Asia: HE 48/2021 vp

Suomen Varustamot ry (SV) kiitää mahdollisuudesta kommentoida hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja eräiksi muiksi laeiksi.

Tällä hetkellä vaihtoehtoisten polttoaineiden osuus käytetyistä meriliikennepolttoaineista on varsin vaatimaton. Tilanne saattaa muuttua hyvinkin nopeasti vielä tämän vuosikymmenen aikana. Kysyntä sopiville ”drop-in” biopolttoaineille ja biokaasulle voi kasvaa merkittävästi johtuen kiristyvästä ympäristösääntelystä EU:ssa sekä IMO:ssa (International Maritime Organization, IMO).

Suomessa pitää olla valmius reagoida nopeasti muuttuvaan toimintaympäristöön merenkulussa. Meriliikennepolttoaineiden myynti Suomessa on varsin vaatimatonta verrattuna joihinkin Keski-Euroopan maihin muttei millään tavalla merkityksetön. Huoltovarmuuden varmistamiseksi myös Suomessa pitää tulevaisuudessa olla mahdollisuus tankata aluksia erilaisilla vaihtoehtoisilla meriliikennepolttoaineilla kilpailukykyiseen hintaan. Asia on lähimerenkululle hyvin tärkeätä koska noin 90 % viennistä ja 80 % tuonnista Suomeen tapahtuu merikuljetuksilla. On myös erityisen tärkeätä, että meriliikennepolttoaineiden myynti jatkuu verovapaana. **Verovapaus tulee laajentaa myös muihin meriliikenteen vaihtoehtoisiin polttoaineisiin kuten esim. biopolttoaineet, biokaasu ja maasähkö.**

Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean (Marine Environment Protection Committee, MEPC) 76. istunnossa kesäkuussa päätetään lyhyen aikavälin toimenpiteistä, joilla parannetaan merenkulu hiili-intensiteettiä vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä. Tämän lisäksi EU komissio tulee mahdollisesti esittämään polttoainestandardia aluksille (FuelEU Maritime aloite) mikä asettaisi maksimi rajan polttoaineen kasvihuonekaasusisällölle energiasisällön perusteella. **SV:n näkemyksen mukaan EU:n polttoainestandardi pitää kohdentaa polttoainevalmistajille, ei varustamoille tai aluksen kaupallisesta operoinnista vastuussa oleville.**

Vaihtoehtoisten polttoaineiden kysynnän kasvaessa merenkulussa on tärkeää, että uusiutuvan energia direktiivissä löytyy oikeita kannustimia polttoainevalmistajille riittävän tuotannon varmistamiseksi. Kestävyyskriteerien asettelussa tulee olla varovainen, eikä alussa pidä asettaa tavoitetasoa liian korkealle sillä se saattaa johtaa tarjonnan supistumiseen ja nopeisiin hinnankorotuksiin. Tällä olisi vaikutuksia Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyyn globaaleilla markkinoilla.

Meriliikenne ei todennäköisesti pysty kilpailemaan lentoliikenteen kanssa 2. sukupolven uusiutuvasta dieselistä, johtuen tämän korkeasta hinnasta. Lisäksi dieselmoottorit, joita käytetään meriliikenteessä, pystyvät paremmin käyttämään paljon vähemmän edistyneitä biodieseltuotteita, verrattuna lentoliikenteen polttomoottoreihin. Lento- ja meriliikenteeseen kohdistuu suuria päästövähennys paineita. On todennäköistä, mutta ei-toivottavaa, että nämä liikennemuodot tulevat jossain määrin kilpailemaan polttoainemarkkinoilla samoista biopolttoaineista. Tämä on syytä huomioida ja vaikutuksia tarpeen vähentää esimerkiksi asettamalla kestävyyskriteerit toimialoittain tai liikennemuodoittain.

Suomessa ei tällä hetkellä ole merkittävää ammoniakki, metanoli tai vety tuotantoa ainakaan sellaisessa mittakaavassa, että näistä olisi meriliikenteen polttoaineiksi nyt tai lähitulevaisuudessa kilpailukykyiseen hintaan.

Ystävällisin terveisin,
Mats Björkendahl
pvm: 26.04.2021