Teknologiateollisuus

Viite: Sähköpostitse saapunut asiantuntijapyyntönne 13.10.2021, kuulemistilaisuus TaV 21.10.2021 klo 12.00

Valtioneuvoston kirjelmä U 51/2021 vp eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME)

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Lausuntomme talousvaliokunnalle on samansisältöinen kuin aiemmin (15.10.2021) eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle samasta asiasta toimittamamme kirjallinen asiantuntujalausunto.

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttö on tärkein keino, jolla voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä meriliikenteessä. Näin ollen komission ehdotus on yleisesti kannatettava.
- Ehdotus edistää suomalaisen meriteollisuuden puhtaiden ratkaisujen kehitystä ja kysyntää.
- Polttoaineiden ohella alusten energiatehokkuuden parantamiselle ja sitä lisäävien laitteiden ja järjestelmien käyttöönotolle, esimerkiksi tuulivoiman hyödyntämiselle, tulisi luoda kannustimia.
- Toisaalta suomalainen teollisuus on hyvin riippuvainen merikuljetuksista: tuonnista noin 90 % ja viennistä 75 % tapahtuu meritse.
- Komissio ehdotusten seurauksena merikuljetusten kustannukset voivat nousta jopa 350–560 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä, mikä heikentää sekä vientialojen että valmistavan teollisuuden kustannuskilpailukykyä.
- Talvimerenkulun erityispiirteet on otettava huomioon esityksen jatkokehittämisessä.
- On tärkeää huolehtia, että EU:n ja IMO:n toimet ovat sopusoinnussa niin, että vältytään päällekkäisiltä toimilta eikä sääntely rakennu liian monimutkaiseksi.

Teknologiateollisuus ry

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

Lausunto

Tausta ja kannanmuodostuksen kohteena oleva komission esitys

Merenkulun kansainvälisistä päästövähennyksistä on perinteisesti sovittu Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (International Maritime Organization, IMO), jossa hyväksyttiin vuonna 2018 alustava strategia meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Alusten teknisistä parannuksista huolimatta EU-komissio on katsonut, etteivät meriliikenteen globaalit päästövähennystoimet ole edenneet IMOssa riittävän nopeasti. Siksi komissio on tehnyt omia aloitteitaan merenkulun päästövähennystavoitteiksi ja -toimenpiteiksi.

Komissio on kuvannut tarpeita merenkulun päästöjen vähentämiseen vuoden 2020 lopussa julkaistussa kestävän ja älykkään liikkumisen strategiassa. Vuoden 2030 päästövähennystavoitetta koskevan tiedonannon vaikutustenarviossa komissio arvioi edelleen, että hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi meriliikenteen päästöjen tulisi vähentyä vuoteen 2050 mennessä 89–90 prosenttia vuoden 1990 tasoon verrattuna. EU:n ja kolmansien maiden välisessä meriliikenteessä päästövähennysten tulisi olla vastaavasti 80–82 prosenttia.

Euroopan komissio julkaisi syyskuussa 2020 tiedonannon, jonka mukaan EU pyrkii saavuttamaan ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Samalla päätettiin vuotta 2030 koskevan ilmastotavoitteen kiristämisestä vähintään 55 %:iin. Tavoitteen saavuttamiseksi komissio julkisti heinäkuussa 2021 nk. Fit for 55 -lainsäädäntöpaketin). Pakettiin sisältyy useita aloitteita, joilla pyritään vähentämään kasvihuonekaasuja meriliikenteessä: Päästökauppadirektiivin muutosehdotuksella meriliikenne lisättäisiin unionin päästökauppaan. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevalla asetusehdotuksella pyritään parantamaan meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuutta satamissa Lisäksi erillisellä uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevalla asetusehdotuksella eli nk. FuelEU Maritime -ehdotuksella pyritään varmistamaan sektorin siirtymä vaihtoehtoisiin polttoaineisiin luomalla kysyntää näiden polttoaineiden käytölle unionin alueella.

