U 51/2021 vp Uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet meriliikenteessä (FuelEU Maritime)

Eduskunnan Talousvaliokunnalle

EK:n sitoumus ilmastotavoitteisiin

Elinkeinoelämän keskusliitto EK on sitoutunut EU:n ja Suomen ilmastotavoitteisiin sekä 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan. Suomi on ottanut edelläkävijän roolin hyvin kunnianhimoisella ilmastoneutraaliustavoitteella vuodelle 2035.

Merenkulussa tarvitaan yhtä kunnianhimoisia päästövähennyksiä kuin kaikilla muillakin toimialoilla. Kun päästöjä vähennetään, on samalla huolehdittava yritysten mahdollisuudesta investoida ja pärjätä kansainvälisessä kilpailussa: vähennetään päästöjä kustannustehokkaasti, markkinaehtoisesti ja teknologianeutraalisti.

Komission ehdotus

EU:n komissio esittää uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytön lisäämistä meriliikenteessä asetusehdotuksella. Ehdotuksessa rajoitettaisiin aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä ja velvoitettaisiin käyttämään maasähköä satamassa ollessa.

Asetusta sovellettaisiin samassa laajuudessa kuin ehdotusta meriliikenteen päästökaupaksi (yli 5000 Gt alukset, unionin sisäinen liikenne ja puolet merimatkoista kolmansiin maihin). Kuljetusintensiteetti alenisi asteittain vuodesta 2025 lähtien (2 %) ja olisi 75 % alempi vuodesta 2050 eteenpäin. Maasähkön käyttövelvoite koskisi yli kahden tunnin kestoisia satamakäyntejä.

EK:n näkemykset

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää hyvänä komission esityksen tavoitetta saavuttaa meriliikenteessä nykyistä nopeammin päästövähennyksiä. Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden laajempi käyttö on todellinen ja toistaiseksi lähes ainoa keino saavuttaa päästövähennyksiä meriliikenteessä. EK kiinnittää eduskunnan huomiota seuraaviin seikkoihin:

Yhteentoimivuus IMO:n päästövähennystoimien kanssa on tärkeä periaate. Merenkulussa tulee tähdätä globaalin tason päästövähennystoimiin, joilla varmistetaan tasaveroiset kilpailuedellytykset merenkulussa ja asiakastoimialoilla. EU:n tulee vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa ja varmistaa, että EU:n komission ehdotukset toimisivat yhteen

mahdollisen hyvin IMO:ssa päätettävien lyhyen ja keskipitkän aikavälin päästövähennyskeinojen kanssa. Myös tämän aloitteen tulisi sisältää kirjaukset, joiden mukaan liitytään osaksi globaaleja velvoitteita niiden tullessa käyttöön.

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineen saatavuus: Kestävien biopolttoaineiden tuotannolle tulee taata riittävä raaka-ainepohja kaikissa liikennemuodoissa, muutoin liikenteen päästövähennyksiä on vaikea saavuttaa. Lähtökohtana kaikilla liikennesektoreilla pitäisi olla RED-direktiivin asettamat säännöt, eikä niistä tulisi poiketa meriliikenteessäkään. FuelEUMaritime -aloitteen jatkoneuvotteluissa tulee varmistaa RED-direktiivin mukaisesti kaikkien kestävästi tuotettujen raaka-aineiden hyväksytty käyttö meriliikenteen uusiutuvien polttoaineiden valmistuksessa. Laaja raaka-ainepohja ja ennakoitavat laskentasäännöt ovat keskeisiä tavoitteita uusiutuvan energian direktiivin (REDIII) päivittämisessä ja uusiutuvia lentopolttoaineita koskevan asetuksen (ReFuelEU Aviation) käsittelyssä.

Uusiutuvan polttoaineen riittävyys teiden tavaraliikenteeseen: Fit for 55-esitysten myöstä uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden kysyntä laajenee tieliikenteestä meri- ja lentoliikenteeseen. Henkilöautoliikenteessä sähköistyminen on valtavirtaa, mutta teiden tavaraliikenteessä nestemäisiä polttoaineita käytetään vielä vuosikymmeniä.

