Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: Valtioneuvoston U-kirjelmä U 51/2021 vp

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME)

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

SV:n näkemyksen mukaan 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. SV:n mielestä tämä kuitenkin sisältää ehdotuksia, jotka näkemyksemme mukaan vaativat jatkokehittämistä ja muokkaamista tuloksia tuottavan järkevän kokonaisuuden aikaansaamiseksi.

Tässä vaiheessa kaikista haasteellisinta on hahmottaa eri toimenpiteiden yhteisvaikutus. Vaikutukset jäsenmaiden ja yrityksien kilpailukykyyn vaihtelevat maantieteellisen sijainnin ja sen mukaan kuinka riippuvaisia kansantaloudet ovat merikuljetuksista. SV korostaa tarvetta selvittää valmiuspaketin kokonaisvaikutuksia ripeästi, jotta neuvotteluiden edetessä on käytettävissä mahdollisimman hyvä ymmärrys eri vaihtoehtojen vaikutuksista Suomen ulkomaankaupalle. Lisäksi korostamme tarvetta huomioida arvioinnissa myös kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) ympäristösuojelukomiteassa tehdyn alusten hiili-intensiteettiä koskevan määräyksen vaikutusta ja globaalin päästövähennystoimen kohdalla tapahtuvaa edistystä.

Liikenne ja viestintäviraston selvityksen mukaan FuelEU Maritime-aloitteeseen liittyvän kasvihuonekaasupitoisuuden alentamisvelvoitteen on arvioitu lisäävän Suomeen ulkomaankaupan polttoainekustannuksia 100–300 miljoonaa euroa vuodessa. Vaatimusten kiristyessä vaiheittain nousisivat myös kustannukset; vuonna 2040 polttoaineiden lisäkustannuksen on arvioitu olevan 400–1100 miljoonaa euroa. SV korostaa, että on olemassa merkittävä riski sille, että todelliset kustannusvaikutukset ovat arvioitua huomattavasti suuremmat, mikäli uusiutuvien vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ei vastaa kysyntää.

Komission esityksen mukaan Fuel EU Maritime -sääntelyä sovellettaisiin bruttovetoisuudeltaan yli 5000 GT aluksiin. SV on huolestunut siitä, että esitetty aluskoon raja saattaa johtaa kaksitasoisiin rahtimarkkinoihin. Tällä voisi olla vaikutuksia koko logistiseen ketjuun ja lisäksi se voi johtaa päästöjen vähentämisen kannalta heikompaan lopputulokseen.

Varustamoiden globaali kattojärjestö (ICS, International Chamber of Shipping) on nyt esittänyt päästöleikkaustavoitteen rajua kiristämistä, jonka mukaan tulisi tavoitella kansanvälisen merenkulun hiilineutraaliutta vuoteen 2050 mennessä. Varustamot ovat sitoutuneita tekemään mittavia operatiivisia toimenpiteitä ja investointeja päästöjen vähentämiseksi. Lisäksi merkittäviä panostuksia tarvitaan toimialan ulkopuolelle esim. jakeluinfrastruktuurin rakentamiseen. SV yhtyy valtioneuvoston kantaan siitä, että toimia uusiutuvien vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi merenkulussa tarvitaan sekä EU:n tasolla, että kansallisella tasolla. Tulevaisuudessa vähähiilisten polttoaineiden saatavuus tulee olemaan ratkaisevaa tavoiteltaessa hiilineutraalisuutta.

SV:n näkemyksen mukaan merenkulun päästövähennyksiä tulisi edistää ensisijaisesti globaalien tavoitteiden ja niitä edistävän sääntelyn ja standardien kautta tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi. Jotta vältetään päällekkäisen sääntely, SV korostaa tarvetta huolehtia siitä, että FuelEU Maritime sääntely sisältäisi selkeät kirjaukset siitä, että alueelliset ratkaisut tullaan liittämään osaksi globaaleja niiden tullessa käyttöön.

