

Asia: VN/26278/2020

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Keskuskauppakamari ja kauppakamarit kiittävät mahdollisuudesta lausua Valtioneuvoston periaatepäätökseksi meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan periaatepäätösluonnoksessa on ansiokkaasti tunnistettu ja nostettu esille Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuva suuri riippuvuus merikuljetuksista osana viennin- ja tuonnin kuljetusketjuja. Lisäksi periaatepäätösluonnoksessa on tuotu hyvin esille se, että uusien vähäpäästöisten ja päästöttömien ratkaisujen kehittäminen ja käyttöönotto tuovat mukanaan uusia liiketoimintamahdollisuuksia suomalaisille toimijoille. Kauppakamareiden näkemyksen mukaan näitä uusia liiketoimintamalleja- ja ratkaisuja tulisi edistää myös EU- ja kansainvälisellä tasolla.

Kansainvälisen sopimisen ensisijaisuuden periaatteen korostaminen Suomen meriliikennestrategian mukaisesti on kauppakamareiden näkemyksen erittäin kannatettavaa, globaalilla toimialalla tulee korostaa globaalin sääntelyn merkitystä tasapuolisen kilpailuasetelman takaamiseksi. Kauppakamarit tuovat esille näkemyksensä, että periaatepäätösluonnoksessa esitetyt toimet ovat pääsääntöisesti oikeasuuntaisia, erityisesti nojaaminen EU- ja IMO-tason toimiin on kannatettavaa, koska sen avulla pystytään takaamaan kilpailun tasapuolisuus. Periaatepäätöksessä todetaan, että siihen on sisällytetty kansainvälisen vaikuttamisen ja kansallisten toimien mahdollisuudet. Todettakoon tässä yhteydessä, että myös EU-vaikuttaminen tulisi kirjata johdantoon, erityisesti siitä näkökulmasta, että komission ehdotuksiin tulisi vaikuttaa ennakoivasti. Kauppakamarit haluavat myös korostaa, että ne kansalliset ratkaisut, joilla parannetaan suomalaisten yritysten logistista kilpailukykyä ovat kannatettavia.

Yksityiskohtaiset kommentit

Meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen nykytila ja ennustettu kehitys

Kauppakamarit pyytävät, että periaatepäätösluonnoksen jatkotyössä kiinnitetään huomiota terminologian käyttöön. Käsitteiden meriliikenne, sisävesiliikenne ja kotimaan vesiliikenne sisältöä ja suhdetta toisiinsa on syytä kirkastaa.

Tavoitteet ja toimenpiteet:

Kauppakamarit pitävät hyvänä, että periaatepäätökseen on kirjattu, ettei Suomella ole IMO:n ja EU:n tavoitteista erillisiä kansallisia numeerisia tavoitteita. Kannatettavaa on myös se, että maailmanlaajuisten toimien todetaan luonnoksessa olevan vaikuttavimpia edistään tasapuolista kilpailua ja minimoiden riskiä päästöjen siirtymiseen tiukemman sääntelyn alta.

Kauppakamarit pyytävät kirjamaan jatkotyössä osaksi periaatepäätöstä EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa merenkulun sisällyttäminen päästökauppaan ja vuoden 2021 komission työohjelmassa esitetyn lainsäädäntöehdotuksen merenkulun päästökaupasta ja ehdotuksen päästökaupan taloudellisista tuloista unionille. Näiden edellä mainittujen aloitteiden tarkka kirjaaminen osaksi tekstiä ja maininta siitä, että Suomi ennakkovaikuttaa näihin ja muihin Suomen kannalta relevantteihin ehdotuksiin on tärkeää tuoda osaksi periaatepäätöstä.

Tuetaan siirtymää vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ja polttoaineisiin meriliikenteessä

Kauppakamarit pyytävät, että toimenpiteiden kohdassa 1 selkeytetään, mihin EU-rahoitusinstrumentteihin viitataan. Tämä on alan toimijoiden etu, koska rahoitusinstrumenttien kirjo on laaja.

Toimenpiteessä 2 nojataan vahvasti tieliikenteen sähköistymiseen, tälle kehitykselle myös alistetaan meri- ja lentoliikenteen osuus uusiutuvien polttoaineiden määrästä. Toisaalta kuitenkin esimerkiksi valtioneuvoston periaatepäätöksessä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi lentoliikenteelle asetetaan korkea jakeluelvoite. Tämän takia ehdotettua toimenpidekirjausta on selvennettävä, tieliikenteen kehitys ja lentoliikenteelle ehdotettu jakeluelvoite asettavat käytännössä meriliikenteen asemaan, jossa uusiutuvien polttoaineiden saatavuus on hyvin rajallista.

Edellä mainittuun kohtaan liittyen kauppakamarit ehdottavatkin, että Suomi nostaa EU-tasolla keskusteluun, miten bioaineraakamassa tullaan jakamaan liikennesektorilla eri liikennemuotojen välillä (Toimenpide 2).

Toimenpiteenä vaikuttaminen FuelEU Maritime- aloitteeseen on hyvä ja kannatettava. Kauppakamarit ehdottavatkin, että periaatepäätösluonnokseen kirjataan ennakkovaikuttaminen EU:n lainsäädäntöaloitteisiin yhdessä sidosryhmien kanssa systemaattisesti ja oikea-aikaisesti (Toimenpide 5).