Ehdotus edistää meriteollisuuden puhtaiden ratkaisujen kysyntää ja kehitystä

FuelEU Maritime -ehdotuksen tarkoituksena on edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa kannustamalla varhaisia siirtyjiä. Ehdotetulla asetuksella pyritään lisäämään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja energian lähteiden käyttöä meriliikenteessä ja siten vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä unionin alueella.

Teknologiateollisuus ry katsoo valtioneuvoston tavoin, että ilmastonmuutoksen torjunnan sekä vihreän viennin näkökulmasta on tärkeää, että merenkulkua ohjataan puhtaiden ratkaisujen käyttöönottoon. Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden laajempi käyttö on todellinen, ja toistaiseksi lähes ainoa keino saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä meriliikenteessä. Näin ollen **komission ehdotus on yleisesti kannatettava.**

On tärkeää, että sääntely on ennakoitavaa ja teknologianeutraalia, jotta varustamoilla on mahdollisuus suunnitella investointinsa ja jotta epäjatkuvuuskohtia kysyntään ei syntyisi. Varustamot seuraavat markkinoita ja tekevät investointipäätökset saatavilla olevien teknisten ratkaisujen mukaisesti. Meriteollisuuden teknologiatoimittajat ja laitevalmistajat puolestaan kehittävät teknologioita sääntelyn sekä kysynnän ohjaamana. **FuelEU Maritime on näillä näkymin yksi eniten merenkulun puhtaan teknologian käyttöönottoon kannustavista lainsäädäntöehdotuksista ja siksi se on teknologiateollisuuteen kuuluvan meriteollisuuden näkökulmasta kannatettava.**

Aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä koskeva vaatimus koskee kaikkien yli 5000 bruttotonnin alusten unionin sisäisessä liikenteessä ja EU:ssa sijaitsevassa satamassa ollessaan käyttämää energiaa sekä puolta näiden alusten matkoilla EU:n ulkopuolelta EU-satamaan ja EU-satamasta unionin ulkopuolelle käyttämästä energiasta. Näillä matkoilla aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille asetetaan viiden vuoden välein kiristyvä raja, joka perustuu alusten vuonna 2020 käyttämän polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin keskiarvoon. Vuodesta 2025 päästöintensiteetin tulee olla 2 prosenttia alhaisempi kuin vuonna 2020; vuodesta 2030 vaatimus on 6 prosenttia. Vuosien 2035, 2040 ja 2040 alusta vaatimus on 13, 26 ja 59 prosenttia. Lopulta vuodesta 2050 eteenpäin kiristys on jo 75 prosenttia. Päästöintensiteettiä arvioidaan hiilidioksidin (CO2), metaanin (CH4) ja typpioksiduulin (N2O) osalta.

Ehdotus sisältää kattavat säännöt päästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta. Alukselle pitää laatia ja tarvittaessa päivittää vuosittain tarkkailusuunnitelma. Aluksen tulee toimittaa vuosittain todentajalle tiedot aluksen liikennöinnistä ja aluksen käyttämästä polttoaineesta EU:n alueella. Osana suunnitelmaa ja raportoituja päästöintensiteettitietoja aluksen pitää toimittaa tiedot aluksella käytetyn energian elinkaaren aikaisesta kasvihuonekaasuintensiteetistä. Polttoaineiden tuotannon aikaiset päästötiedot tulee toimittaa asetusehdotuksen ja uusiutuvan energian direktiivin mukaisten päästökertoimien mukaisesti. Polton aikaisiin päästöihin sovelletaan asetusehdotuksen liitteen mukaisia päästökertoimia tai sertifioituja todellisia päästökertoimia. Todentaja tarkistaa ja todentaa suunnitelman ja aluksen vuotuiset päästötiedot. **Asetuksessa keskitytään pitkälti aluksen polttoaineeseen. Onkin tärkeää, että myös energiatehokkuuden parantamiselle ja sitä lisäävien laitteiden ja järjestelmien käyttöönotolle, esimerkiksi tuulivoiman hyödyntämiselle, on riittävät kannustimet.**

Onnistuneesti toteutettuna FuelEU Maritimen vaikutuksena on paitsi merenkulun päästöjen vähentyminen, myös kiihdyttävä vaikutus merenkulun puhtaan teknologian kehitykseen ja käyttöönottoon, ja sitä kautta Suomen meriteollisuuden vientiin. Ala panostaa vahvasti ympäristöystävällisten ratkaisujen kehittämiseen.

