Asetus uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (U 51/2021 vp)

Talousvaliokunta 20.10.2021

Jyrki Peisa

Metsäteollisuus ry

Metsäteollisuus

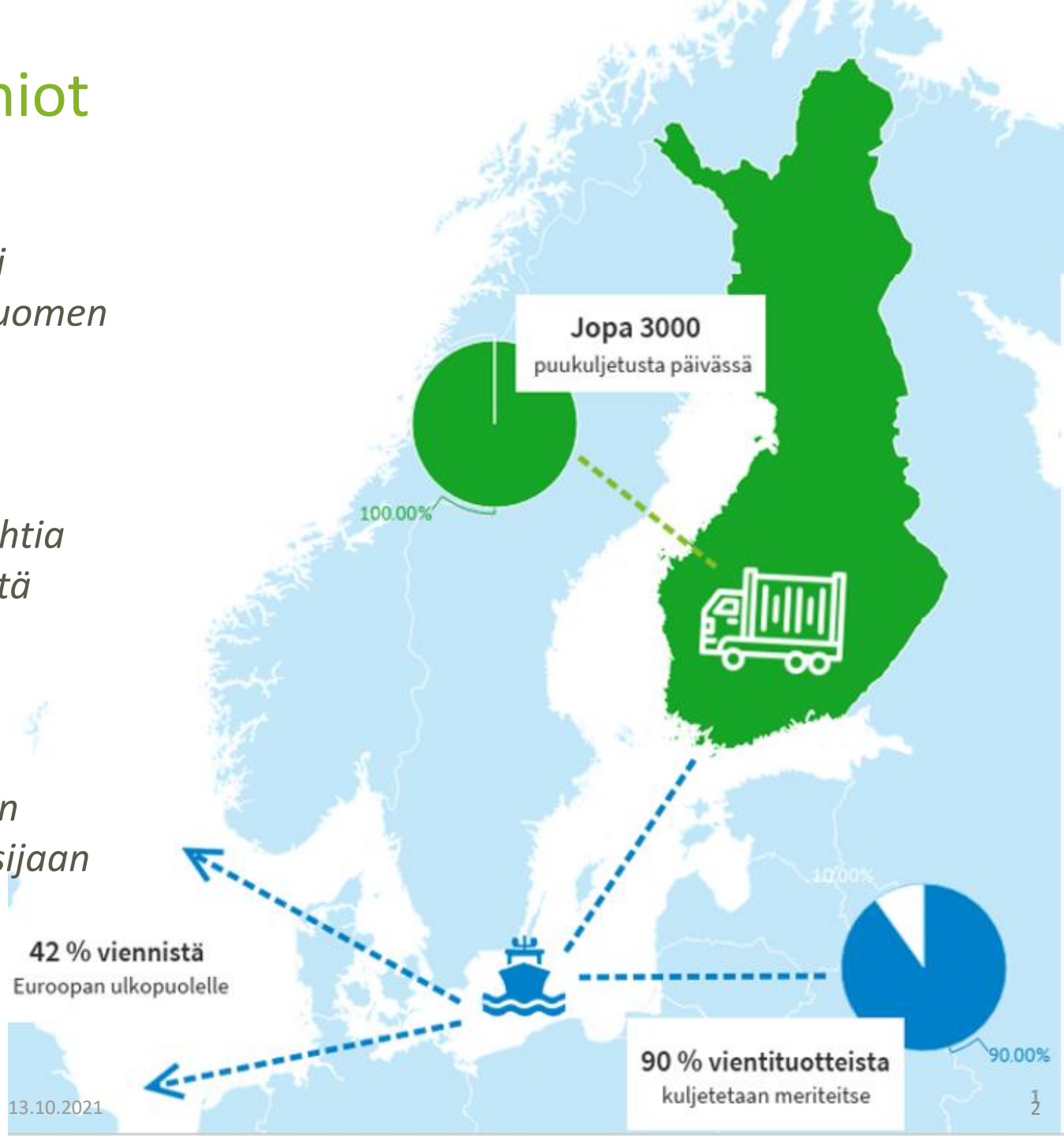


Metsäteollisuus ry:n päähuomiot

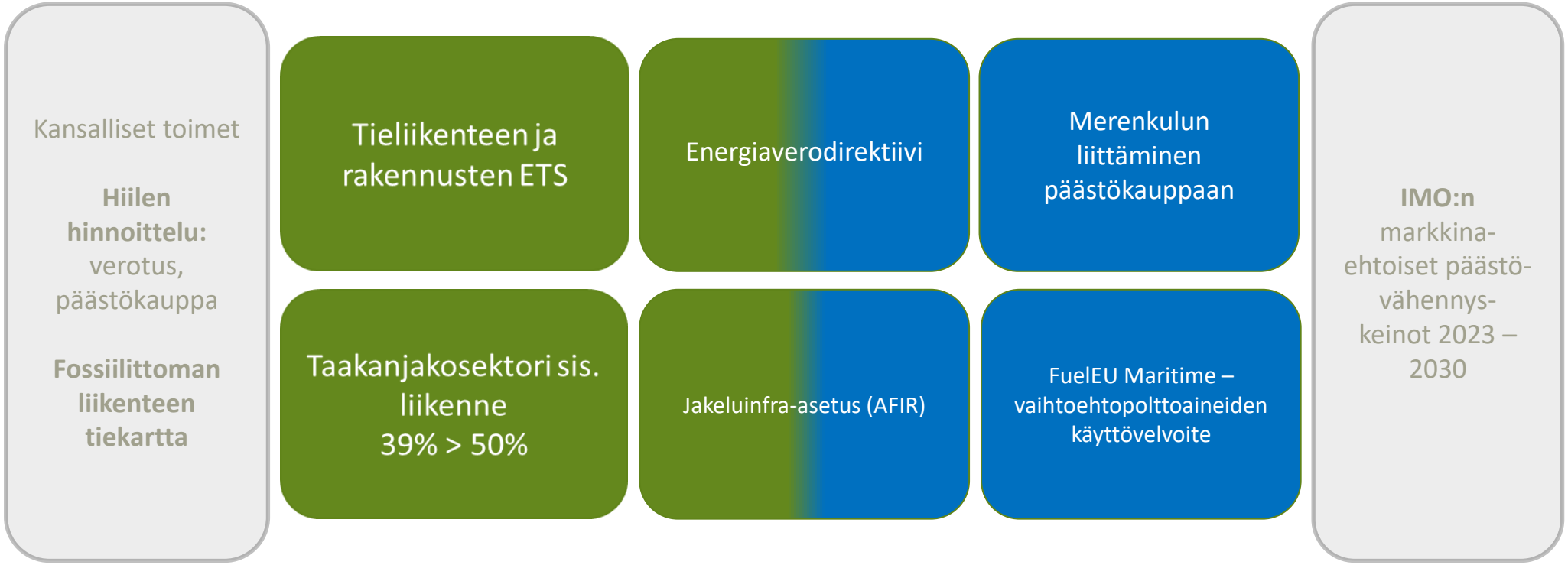
- *U-kirjelmän taloudellisissa vaikutuksissa tulisi esittää laskelmat ehdotuksen vaikutuksista Suomen suhteelliseen kilpailukykyyn erityisesti talvimerenkulun osalta*

- *Tarvittaessa Suomen tulee omin toimin huolehtia vientiteollisuuden suhteellisesta kilpailukyvystä verrattuna keskeisiin verrokkimaihin ja*

- *FuelEU:n osalta Suomen tulisi hakea riittäviä joustoja ja siirtymäaikoja mahdollisesti jo alun perin liian kireiden tavoitteiden asettamisen sijaan*



Fit for 55 metsäteollisuuden vientikuljetuksissa



FuelEU-lainsäädäntö asettaa sitovat ja kiristyvät päästöintensiteettitasot aina vuoteen 2050 asti