Tuetaan olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantamista sekä uusien vähäpäästöisten alusten kehittämistä

Toisena toimenpiteenä on tuotu esille mahdollisuudet luoda valtion ympäristöinnovaatiotuki tai valtioneuvoston järjestelmä uusien alusten rakentamiseen ja aluskunnostuksiin. Kauppakamarit ehdottavat, että ympäristöinnovaatiotuki korvataan ympäristöinvestointituella. Näin voidaan tosiasiallisesti edesauttaa olemassa olevien alusten siirtymää kohti vähäpäästöisyyttä (Toimenpide 9), erityisesti huomioiden periaatepäätösluonnoksessa esille nostettu seikka siitä, että Suomen kauppalaivasto on keski-ikänsä maailman vanhimpia.

Kehitetään meri- ja sisävesiliikenteen järjestämistä päästöjä vähentävällä tavalla

Toimenpiteeseen 10 on tehty kirjaus siitä, että otetaan käyttöön valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ehdotukset liikenteen keskeisten solmukohtien kuten satamien, kehittämisestä osaksi kestäviä ja sujuvia matkaketjuja digitalisaation mahdollisuudet täysimääräisesti hyödyntäen. Kauppakamarit pitävät perusajatusta kannatettavana, mutta toteavat

kantanaan, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lopullinen sisältö ei ole tiedossa tätä lausuntoa kirjoittaessa.

Rahtaus sopimukseen liittyvien kirjausten osalta periaatepäätösluonnoksen tekstissä on syytä huomioida, että suomalaiset yritykset kilpailevat globaaleilla markkinoilla ja suomalaisten toimijoiden logistiset kulut ovat jo verraten korkealla tasolla suhteessa verrokkimaihin. Periaatepäätöksessä on todettu, että kokonaan fossiilittomilla kulkevien alusten rahtaamisen tulisi olla kilpailukykyistä Itämeren lähimerenkulussa viimeistään vuoteen 2045 mennessä. Kauppakamarit pyytävät, että tässä kohdassa huomioidaan myös tasavertainen kilpailuasetelma EU:n sisämarkkinoilla, ei pelkästään Itämeren alueella.

Kauppakamarit pyytävät, että toimenpideohjelmaan tähän osioon tehdään tarkkarajainen kirjaus siitä, että kuljetusten siirtoa sisävesille tarkastellaan sekä kansallisesti että EU-tason tavoitteisiin verrattuna. Tähän selvitykseen tulee liittää arviot hyöty-kustannussuhteesta, mikäli Suomi aikoo tulevaisuudessa noudattaa EU-tason lainsäädäntöä sekä alusten teknisten vaatimusten että miehistön pätevyyden osalta.

Ehdotettu kirjaus sisävesiliikenteen hyödyntämisestä on hyvin kannatettavia (toimenpiteet 16 ja 17), kauppakamarit pyytävät, että erityisesti tässä kohdassa huomioidaan joulukuussa 2020 Euroopan komission antama kestävä ja älykkään liikenteen tiedonanto, jossa sisävesiliikenteen kehittäminen on tuotu vahvasti esille.

Kannatetaan kansainväliseen meriliikenteeseen hiilen hinnoitteluun perustuvia ja muita markkinaehtoisia päästövähennyskeinoja

Toimenpiteessä 23 todetaan että pitkän aikavälin toimenpiteenä Suomi kannattaa IMO:ssa kauppamerenkulun polttoaineiden verovapaudesta luopumista. Kauppakamarit korostavat, että tämän toimenpiteen kohdalla tulee pitää huoli siitä, että kokonaisuus neuvotellaan kansainvälisellä tasolla ilman että kansainväliseen ratkaisuun päädytään alueellisten toimien kautta.

Toimenpiteen 24 osalta kauppakamarit pitävät lähestymistapaa hyvänä. Kirjauksessa todetaan, että komission vaikutusarviointiin ohella selvitetään edelleen kansallisesti päästökaupan vaikutuksia Suomen ulkomaankauppaan ja kilpailukykyyn. Kauppakamarien näkemyksen mukaan viimeksi mainittu selvitys tulee tehdä mahdollisimman pian, niin että sen avulla pystytään tosiasiallisesti vaikuttamaan komission valmistelemaan vaikutusten arviointiin, muutoin periaatepäätösluonnokseen tehty kirjaus jää valitettavan yleiselle tasolle.

Periaatepäätösluonnoksessa esitetyt seikat päästökauppajärjestelmän lippuneutraaliudesta, hiilivuodon minimoimisesta sekä Suomen erityisolosuhteiden, mm. talvimerenkulun huomioimisesta ovat erittäin tärkeitä.

Vaikutetaan kansainvälisessä yhteistyössä aktiivisesti meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi

Kohdan 2.6 alla todetaan, että Suomen lipun alla kulkevien alusten, suomalaisten varustamojen ja koko suomalaisen meriklusterin tulee näyttää esimerkkiä matkalla kohti IMO:n päästövähennystavoitteita. Tämän osalta kauppakamarit tukevat kunnianhimoista lähestymistapaa mutta korostavat, että asetettujen tavoitteiden tulee olla realistisia myös suomalaisten vienti- ja tuontiyritysten, Suomen kilpailukykyyn ja ulkomaankaupan näkökulmasta katsottuna.

Wood Päivi
Keskuskauppakamari