

Valtioneuvoston U-kirjelmä U 51/2021 vp: ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (nk. FuelEU Maritime)

Liikenne- ja viestintävaliokunta
15.10.2021

Erityisasiantuntija Laura Sarlin

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ

Komission ehdotuksen keskeinen sisältö

- Tavoitteena edistää uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä
- Aluksilla käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin vähennyttävä 2020 verrattuna
  - 2% 2025 alkaen; 6% 2030 alkaen; 13% 2035 alkaen; 26% 2040 alkaen; 59% 2045 alkaen; 75% 2050 alkaen
- 2030 kontti- ja matkustaja-alusten käytettävä maasähköä tai nollapäästöistä teknologiaa satamassa
- Asetusehdotukseen sisältyy joustomekanismeja, joilla alus voi hyödyntää edellisen tai tulevan vuoden nk. vaatimustenmukaisuusylijäämänsä vuonna, jolloin se ei ole saavuttanut vaatimusta. Vaatimustenmukaisuusylijäämää on myös mahdollista tasata eri alusten välillä samana vuonna
- Ehdotus sisältää kattavat säännöt päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta
- Kattavuus
  - Maantieteellinen kattavuus: EU:n sisäinen liikenne ja puolet EU:n ja kolmansien maiden välisillä matkoilla käytetystä energiasta
  - Aluskokoraja 5000 GT
  - Kasvihuonekaasupäästökattavuus CO_2, CH_4, N_2O



Ehdotuksen vaikutukset

Päästöjen vähentyminen

- Komission mukaan ehdotus vähentää hiilidioksidipäästöjä vuonna 2030 11 % verrattuna tilanteeseen, jossa siihen mennessä ei ole otettu käyttöön ohjauskeinoja. Vuonna 2050 vastaava vähennys olisi 78 % (arvio perustuu laajempaan maantieteelliseen kattavuuteen kuin lopullinen ehdotus)
- Lisäksi vähenevät muut päästöt ilmaan
- Komissio arvioi uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden osuuden Euroopan meriliikenteen käyttämästä energiasta olevan 2030 9 % prosenttia ja 2050 89 % prosenttia. Ilman toimia osuudet olisivat 0,3 % ja 1,4 %.

Taloudelliset vaikutukset

- Vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuteen ja hintaan liittyy merkittävää epävarmuutta
- Vuonna 2030 hiili-intensiteettivaatimuksen arvioidaan nostavan Suomen ulkomaankauppaa palvelevan meriliikenteen polttoainekustannuksia noin 100-300 miljoonalla eurolla.
- Vaatimusten kiristyessä kustannusten oletetaan nousevan moninkertaisiksi vuoteen 2040 mennessä.
- Maasähkön käytön mahdollistavien investointien kustannusten konttialuksille ja matkustaja-autolautoille arvioidaan olevan muutaman kymmenen miljoonan euron luokkaa.

Valtioneuvoston näkemys

- Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuutena saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55 prosentin päästövähennystavoite.
- Tuetaan EU-tason toimia vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi meriliikenteessä. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukyvyn.
- Kannatetaan komission ehdottamaa teknologianeutraalia lähestymistapaa ja aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin vaiheittaista kiristämistä. Hiili-intensiteettitavoitteet tulee asettaa tasolle, joka varmistaa riittävät päästövähennykset ottaen huomioon EU:n hiilineutraalisuustavoite sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ja hintataso.
- Valtioneuvosto tukee ehdotettua maasähkön käyttövelvoitetta kontti- ja matkustaja-aluksille. On kuitenkin kiinnitettävä huomiota maasähkön tarjonnan kehitykseen.
- Merenkulkua koskettavissa ehdotuksissa vaikutettava siihen, että toimien yhteisvaikutukset, merenkulun kilpailukyky ja talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan.