Suomen Varustamot ei pysty arvioimaan riskin suuruutta että Suomesta siirtyy teollisuustoimintaa muhin maihin, tai mihin jäsenmaahan teollisuustoiminta mahdollisesti siirtyisi mikäli FuelEU Maritme sääntely hyväksytään. Tiedetään että kasvihuonekaasuintensiteetin alentamisvelvoite nostaa merikuljetuksien polttoainekustannuksia sadoilla miljoonilla per vuosi vielä tällä vuosikymmenellä. Alentamistavoitteen kiristyessä kohti 2040 jolloin uusiutuvien polttoaineiden % osuus aluksen käyttämästä energiamäärästä on merkittävä, polttoaineen lisäkustannukset on arvioitu olevan jopa miljardi euroa per vuosi. SV on omassa lausunnossa korostanut että kustannukset voivat olla paljon merkittävämmät mikäli uusitutuvien polttoaineiden saatavuus ei vastaa kysyntää. SV ehdottaa, että siirtymävaiheessa polttoaineiden raaka-ainepohja pitäisi olla kattava uusiutuvien polttoaineiden saatavuuden varmistamiseksi. FuelEU Maritimen aloitteessa esitetyt kestävyyskriteerit ei saisi rajata pois uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineita . Tämän lisäksi on erityisen tärkeätä, että myös uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa ja jakeluverkon rakentamista tuetaan kansallisesti ja EU tasolla, kustannusnousun hillitsemiseksi. SV:n näkemyksen vaatimustenmukaista polttoainetta saisi varmuudella EU:ssa, mikäli FuelEU Maritime:n ns ”polttoainestandardi” (kasvihuonekaasuintensiteetti vaatimus) sisällytettäisiin EU:n uusiutuvan energian direktiivin (RED II) sääntelyyn piiriin.
SV:n näkemykseen mukaan **rajusti kasvavat logistiikkakustannukset vaikuttaisi Suomessa ensin vientiyrityksiin** mutta alueellinen FuelEU Maritime sääntlely vaikuttaa kyllä kaikkiin Suomalaisiin yrityksiin koska 90 % Suomen viennistä ja tuonnista kulkee meritse. Merimatkat Suomeen ja merimatka täältä vientiyrityksien päämarkkinoille ovat pitkät joten vaikutukset jäsenmaiden ja yrityksien kilpailukykyyn vaihtelevat maantieteellisen sijainnin ja sen mukaan kuinka riippuvaisia kaikki ovat merikuljetuksista. SV arvioi että mitä laajempi FuelEU Maritime sääntelyn maantieteellinen kattavuus on sitä suuremmat ovat vaikutukset Suomen yritysten suhteelliseen kilpailukykyyn. Tasapuolisten kilpailuedellytysten varmistamiseksi ja yrityksiimme suhteellisen kilpailukyvyn säilyttämiseksi kasvavien logistiikkakustannusten edessä, SV.n näkemys on että merenkulun päästövähennyksiä tulisi ensisijaisesti edistää globaalien tavoitteiden ja niitä edistävän sääntelyn ja standardien kautta, ei alueellisten.

yt.
Mats