SV pitää aluksen energiakäytön kasvihuonekaasuintensiteetin vaiheittaista kiristymistä hyvänä etenemistapana, mutta jaamme valtioneuvoston huolen uusiutuvien polttoaineiden saatavuudesta kilpailukykyiseen hintaan. FuelEU Maritime asettaa myös lisärajoituksia kestävyyskriteereihin. Esityksen mukaan mm. polttoaineet, jotka ovat valmistettu elintarvike- ja rehukasveista, rinnastetaan fossiilisiin polttoaineisiin, mikä rajoittaa vaatimustenmukaisten polttoaineiden raaka-aine pohjaa. SV pitää tärkeänä sitä, että siirtymävaiheessa polttoaineiden raaka-ainepohja on riittävän kattava saatavuuden varmistamiseksi. Tämän lisäksi on erityisen tärkeätä, että myös uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa ja jakeluverkon rakentamista tuetaan kansallisesti ja EU tasolla, kustannusnousun hillitsemiseksi

SV haluaa muistuttaa EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiasta missä yhdeksi välitavoitteeksi on kirjattu kuljetusten siirtäminen entistä kestävämpiin liikennemuotoihin eli vesi- ja raidekuljetuksiin. 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.

FuelEU Maritime kasvihuonekaasuintensiteetti vaatimus luo meriliikenteelle uuden ns. EU ”polttoainestandardin”. EU:n lainsäädäntö koskisi polttoaineita ja polttoainesekoituksia, joita käytetään aluksissa, jotka liikennöivät EU:ssa, saapuvat tai lähtevät EU:n satamasta riippumatta missä alukset ovat polttoaineensa tankannut.

Valtioneuvosto pitää kasvihuonekaasuintensiteettivaatimusten asettamista aluksille kannatettavana. Varustamoiden eurooppalainen kattojärjestö (ECSA, European Community Shipowners’ Association) esittää, että vastuu polttoaineiden kasvihuonekaasu sisällöstä osoitettaisiin EU polttoainetoimittajille. SV tukee tätä kantaa. SV korostaa, että EU lait eivät koske EU:n ulkopuolella toimivia polttoainetoimittajia ja valmistajia, ja tämä tekee sääntelyn täytäntöönpanosta puutteellisen ja heikon. Sääntelyssä vaatimustenmukaisuuden todentaminen polttoaineiden osalta jää ainoastaan dokumenttien kuten polttoainesertifikaattien ja polttoainetoimitustositteiden varaan. Vaatimustenmukaisuuden varmentaminen aluksella ei ole mahdollista. Uusiutuvan biopolttoaineen ja fossiilisen polttoaineen kemiallinen koostumus on lähestulkoon identtinen, joten %- osuuksien määrittäminen jälkeenpäin, kun polttoaineet ovat sekoitettu keskenään, ei käytännössä ole mahdollista ja kestävyyskriteerien varmistaminen on näin ollen mahdoton tehtävä. Polttoainestandardin vastuun siirtäminen EU polttoainetoimittajille vahvistaisi säätelyn heikkoa täytäntöönpanoa tekemällä päästövähennysten todentamisen mahdolliseksi.

Varustamoala toivoo, että komissio tarkastelee muita vaihtoehtoisia toimenpiteitä varmistaakseen, että alukset, jotka operoivat sääntelyn maantieteellisen kattavuuden sisällä myös käyttävät vaatimustenmukaista polttoainetta. Varustamoala korostaa, että FuelEU Maritime esitys eroaa komission muista lakiesityksistä ilmastopaketissa siten että EU:n tieliikenteessä ja EU:n lentoliikenteessä polttoainetoimittajat ovat vastuussa myytyjen polttoaineiden tuotantoaikaisista päästövähennyksistä, mutta myös polttoaineen laadusta sekä polttoaineen turvallisuuteen liittyvistä seikoista. FuelEU Maritime esityksessä vastuu polttoaineiden kasvihuonekaasusisällöstä on siirretty polttoaineen käyttäjälle, eli alukselle ja, ja tämä huolestuttaa varustamoita, joilla ei ole edellytyksiä varmistaa polttoaineiden vaatimustenmukaisuutta.

