

Asia: VN/26278/2020

## **Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Pormestarin päätös 5.1.2021 § 2

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Pormestari antoi liikenne- ja viestintäministeriölle luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä seuraavan lausunnon:

Valtioneuvoston periaatepäätösluonnos meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä tukee päästöjen vähentämiseen tähtäävää välttämätöntä teknologia-, innovaatio-, digitalisaatio- ja sääntelykehitystä. Periaatepäätösluonnos on kunnianhimoinen ja huomioi niin kansainvälisen yhteistyön kuin kansallisten toimien vaikutuksen päästöjen vähentämisessä. Helsingin kaupunki on sitoutunut hiilineutraali Helsinki 2035-ohjelmaan. Myös Helsingin sataman tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2035. Helsingin kaupunki kiinnittää periaatepäätösluonnoksessa huomiota seuraaviin kohtiin.

Maasähköllä voidaan vähentää laivan satamassaolon aikana aiheutuneita hiilidioksidipäästöjä jopa 50–80 prosenttia, kun laivat saavat laiturissa ollessaan tarvitsemansa sähkön maista, eikä apukoneita tarvitse pitää päällä sähköä tuottamassa. Kannustimia tarvitaan maasähkön tarjonnan ja käytön lisäämiseksi suurissa satamissa. Luonnoksessa esitetty maasähkön verokohtelun siirto alimpaan sähköveroluokkaan on erittäin kannatettavaa. Tämä edistää varustamojen siirtymistä käyttämään maasähköä satamissa. Helsingin satamalla on jo maasähkökytkentä suurimmille risteilyaluksille ja satama on laajentamassa maasähkön tarjontaa. Satamien maasähkökytkentäkustannusten tai uusiutuvaan energiaan lisäämiseen liittyvien kustannusten kattamiseksi tulee lisäksi arvioida onko EU-rahoitus riittävää rakentamiskustannuksiin ja olisiko valtiolla EU:n valtioneuvoston päätöksen rajoissa mahdollista osoittaa tukea satamien hiilijalanjäljen pienentämiseen.

Periaatepäätösluonnoksen yhtenä tavoitteena on siirtää pitkämatkaisia tavarankuljetuksia maantieliikenteestä vesi- ja raideliikenteeseen. EU:n liikenteen valkoiseen kirjaan vuonna 2011 asetettu tavoite on kannatettava, mutta koska osuus ei ole juuri noussut viime vuosina, vähäpäästöisten liikennemuotojen osuuden nostamiskeinoja tulee käsitellä tarkemmin. Tarvitaan myös valtion panostusta asiaan. Pääväyläasetuksen mukaan pääväylien (joihin lukeutuvat suurimpiin satamiin johtavat väylät esimerkiksi raideliikenteessä) palvelutason pitää olla aina hyvällä tasolla, mikä edellyttää valtiolta asetuksenmukaista, riittävää ja ennustettavaa rahoitustasoa. Hyvä palvelutaso edistää kuljetusten toimintavarmuutta ja siten mahdollisuuksia lisätä ympäristöystävällisten kuljetusten käyttöä.

Toimenpiteiden yritystukiin liittyviä kirjauksia tulee tarkentaa. Yritystuista tehdyt selvitykset ovat osoittaneet, että suurin osa tuista on olemassa olevia rakenteita säilyttäviä ja vain pieni osa aidosti uudistavia. Periaatepäätöksessä mainitaan innovaatiotuet uusien alusten kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi. Tämä on kannatettavaa ja mahdollista jo nyt. Samalla on kuitenkin arvioitava olemassa olevien tukikokonaisuuksien välilliset ja suorat vaikutukset ja muutostarpeet päästöjen vähentämisen kannalta (esimerkiksi miehistötuen kohdentamista olisi syytä tarkastella myös tästä näkökulmasta). Yritystukirakenteita tulee kehittää siten, että matkustajat ja rahti kulkevat entistä päästöttömämmin. Kuitenkin niin, että kuljetukset eivät kulje tukien ehdoilla vaan tuotteille parhaiten sopivalla kustannustehokkaalla kulkutavalla.

Komissio valmistelee esitystä merenkulun alueellisesta päästökaupparamallista. Merenkulun kansainvälisestä ympäristösääntelystä aiheutuu Suomen elinkeinoelämälle lisäkuljetuskustannuksia sekä alueellisesta erityissääntelystä että globaalista sääntelystä. Tämän vuoksi merenkulun kuten ilmailunkin päästövähennysratkaisujen tulee olla ensisijaisesti globaaleja. Periaatepäätösluonnoksessa tulee tuoda selkeästi esille globaalin ratkaisun ensisijaisuuden lisäksi se, että alueellinen, EU:n merenkulun päästökaupparjestelmä vääristäisi meriliikenteessä kilpailuympäristöä ja nostaisi erityisesti jäävahvisteisten suomalaisten alusten kustannuksia. Luonnokseen tulee sisällyttää liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman ja Turun kauppakorkeakoulun laatiman merenkulun päästökauppaa koskevan selvityksen keskeisimmät tulokset. Selvityksessä suhtaudutaan kriittisesti mahdollisuuteen vähentää päästöjä alueellisella mallilla, sillä malli todennäköisesti lisäisi hiilivuotoa alueen ulkopuolelle, alusten ulosliputusta ja jossain määrin myös kuljetusten siirtymistä vesikuljetuksista maakuljetuksiin. Selvityksen mukaan suomalaisten vienti- ja tuontiyritysten kuljetuskustannukset nousisivat toimialasta ja päästöoikeuden hinnasta riippuen jopa kymmenillä prosenteilla. Konttialuksen kuljetuskustannukset voisivat nousta jopa yli kolmanneksella, mikä vaikuttaisi vahvasti Suomen ulkomaankauppaan.

Eid Terttu  
Helsingin kaupunki, Kaupunginkanslia