Suomessa teiden tavaraliikenne on 30 % energia- ja kustannustehokkaampaa kuin keskimäärin Euroopassa. Tämä perustuu polttomoottoriajoneuvoihin, joilla voidaan kuljettaa suurempien mittojen ja massojen yhdistelmiä koko tieverkolla. Tämä kustannustehokkuus on pitkäjänteisen kehityksen seurauksena saavutettu kilpailuetu. Sen ylläpito edellyttää kasvavaa uusiutuvien nestemäisten polttoaineiden osuutta teiden tavaraliikenteessä, jotta myös päästövähennykset voidaan saavuttaa mentäessä kohti 2030-lukua. Uusiutuvien polttoaineiden riittävyyttä tulisi tarkastella kansallisesti kriittisesti, jotta voidaan turvata päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

Uusiutuvan polttoaineen hinta: Kuten valtioneuvoston kirjelmässä todetaan, uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden hinta on fossiilisia polttoaineita kalliimpi ja hinnan kehitykseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Esityksen arvioidaan tuovan Suomen ulkomaankaupalle 100–300 miljoonan euron lisäkustannukset vuoden 2030 tilanteessa ja moninkertaisesti vuoteen 2040 mennessä. Ellei uusiutuvan polttoaineiden raaka-ainepohjaa määritellä riittävän laajasti, omaksutaan riski merkittävästi arvioitua suuremmille kustannusvaikutuksille.

Maasähkön käyttö satamissa: Maasähkön tarjonnan kustannusvaikutukset satamissa tulisi sisällyttää vaikutusarvioihin.

Meriliikenne-esitysten yhteiset kustannusvaikutukset: Meriliikenteen päästöjen vähentämiseen liittyy myös komission ehdotukset meriliikenteen liittämiseksi osaksi EU:n yleistä päästökauppaa ja meriliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopuminen. Yhdessä näiden ehdotusten arvioidaan tuovan 350–560 miljoonan euron lisäkustannukset merikuljetuksiin vuoteen 2030 mennessä (uusiutuvat ja vähäpäästöiset polttoaineet 100–300 M€, päästökauppa 210 M€, meripolttoaineen verollisuus 40–50 M€). Valtioneuvosto arvioi, että ehdotusten keskinäiset vaikutukset voivat myös jonkin verran vähentää kokonaiskustannusta.

Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille Suomen sijainnista johtuen. Vaikutukset ovat negatiiviset myös koko kansantaloudelle, kun tuontihinnat kallistuvat ja viennin hintakilpailukyky heikkenee. Ehdotukset tuovat myös uusia liiketoimintamahdollisuuksia ja kasvua, joiden merkitys ei sisälly valtioneuvoston esittämiin vaikutusarvioihin.

Talvimerenkulun vaikutus: Jäävahvisteisten alusten käyttö lisää polttoaineen kulutusta ympärivuotisesti Suomen ulkomaankaupassa. Uusiutuvien polttoaineiden käytön lisääminen nostaa osaltaan edelleen jäävahvisteisuuden tuomaa lisäkustannusta. Siksi talvimerenkulun erityisolosuhteiden hyvittäminen merenkulun päästökaupassa on keskeinen tavoite.

Logistinen kilpailukyky: Meriliikenteen lisäksi Fit for 55-paketti sisältää kattavat esitykset tieliikenteen ja lentoliikenteen päästöjen vähentämiseen. Suomen sijainnista johtuen logistiset kustannukset ovat keskeinen kilpailukykytekijä suomalaisyrityksille, joiden tuotteet ja palvelut kilpailevat maailmanmarkkinoilla.

Tieliikennettä koskevien ehdotusten vaikutus tavaraliikenteen osalta olisi 2030 tilanteessa noin 520 miljoonaa euroa (päästökauppa 150 M€ ja energiaveromuutokset 370 M€). Lentoliikenteessä vaikutus olisi noin 215 miljoonaa euroa (päästökauppa 30 M€, uusiutuva polttoaine 40 M€, energiaveromuutokset 145 M€).

Elinkeinoelämän keskusliitto EK toivoo, että eduskunta kiinnittää huomiota kokonaisvaikutusten arviointiin ja varautuu lieventämään kilpailukykyvaikutuksia EU:n komission esitysten jatkokäsittelyssä ja kansallisin keinoin.

Kansallinen kilpailukykyvaikutusten lieventäminen: Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää mm. panostamalla t&k&i-toimiin, edistämällä pilotointeja ja demonstraatiohankkeita, edistämällä vaihtoehtoisten energialähteiden kehityskaaria, poistamalla meriliikenteen väylämaksu kokonaan, huolehtimalla jäänmurron kapasiteetista sekä logistisesta kilpailukyvystä satamissa ja takamaakuljetuksissa.