Asia: U 51/2021 vp. Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME). Ympäristövaliokunta 29.10.2021.

Suomen ilmastopaneeli
Antti Arasto, Markku Ollikainen, tiedesihteeri Marianne Leino

Esitys pääpiirteittäin

Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevalla asetusehdotuksella pyritään varmistamaan sektorin siirtymä vaihtoehtoisiin polttoaineisiin luomalla kysyntää näiden polttoaineiden käytölle ja sitä kautta vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä.

Ehdotus koostuu sekä aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamisesta että velvoitteesta käyttää maasähköä satamassa ollessaan. Molemmat velvoitteet koskevat vain bruttovetoisuudeltaan yli 5000 kokoisia aluksia.

Aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä koskeva vaatimus koskee EU:n sisäisessä liikenteessä ja EU-satamassa alusten 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 alusten vuonna 2020 käyttämän polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin keskiarvoon perustuen viiden vuoden välein tiukentuva raja. Vuodesta 2025 päästöintensiteetin tulee olla 2 prosenttia pienempi kuin vuonna 2020; vuodesta 2030 vaatimus on 6 prosenttia. Vuosien 2035, 2040 ja 2040 alusta vaatimus on 13, 26 ja 59 prosenttia. Vuodesta 2050 eteenpäin kiristys on 75 prosenttia. Päästöintensiteettiä arvioidaan hiilidioksidin, metaanin ja typpioksiduulin osalta.

Maasähkön käyttöä koskeva velvoite koskee kontti- ja matkustaja-aluksia vähintään kahden tunnin kestoisilla satamakäynneillä. Velvoite tulee voimaan vuoden 2030 alusta. Velvoite ei koske aluksia, jotka käyttävät satamassa ollessaan nollapäästöistä teknologiaa, kuten tuuli- tai aurinkoenergiaa. Ensimmäiset viisi vuotta alus voi poiketa maasähkön käyttövelvoitteesta, jos satamassa ei ole maasähköliitäntää tai se ei ole yhteensopiva aluksen kanssa. Vuodesta 2035 alkaen vaatimukset koskevat muutamaa vuotuista poikkeusta (5 satamakäyntiä) lukuun ottamatta kaikkia kontti- ja matkustaja-aluksia satamasta riippumatta.

Ehdotuksen mukaan komissio voisi antaa delegoituja säädöksiä mm. polttoaineiden elinkaaren ja polton aikaisten päästöjen päästökertoimista ja poikkeuksiksi maasähkön käyttövelvoitteesta sallituista nollapäästöisistä teknologioista.

Käsillä olevan ehdotuksen lisäksi komissio on ehdottanut myös muita toimenpiteitä meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi. Päästökauppadirektiivin muutosehdotuksella lisättäisiin meriliikenne EU:n päästökauppaan. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevalla asetusehdotuksella puolestaan parannettaisiin meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuutta satamissa.

Suomen ilmastopaneelin näkemykset

Laivaliikenteen päästöjen kääntäminen laskuun on tärkeää. Muiden sektoreiden päästöjen vähentyessä liikenteen päästöjen suhteellinen osuus EU:n kokonaispäästöistä kasvaa. Meriliikenne Euroopan satamissa muodostaa reilun 10 prosenttia kaikista EU:n liikenteen päästöistä. Aivan kuten lentoliikenteen osalta, myöskään meriliikenteen päästöjen ei odoteta laskevan ilman merkittäviä uusia politiikkatoimenpiteitä, sillä ohjaus päästöjen vähentämiseksi tähän mennessä on ollut täysin riittämätöntä, eikä kansainvälisen tason sopimisella ole todennäköistä saavuttaa EU:n – 55 % päästövähennystavoitteiden vaatimia päästövähennyksiä. On siis selvää, että sääntelyä tarvitaan lisää EU-tasolla.

