Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

LAUSUNTO
14.9.2021

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: E 97/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: 55-valmiuspaketti tiedonanto - Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta

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

Ilmastonmuutoksen hillintään liittyvien toimenpiteiden ripeä eteneminen on tärkeää. Meidän tulee pystyä pelkän vaikutuksiin mukautumisen sijaan toteuttamaan systemaattista ja vaikutuksiltaan riittävän tehokasta muutosta. **EU:n 55-valmiuspaketti on laaja kokonaisuus, joka pyrkii edistämään oikeansuuntaista kehitystä. Se kuitenkin sisältää ehdotuksia, jotka näkemyksemme mukaan vaativat jatkokehittämistä ja muokkaamista tuloksia tuottavan järkevän kokonaisuuden aikaansaamiseksi.**

Valmiuspaketti tuo mukanaan paljon uutta lainsäädäntöä sekä uudistaa olemassa olevia säädöksiä. Tässä vaiheessa kaikista haasteellisinta on hahmottaa eri toimenpiteiden yhteisvaikutus. **SV kannattaa vahvasti valtioneuvoston näkemystä siitä, että paketin sisältämien ehdotusten kokonais- ja ristikkäisvaikutukset tulee arvioida kattavasti**. Lisäksi korostamme tarvetta huomioida arvioinnissa kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) polttoaineiden hiili-intensiteettiä koskevan määräyksen vaikutus ja globaalin päästövähennystoimen kehittämisen eteneminen.

Valmiuspaketti sisältää useita merenkulkuun vaikuttavia lainsäädäntöehdotuksia. **Merenkulun sisällyttäminen päästökauppaan, FuelEU Maritime-aloitteen mukainen alusten käyttämän energian kasvihuonekaasupitoisuuden alentaminen ja energiaverodirektiivin mukanaan tuoma alusten polttoaineiden minimiverotus olisivat taloudellisilta ja kilpailukyky vaikutuksiltaan merkittäviä**. LVM:n esittämien arvioiden mukaan vuosittaiset lisäkustannukset Suomeen suuntautuvalle meriliikenteelle olisivat päästökaupasta johtuen n. 210 miljoona euroa ja energiaverodirektiivin osalta noin 40–50 miljoonaa euroa. FuelEU Maritime-aloitteeseen liittyvän kasvihuonekaasupitoisuuden alentamisvelvoitteen on arvioitu lisäävän alusten polttoainekustannuksia 100–300 miljoonaa euroa. Vaatimusten kiristyessä vaiheittain nousisivat myös kustannukset; vuonna 2040 polttoaineiden lisäkustannuksen on arvioitu olevan 400–1100 miljoonaa euroa.

Päästöjen vähentäminen tulee edellyttämään suomalaisilta varustamoilta aluskannan uudistamista, ja olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantamista erilaisten jälkiasennusten avulla. Aiemmin mainittujen **vuosittaisten operatiivisten kustannusten nousun lisäksi varustamot joutuvat siis toteuttamaan myös erittäin merkittäviä taloudellisia investointeja.**

SV:n näkemyksen mukaan merenkulun päästövähennyksiä tulisi edistää ensisijaisesti globaalien tavoitteiden ja niitä edistävän sääntelyn kautta tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi. On kuitenkin selvää, että EU tulee etenemään nyt esitettyjen lakiehdotusten kanssa. **Jotta vältetään päällekkäisen sääntelyn ja kustannustaakan riski, SV korostaa tarvetta huolehtia siitä, että valmiuspaketin myötä syntyvä sääntely sisältäisi selkeät kirjaukset siitä, että alueelliset ratkaisut tullaan liittämään osaksi globaaleja päästövähennysmenetelmiä ja ohjauskeinoja niiden tullessa käyttöön.**

EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa merikuljetukset on todettu ympäristöystävälliseksi kuljetusmuodoksi. Strategian yhdeksi välitavoitteeksi on kirjattu kuljetusten siirtäminen entistä kestävämpiin liikennemuotoihin eli vesi- ja raidekuljetuksiin. **Tavoitteena on lisätä EU:n sisävesi- ja lähimerenkulun kuljetuksia 25 % vuoteen 2030 ja 50 % vuoteen 2050 mennessä. SV toivoo, että edellä mainittu tavoite näkyisi Suomen kannassa ja Suomi pitäisi tavoitetta esillä valmiuspakettiin liittyvän sääntelyn valmistelussa merikuljetusten tarjoaman ympäristötehokkuuspotentiaalin hyödyntämiseksi.**

SV on valmis esittämään tarkempia kantoja valmiuspaketin merenkulkua koskettaviin lainsäädäntöehdotuksiin erillisten U-kirjeiden lausuntokierroksien yhteydessä. Tässä yhteydessä nostamme esiin seuraavat yleisluontoiset kommentit päästökaupan, FuelEU Maritime-aloitteen ja energiaverodirektiivin uudistuksen osalta.

On pettymys, että komission päästökauppaa koskevassa ehdotuksessa ei ole huomioitu talvimerenkulkua millään tavalla. Suomen ulkomaankaupasta lähes 90 % kulkee meritse ja talven jäisissä olosuhteissa liikennöivien alusten tulee täyttää jääluokkavaatimukset. Teknisistä vaatimuksista johtuen jäävahvisteiset alukset kuluttavat enemmän polttoainetta kuin pelkästään avovedessä liikennöintiin suunnittelut alukset. Jääluokitettujen aluksien polttoaineen kulutusta nostaa myös operatiivinen syy eli aluksien kulku jäisissä olosuhteissa talviaikaan. **Merenkulun turvallisuuden ja sujuvuuden sekä tasapuolisten kilpailuolosuhteiden varmistamiseksi on talvimerenkulun vaatimusten huomioiminen päästökauppasääntelyssä välttämätöntä.**

FuelEU Maritime-aloite herättää erityisen huolen tarvittavien vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuudesta ja niiden hinnasta. SV pitää tärkeänä EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian linjausta, jonka mukaan lento- ja vesiliikenteellä on oltava ensisijainen mahdollisuus käyttää uusiutuvia ja vähähiilisiä nestemäisiä ja kaasumaisia polttoaineita. Kysynnän ja tarjonnan välille syntyvä mahdollinen epätasapaino heijastuisi oletettavasti myös polttoaineiden hintaan vaikuttaen Suomen ulkomaankaupan logistisiin kustannuksiin ja yritysten kilpailukykyyn.

Energiaverodirektiivin uudistamisessa on merenkulun kannalta merkittävintä esitys meriliikenteen polttoaineita koskevien verohelpotusten poistamisesta ja polttoaineiden verottamisesta erikseen päätetyn minimiverotason mukaisesti EU:n sisäisessä liikenteessä. **SV ei kannata komission esitystä alueellisesta bunkkeriverosta vaan tukee valtioneuvoston periaatepäätöksessään (Periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 6.5.2021) esittämää toimenpidettä**, jonka mukaan Suomi kannattaa fossiilisiin polttoaineisiin kohdistuvaa maailmanlaajuista veroa elleivät meriliikenteen päästöt vähene IMO:n tavoitteiden mukaisesti.

Sinikka Hartonen
Johtava asiantuntija
Suomen Varustamot ry