

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta
LiV@eduskunta.fi

ASIA: E 118/2020 VP VALTIONEUVOSTON SELVITYS: EU:N UUSI ILMASTOTAVOITE 2030

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Valtioneuvoston selvityksestä koskien EU:n uutta ilmastotavoitetta 2030.

SV:n jäsenvarustamot ovat vahvasti sitoutuneet merenkulun päästöjen vähentämiseen. Tätä kuvastaa varustamoiden sitoutuminen kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO, International Maritime Organisation) alustavan kasvihuonekaasustrategian päästövähennystavoitteisiin. Lisäksi varustamot ovat valmiina tukemaan Suomen kansallista fossiilittoman liikenteen tavoitetta.

1. Globaalilla toimiala tarvitsee globaalit tavoitteet ja sääntelyn

Merenkulku on globaali toimiala. Tämän perusteella SV pitää globaalien tavoitteiden ja säästöjen kautta etenemistä parhaana tapana merenkulun päästövähennysten eteenpäin viemiselle. Näin voidaan saada aikaan vaikuttavuutta ilman että aiheutetaan säädöksillä markkinahäiriöitä tai heikennyksiä eri alueiden kilpailukykyyn.

Lausuttavana olevassa muistiossa todetaan, että Suomi pitää tärkeänä sitä, että EU vaikuttaa IMO:ssa globaalien keinojen käyttöönottamiseksi. Tämä on mielestämme oikea tie. **EU:n tulisi panostaa aktiiviseen ja rohkeaan vaikuttamiseen IMO:ssa sen sijaan, että se keskittyy voimavaroja alueellisten markkinaehtoisten ohjauskeinojen (esim. EU:n päästökauppa) laajentamiseen kansainväliseen merenkulkuun.**

Suomen kannassa mainitaan, että Suomi yhtyy tarpeeseen arvioida mahdollisen uuden toimialakohtaisen lainsäädännön ja -politiikkojen tarvetta korotetun 2030 tavoitteen saavuttamiseksi. SV haluaa nostaa esiin sen, että edellä mainitun kannan **ei tule sisältää tukea sille, että kansainvälinen merenkulku mukautetaan ilmastolain alueellisiin päästövähennystavoitteisiin, jos ne eivät ole yhteneväisiä IMO:n asettamien tavoitteiden kanssa.** Syntyy täysin kestävä ja kestävä tilanne, jos esimerkiksi EU satamien välillä liikennöiviä aluksia koskevat eri tavoitteet kuin niitä aluksia, joiden lähtö- tai tulosatama on EU:n ulkopuolella. On tärkeää huomioida, että EU:n alueella tapahtuva lähimerenkulku on kansainvälistä liikennettä ja lähimerenkulkua ei tule asettaa kilpailullisesti epäedullisempaan asemaan muuhun kansainväliseen merenkulkuun verrattuna.

2. Päästökaupan laajentaminen edellyttää kattavaa vaikutusarviointia

Suomen kannassa todetaan, että EU päästökaupan soveltaminen merenkulkuun vaatii huolellisen vaikutusarvioinnin. **SV pitää kattavaa vaikutusarviointia välttämättömänä**, jotta vaikutukset lähimerenkululle ja ulkomaankaupan kuljetuksille tulevat huomioiduksi. **On myös erittäin tärkeää, että talvimerenkulun vaatimukset ja vaikutukset aluksille ovat mukana toteutettavassa arvioinnissa.** Liikennöinti jääolosuhteissa vaatii jäävahvistetuilta aluksilta enemmän tehoa ja tämä lisää kulutusta. Suomen ulkomaankaupan toimivuudelle on kuitenkin ehdottoman tärkeää, että meillä liikennöi näitä talvimerenkulun vaatimukset täyttäviä riittävän korkean jääluokan omaavia aluksia. Talvimerenkulun asettamat vaatimukset on tarkasteltava päästökaupan laajentamista arvioitaessa, jotta niiden merkitys ymmärretään ja vaikutukset kilpailukykyyn edellytyksiin huomioidaan.

Päästökaupan vaikuttavuuden kannalta olisi tarpeellista arvioida sen vaikutuksia koko kuljetusjärjestelmän osalta. EU on panostanut vahvasti multimodaalisuuteen eli kehittänyt pitkäjänteisesti TEN-T verkkoa ja merten moottoreita osana sitä. Tämän vuoksi on syytä arvioida päästökehityksen ja liikenneverkkojen toimivuuden näkökulmasta ei-toivottujen kuljetusmuotosiirtymien riski, jonka merenkulun sisällyttäminen EU:n päästökauppaan voisi aiheuttaa.

3. Merenkulun matka kohti nollapäästöisyyttä vaatii TKI-panostuksia ja uutta osaamista

Suomi yhtyy kannassaan siihen, että ilmastotoimien edistämiseksi tarvittavat teknologiat, osaaminen ja investointiympäristö ovat jo pitkälti saatavilla. SV näkee asian toisin. **Mielestämme tarvitaan vielä runsaasti panostuksia TKI-toimintaan** ennen kuin merenkulun tarvitsemat uudet polttoaineet ja käyttövoimat on saatu käyttöön. Digitalisoituminen alkaa olla arkipäivää, mutta automaation osalta kehityskulku on vasta alkuvaiheissaan.

Lisäksi teknologinen kehitys, uudet polttoaineet ja käyttövoimat sekä liiketoimintamallien uudistuminen asettavat **vaatimuksia osaamisen uudistamiselle**. Haaste ei ole pelkästään yksilötason osaamisessa vaan se ulottuu myös alan koulutusjärjestelmään ja sen kykyyn muuntautua joustavasti kehittyvän alan tarpeisiin.

Näkemyksemme mukaan myöskään **investointien osalta ei olla vielä tarpeellisissa määrin varmistettu sitä, että erinäiset EU:n ohjelmat tai ”vihreät rahoitusinstrumentit” tulevat tarjoamaan toimivia ja riittäviä rahoitusmahdollisuuksia** olemassa olevan aluskannan tarvitsemille teknisille uudistuksille tai uudisrakennusten hankinnalle.

Sinikka Hartonen
Johtava asiantuntija
Suomen Varustamot ry