Kuten valtioneuvosto toteaa, tarvittaviin päästövähennyksiin päästäisiin vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien avulla, mutta niiden osuus on vielä hyvin alhainen meriliikenteessä. Komissio arvioi käsillä olevan esityksen lisäävän uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden sekä uusien nollapäästöisten teknologioiden käyttöä meriliikenteessä niin, että vuonna 2050 polttokennoteknologiaa käyttävien alusten määrän olisi 18,9 prosenttia Euroopan aluskannasta ja sähkökäyttöisten alusten osuus 5,4 prosenttia. Komissio arvioi, ettei näitä aluksia olisi liikenteessä lainkaan ilman ehdotettua sääntelyä.

Meriliikenteessä vaihtoehtoisia ratkaisuja on monia, joten CO2-intensiteettin vähentämiseen perustuva velvoite puolustaa paikkaansa teknologianeutraalina. Tulee varmistua siitä, että myös muiden kuin polttoaineratkaisuihin liittyvien ratkaisujen käyttö säilyy mahdollisena haettaessa päästövähennyksiä. Muita vaihtoehtoisia ratkaisuja ovat esimerkiksi aurinko- ja tuulivoiman hyödyntäminen lisävoimalähteinä, sähköä varastoivat akut ja maasähkön hyödyntäminen esimerkiksi lauttaliikenteessä.

Kestävillä polttoaineilla päästövähennyksiä olisi saatavissa nopeasti nykyiselläkin kalustolla. Kysynnän luominen uusille kehittyville polttoaineille on tärkeää. Komission arvio on, että päästöoikeuksien hinta ei yksin riitä kannustimeksi, sillä hinnan ei odoteta lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä nousta niin korkeaksi, että olisi kannattavampaa käyttää toistaiseksi reilusti fossiilisia kalliimpia kestäviä polttoaineita.

Meriliikenteen päästöjen vähentämiseen löytyy teknologianäkökulmasta merkittäviä mahdollisuuksia myös alueellisten ratkaisujen kehittämiseen. Esimerkiksi Itämeren kaltaisella alueella uusia ratkaisuja voitaisiin ottaa käyttöön pienelläkin määrällä vaihtoehtoisen infran pisteitä. Varsinkin reitit, joissa alus ajaa samaa reittiä, olisi vaihtoehtoisen jakeluinfran järjestäminen mahdollista vain muutamilla pisteillä. Toisaalta samaan aikaan olisi pidettävä huoli siitä, että EU pysyy teknologianäkökulmasta kilpailukykyisenä myös globaaleilla markkinoilla.

On myös hyvä, että kysyntää maasähkölle luodaan sääntelyn kautta. Tätä tukee vastaavasti tarjonnan lisäämiseen liittyvät velvoitteen vaihtoehtoisen latausinfran aloitteen puolella. Maasähkön käyttö vähentää myös lähipäästöjä, millä on positiivisia vaikutuksia ilmanlaatuun erityisesti kaupunkisatamissa.

Komissio on hahmotellut FUEL EU Maritime –aloitteen lisäksi useita eri politiikkatoimia, joilla tavoitellaan meriliikenteen päästöjen vähentämistä; meriliikenne tuotaisiin EU:n päästökaupan piiriin, vaihtoehtoisten polttoaineiden infraa koskevassa direktiivissä lisättäisiin vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden saatavuutta satamissa, uusiutuvan energian direktiivissä velvoitettaisiin polttoaineen jakelijoita tiukemmalla kestävien polttoaineiden jakeluvelvoitteella ja energiaverodirektiivin uudistuksella luovuttaisiin meriliikenteen polttoaineiden verovapaudesta. Iso haaste on näiden aloitteiden ristikkäis- ja päällekkäisvaikutusten hahmottaminen. Parhaimmillaan ehdotukset voivat tukea toisiaan; näistä esimerkiksi kestävien polttoaineiden asetusehdotus ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infra toimivat vastinpareina toisilleen; nyt käsillä oleva ehdotus luo kysyntää, ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infra pyrkii turvaamaan tarjontaa. Toisaalta nämä toimet heikentävät laivaliikenteen päästökaupan kustannustehokkuutta ja epäsuorasti vaikuttavat päästöoikeuksien hintaan.

-