

Eduskunnan ympäristövaliokunta

**ASIA: U 60/2021 VP (UJ 7/2022 VP) VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ EDUSKUNNALLE KOMISSION EHDOTUKSESTA EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI (PÄÄSTÖKAUPPADIREKTIIVIN MARKKINAVAKAUSVARANTO-PÄÄTÖKSEN JA MERILIIKENTEEN MRV-ASETUKSEN MUUTTAMINEN) SEKÄ KOMISSION EHDOTUKSESTA EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI (MARKKINAVAKAUSVARANTOPÄÄTÖKSEN MUUTTAMINEN)**

Suomen Varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

Pidämme positiivisena sitä, että Suomen selkeänä tavoitteena on meriliikenteen sisällyttäminen EU:n päästökauppaan tavalla, joka varmistaa vaikuttavuuden, mutta huomioi samalla jäsenvaltioiden kilpailukyvyyn säilymisen. Talvimerenkulun aiheuttamien lisäkustannusten huomioiminen päästökaupassa on toimenpide, joka edistää Suomen kilpailukyvyyn säilyttämistä. **Tuemme vahvasti sitä, että Suomi voisi neuvotteluissa hyväksyä muiden jäsenvaltioiden erityisolosuhteiden huomioimisen, mikäli se edesauttaa maamme kannalta edullisen kokonaisratkaisun syntymistä.**

Merenkulun polttoaineiden hinnat ovat nousseet viime aikoina voimakkaasti. Ukrainan kriisi ja siihen liittyvät pakotteet ovat omalta osaltaan vaikuttaneet polttoaineiden hintaan ja luoneet edellytyksiä sille, että hintatason voidaan odottaa säilyvän korkealla. Meridieselin hinta on noin kaksinkertainen ja LNG:n noin nelinkertainen vuodentakaiseen hintatasoon verrattuna. **Polttoaineiden hinnannousulla on samansuuntainen ohjausvaikutus, jota tavoitellaan päästökaupalla. Korkea polttoaineen hinta kannustaa parantamaan merikuljetusten ympäristötehokkuutta. Tällä perusteella SV esittää, että neuvotteluissa ei tulisi hyväksyä mahdollisia merenkulun päästökaupan siirtymäajan lyhentämiseen liittyviä ehdotuksia vaan pyrkiä pidentämään siirtymäaikaa, jotta se mahdollistaa polttoaineiden hintakehityksen vaikutuksiin sopeutumisen.**

SV yhtyy Suomen kantaan siitä, että laivayhtiö olisi vastuussa päästöoikeuksien palautuksesta. **Mielestämme kuitenkin on ”aiheuttaja maksaa” -periaatteen mukaista, että direktiivissä kustannukset osoitetaan sitovasti toimijalle, joka vastaa polttoaineen hankinnasta ja päättää aluksen reitistä ja nopeudesta.** Esimerkiksi aikarahtaus ja bareboat-rahtaus ovat tilanteita, joissa em. tekijöistä vastaa rahtaaaja, ei laivayhtiö.

**SV pitää perusteltuna Suomen kantaa siitä, että MRV-asetusta päivitetäisiin siten, että raportointivelvollisuuden alarajaa alennettaisiin nykyisestä (nykyraja 5000 GT).** MRV-raportointi toimii päästökaupan tietopohjana, joten pienemmät alukset on ensin tuotava sen piiriin, jotta mahdollistuisi näiden alusten sisällyttäminen päästökauppaan tulevaisuudessa. Muiden kasvihuonekaasujen kuin hiilidioksidin mittaamiseen liittyy merkittäviä haasteita, joten niiden liittämistä mukaan raportointiin on mielestämme tarpeellista harkita panos-hyöty näkökulmasta.

Merenkulun päästökaupan kerryttämät tulot tulee ohjata alan ympäristötehokkuuden parantamiseen. Pidämme positiivisena Suomen tavoitetta kehittää EU:n Innovaatorahastoa siten, että merenkulkualan pienemmän kokoluokan investointien mahdollisuudet saada rahoitusta paranisivat. **Kannatamme kuitenkin ensisijaisesti oman rahaston perustamista merenkulkusektorille, jotta tulojen kohdentuminen alan eduksi varmistetaan ja erikokoisten ja -luonteisten kehitys- sekä investointihankkeiden rahoituksen saanti olisi varmemmalla pohjalla.**

Sinikka Hartonen  
Johtava asiantuntija, Suomen Varustamot ry