Suomen logistisesta kilpailukyvystä on huolehdittava

Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden hinta on toistaiseksi fossiilisia polttoaineita kalliimpi ja hinnan kehitykseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Komission esityksen arvioidaan aiheuttavan toteutuessaan Suomen ulkomaankaupalle jopa 100 – 300 miljoonan euron lisäkustannukset vuoden 2030 tilanteessa. Yhdessä päästökaupan (arviolta +200 M€/v)

ja meriliikenteen polttoaineen verottomuudesta luopumisen (+40 – 50 M€/v) kanssa **arvioidaan merikuljetusten kustannusten nousevan yhteensä jopa 350 – 560 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä.**

Lisäkustannukset ovat erityinen huoli ulkomaankauppaa käyville vienti- ja tuontiyrityksille, joiden kustannuskilpailukykyä merilogistiikan kustannusten nousu heikentää. Suomen tavaraviennin arvo on vuodessa noin 60 mrd. euroa ja tavaratuonnin arvo noin 62 mrd. euroa. Tuonti palvelee teollisuuden raaka-aine- ja komponenttitarvetta sekä ulkomaisen kauppatavaran hankintaa. Merikuljetusten osuus Suomen kaikesta tuonnista on 88 % ja viennistä 75 %.

Lisäksi FuelEU Maritime -ehdotus vaikuttaa talvimerenkulkuun ennen kaikkea polttoaineen hinnannousun myötä, koska jäävahvisteiset alukset kuluttavat muita aluksia enemmän polttoainetta niin jäissä kuin avovedessä liikennöidessään. Jäävahvistettujen alusten suuremmasta polttoaineen kulutuksesta ja päästöistä johtuen komission ehdotus voi kannustaa hankkimaan yhä enenevässä määrin avoveteen optimoituja aluksia. On siten oletettavaa, että ehdotus johtaisi kauppa-alusten itsenäisen jäissäkulkukyvyn heikkenemiseen. Tämä puolestaan johtaisi jäänmurtoavustuksen määrän kasvuun ja nykyistä suuremman jäänmurtokapasiteetin tarpeeseen palvelutason turvaamiseksi etenkin keskimääräisen ja ankaran talven olosuhteissa. Suomen tulisikin edetä ripeästi suunnitelmissaan uusia jäänmurtokapasiteettiaan sekä toteuttaa tämä mahdollisimman vähäpäästöisellä laivakonseptilla.

Meriliikenteen päästövähennysten kustannusvaikutuksia voidaan lieventää mm. panostamalla TKI-toimiin, edistämällä pilotointeja ja demonstraatiohankkeita, edistämällä vaihtoehtoisten energialähteiden kehityskaaria, poistamalla meriliikenteen väylämaksu kokonaan, huolehtimalla jäänmurron kapasiteetista sekä logistisesta kilpailukyvystä satamissa ja takamaakuljetuksissa. Vaikuttavuuden maksimoimiseksi FuelEU Maritime -ohjelman perusteella kerättävät mahdolliset maksut tulee käyttää uuden teknologian kehittämiseen sekä puhtaisiin polttoaineisiin liittyvän teknologian kehittämiseen, testaamiseen ja käyttöönottoon.

Yhteentoimivuus IMOn kanssa varmistettava

On myös tärkeää huolehtia, että EU:n ja IMO:n toimet ovat sopusoinnussa niin, että vältytään päällekkäisiltä toimilta eikä sääntely rakennu liian monimutkaiseksi. Mitä globaalimpia toimet ovat ja mitä laajemmin niitä sovelletaan, sitä suurempi vaikutus niillä saavutetaan.

Lisätiedot:

Johtaja Helena Soimakallio
sähköposti: helena.soimakallio@teknologiateollisuus.fi
puhelin: 040 - 550 7706