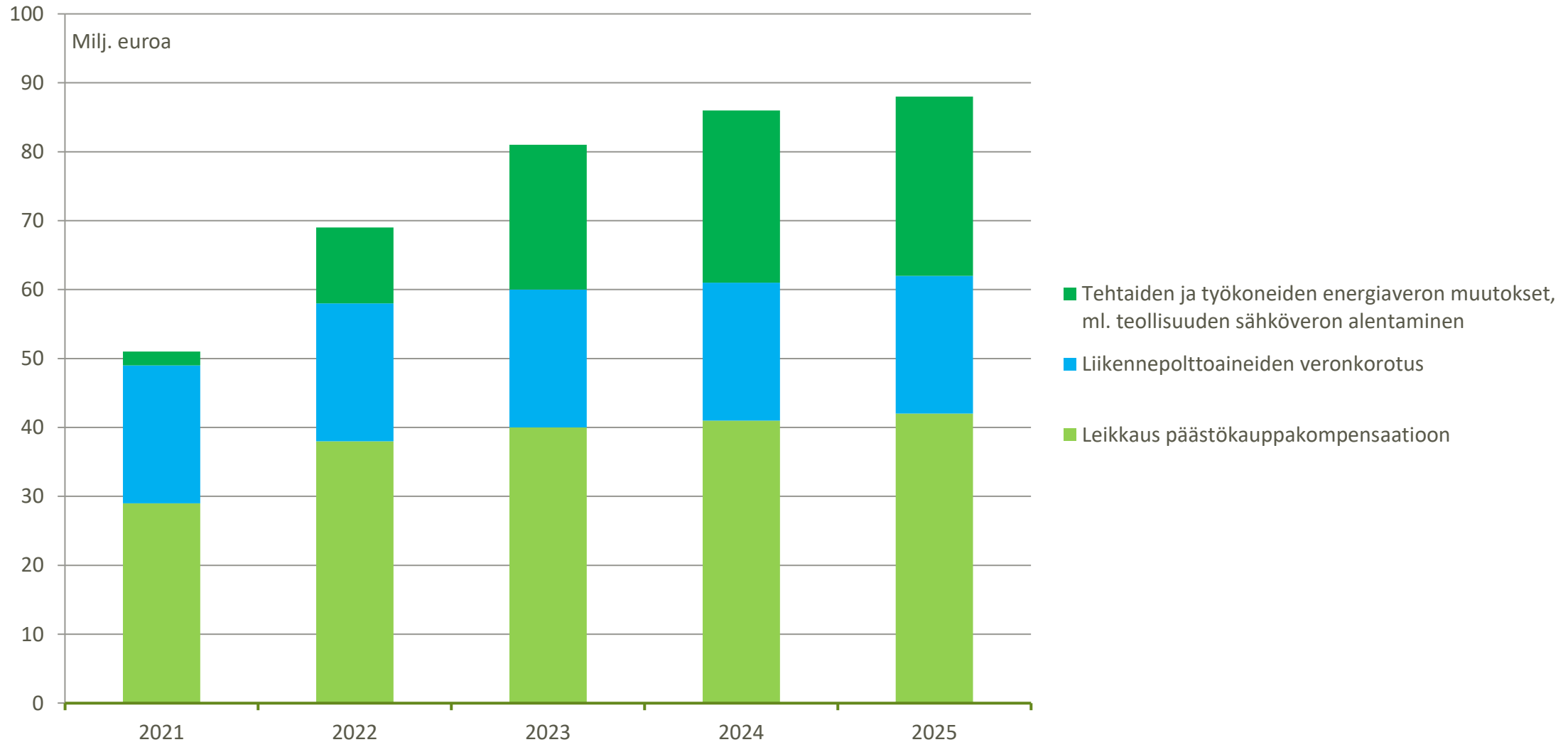
- Vakiintuneille polttoaineille vaihtoehtoisia merenkulun polttoaineita ei ole LNG:n lisäksi laajamittaisesti saatavilla, ainakaan kaupallisesti järkevällä tavalla käytettäväksi.
- Esimerkiksi metanolin, vedyn tai ammoniakin käyttö lienee teknisesti mahdollista, mutta hinta ja saatavuus eivät vielä tue laajamittaisempaa käyttöä.
- Alalla tapahtuvaa kehityksen nopeutta ei voida ennustaa tarkasti, joten EU:n ehdotuksen mekaanisesta viiden vuoden kiristysvälistä tulisi tarvittaessa joustaa.
- Mahdollisesti jo alun perin liian kireiden tavoitteiden asettamisen sijaan tulisi hakea riittäviä siirtymäaikoja kokonaiskestävyyden varmistamiseksi.

Vuosi	KHK-intensiteetti pienempi kuin vuoden 2020 referenssiarvo
2025	2 %
2030	6 %
2035	13 %
2040	26 %
2045	59 %
2050	75 %

Merenkulun päästökauppa, FuelEU Maritime, merenkulun polttoaineiden minimiverotus

Vuonna 2030 Suomen ulkomaankauppaa palvelevalle meriliikenteelle 350 - 560 M€ vuosittaiset lisäkustannukset.

Toimintaympäristöä on jo nyt heikennetty poliittisin päätöksin





Metsäteollisuus