SV haluaa nostaa esiin myös esityksessä mukana olevaan tarkkailusuunnitelmaan liittyvät haasteet. Esityksen mukaan varustamoilta edellytetään vuosittain aluskohtaisia tarkkailusuunnitelmia (energiakäyttösuunnitelmia), mutta varustamoilla ei ole mahdollisuuksia etukäteen tai jälkikäteen varmistaa aluksien käyttämää polttoaineiden vaatimustenmukaisuutta, tai että sellaista on saatavilla. Tarkkailusuunnitelman laatiminen on erityisen hankalaa sellaisten alusten kohdalla, jotka toimivat hakurahtimarkkinoilla, jolloin varustamo ei voi tietää missä alus vuoden aikana operoi. EU:n vaatimustenmukaista polttoainetta ei välttämättä ole saatavilla kaikissa EU:n ulkopuolella sijaitsevissa satamissa missä alus joutuu tankkaamaan ennen saapumista EU:n satamaan. Vaatimustenmukaista polttoainetta saisi varmuudella EU:ssa, mikäli FuelEU Maritime:n polttoainestandardi sisällytettäisiin EU:n uusiutuvan energian direktiivin (RED II) sääntelyyn piiriin. RED:in tavoitteena on edistää puhtaampia polttoaineita meri – ja lentoliikenteessä.

SV tukee valtioneuvoston näkemystä siitä, että sääntelyssä tulisi pyrkiä tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen sekä polttoaineiden sertifioinnin aiheuttaman hallinnollisen taakan minimointiin. Varustamoalan näkemys on, että kaikki FuelEU Maritime:n kannalta tarvittava tieto tulisi sisällyttää olemassa olevaan EU MRV –asetukseen eikä pyrkiä rakentamaan rinnakkaista järjestelmää, joka edellyttää varustamoilta kaksoisraportointia.

SV pitää asetusehdotukseen sisältyvää joustomekanismia kannatettavana. Sen mukaan alus voi hyödyntää edellisen tai tulevan vuoden vaatimustenmukaisuusylijäämiä vuonna, jolloin se ei ole saavuttanut vaatimusta. SV pitää myös hyvänä sitä, että järjestelmässä on mukana mahdollisuus tasata vaatimustenmukaisuusylijäämiä useamman aluksen tai jopa varustamoiden kesken samana vuonna. SV pitää tärkeänä sitä, että asetuksen rikkomuksista seuraavia rangaistusmaksuja, jotka ohjataan päästökauppadirektiivin alaiseen innovaatiorahastoon, käytetään täysimääräisesti uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöönoton edistämiseksi.

SV pitää maasähkönkäytön lisäämistä tärkeänä. Uskomme lähimerenkulun sähköistyvän tulevaisuudessa muun liikenteen tapaan, mutta maasähkön lisäys tulisi tehdä harkiten ja huomioiden satamissa vierailevien aluksien todelliset energiatarpeet. Lisäksi kalliita maasähkö investointeja toteutettaessa tulisi huomioida käyttöaste (laitureihin, joita käytetään korkeintaan muutama kuukausi vuodessa, ei kannata kohdentaa investointeja ensimmäisenä). SV jakaa valtioneuvoston näkemyksen siitä, että kun kontti- ja matkustaja-aluksien maasähkönkäyttövelvoitteen poikkeuslupakäytäntö päättyy vuonna 2034, varustamoille ei tule langettaa rangaistusmaksua siitä, että satama ei kykene tarjoamaan maasähköä, siinä tapauksessa rangaistaan väärää tahoa.

Mats Björkendahl
Erityisasiantuntija
Suomen Varustamot ry