksi pyydämme huomioimaan investointien vauhdittamisen tärkeyden. Kiinnittäen huomiota kappaleeseen 4.2.5, toivommekin hallituksen varmistavan, että merenkulun päästökaupasta kerätyt varat käytetään ensisijaisesti merenkulun päästöjen vähentämiseen. Kuten sivulla 33. todetaan, meriliikenteen huomioiminen päästökaupan innovaatorahastossa voi tarjota uusia mahdollisuuksia Suomen meriklusterille muiden EU:n rahoitusmekanismien ohella – tästä hallituksen tuleekin pitää huolta.

Lopulta pyydämme kiinnittämään huomiota kohdan 4.2.6 resursointiin. Tarve ohjaukselle ja neuvonnalle on välitön ja lain vaatimien järjestelmien käyttöönotto tulisi tapahtua niin ajoissa kuin mahdollista, jotta varustamot voivat varmistaa sekä testata ajoissa mahdollisuuksiensa mukaan automaattisen tiedon keruun sekä vaihdon. Tämä auttaisi vähentämään myös lainkäyttäjälle syntyviä hallinnollisia kuluja.

Hallituksen esityksen ja lain tekstiin kohdistuvina huomioina nostamme lisäksi esille seuraavia seikkoja.

Lakiteksti 31 §:ssä velvoittaa toimittamaan tiedot, mutta direktiivissä puhutaan vain viranomaisen mahdollisuudesta vaatia tietoja. Tämä kohta tulisi muuttaa samaksi kuin päästökauppadirektiivin edellytys on ja hallituksen esityksen tarkemmat perustelut sanoo samasta asiasta (ks. s. 66 tarkemmat perustelut pykälästä 31). Toisin sanoen lakitekstin velvoite toimittaa tulisi lieventää muodoltaan vastaamaan direktiiviä ja hallituksen esitystä.

Kohdasta 4.2.2.2 nostamme esille, ettei päästökauppa vaikuta vain Suomen kansantalouteen logistiikan lisäkuluina vaan vaikuttaa jokaiseen vienti ja tuonti-yritykseen sekä lopulta kuluttajille muodostuviin hintoihin. Sen vuoksi on merkittävää, että päästökauppajärjestelmä on itsessään tehokas ja suoraviivainen, jolloin hallinnolliset kulut, joilla ei ole hyödyttävää merkitystä ympäristön kannalta, jäisivät mahdollisimman pieniksi. Tämän vuoksi on myös olennaista, ettei hallintoa pilkota liian kapea-alaiseksi ja että lainkäyttäjät pystyvät hoitamaan asian tehokkaasti.

Esityksen teknisissä piirteissä kohdistamme huomiota seuraaviin seikkoihin.

Merenkulku operoi korostuneesti yli kansallisvaltioiden rajojen ja alistuu näin ollen laajalle alalle erilaista sääntelyä. EU:n perusajatuksena on etenkin asetuksen annossa, että sääntely on samaa kautta unionin. Nyt annetussa esityksessä eri asetusten tekstiä itsessään toistetaan laajasti. Pidämme tätä etenkin merenkulun kannalta ongelmallisena, koska se saattaa vaarantaa asetuksen yhtenevän tulkinnan. Toivomme kautta lain sen yksinkertaistamista ja teknisesti käyttämään

ensisijassa vain viittausta asetuksiin. Tältä osin pyydämme kiinnittämään huomiota lainkirjoittajan ohjeiden kohtaan 7.2. Kriittistä huolimatta toivomme varmistettavan, että lainkäyttäjä tulee esityksen luettuaan tietoisiksi riittävällä tasolla kaikista päästökauppaan liittyvistä velvoitteista, joita hänelle syntyy.

Toisena teknisenä seikkana pyydämme kiinnittämään huomiota terminologiaan, kun viitataan varustamoon ja sen velvoitteisiin. Vaikka EU-kielestä tulee hankalahko termi laivayhtiö, on tekstissä syytä muistuttaa sen eroavan laivaisännästä. Lisäksi viittaukset yhtiöön tulisi kirjoittaa edelleen paremmin auki ja varmistaa EU-tason tulkinnan yhteneväisyys kautta linjan. Sekaannuksen vaara syntyy etenkin termeissä, kuten yhtiötason yhdistetyt päästötiedot (esim 14 §), joka jättää alkuperäislähteessäkin hankalasti tulkittavaksi sen, mistä puhutaan. Yhtiö voi olla esimerkiksi järjestetty niin, että se bareboat-rahtaa aluksen ja sen jälkeen operoi, ja vastaa siitä (management) ISM:n mukaisessa merkityksessä. Yhtiö voi myös bareboat-rahdata aluksen, luvata laivan omistajalle vastata siitä ISM:n mukaisessa mielessä, mutta tämän jälkeen ulkoistaa ISM managementin kolmannelle, kuitenkin operoiden alusta edelleen. Nyt laki ja alkuperäislähteet lukemalla ei lainkäyttäjälle synny asiasta riittävää varmuutta. Tosin oletamus on, että ISM managementin ulkoistamisesta huolimatta ko. yrittäjä on lain tarkoittama laivayhtiö.

Kunnioittaen

Jussi Vaahtikari

ESL Shipping Oy

Vaahtikari Jussi
ESL Shipping Oy