Asia: VNS 6/2022 Valtioneuvoston selonteko : Hiilineutraali Suomi 2035 – kansallinen ilmasto – ja energiastrategia

Suomen Varustamot ry (SV) kiitää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan

SV pitää VN selonteossa esitettyjä tavoitteita ja toimia erittäin kunnianhimoisina ja muistuttaa että myös kansanvälinen merenkulku on täysin sitoutunut kasvihuonekaasujen vähentämiseen ja asteittaiseen kokonaan poistamiseen merenkulussa ja logistisissa ketjuissa. Varustamoelinkeino on asettanut tavoitteen, hiilineutraali merenkulku vuoteen 2050 mennessä. Toimialan tavoite on kunnianhimoisempi kun IMO:n (International Maritime Organization, IMO) tavoite vuonna 2018 hyväksymässä merenkulun alustavassa kasvihuonestrategiassa (KHK strategia). IMO KHK strategiaa tullaan päivittämään vuoden 2023 aikana. Päivitetyssä strategiassa kunniahimotasoa on tarkoitus nostaa, joka tuo kansanvälinen merenkulkupäästötavoitteet samalle tasolle Parisin yleissopimuksessa sovitun 2050 päästötavoitteen kanssa ja ilmastolle asetetun 1.5 °C asteen lämpenemisenrajan kanssa vuoteen 2100 mennessä.

EU:n liikennesektorista, merenkulku ollaan myös sisältämässä EU:n uudistettuun päästökauppajärjestelmään osana 55-valmiuspakettia. Valmiuspakettiin liittyy myös muita merenkulun kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavaa rajoitustoimenpiteitä esim asetus vaihtoehtoisten vähähiilisten ja nollapäästöisten polttoaineiden käyttöönotosta meriliikenteessä (nk. FuelEU Maritime) ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista koskevasta (nk. AFIR) asetuksesta . Kaikkia merenkulun kasvihuonekaasuja rajoittavat toimenpiteet tulevat tulevaisuudessa laskemaan merenkulun kasvihuonekaasupäästöjä mutta myös kasvattamaan lähimerenkulun sekä Suomen ulkomaankaupan kustannuksia. Suomen lisäkustannukset suhteessa verrokkimaihin tulee nousemaan enemmän johtuen maantieteellisestä sijainnistamme, ja pitkistä merikuljetuksista päämarkkinoille. Suomi on nykytietojen mukaan erityisolosuhteitten takia saamassa päästösääntelyssä pientä taloudellista hyvitystä talvimerenkulun lisäkustannuksista vuoteen 2030. SV pitää tärkeänä että Suomi pyrkii päästökauppajärjestelmän jatkoneuvotteluissa, ja yleensä alueellisen merenkulkuun päästösääntelyn uudelleentarkistuksessa pitämään kiinni kaikista erityisolosuhteista saaduista hyvityksistä.

IMO:ssa käydään myös neuvotteluita merenkulun kesiaikavälin päästövähennys toimenpiteistä missä taloudellinen ohjauskeinon on keskeisin toimenpide. Asiasta päätetään IMO KHK strategian jälkeen kun 2050 tavoitteista on sovittu. Globaalisen taloudellisen ohjauskeinon tullessa voimaan, Suomi tulee määrätietoisesti pyrkiä vaikuttamaan että EU luopuu omasta merenkulkuun liittyvistä alueellisesta päästösääntelystä, kaksoissääntelyn välttämiseksi ja merikuljetuksien lisäkustannuksien nousun hillitsemiseksi.

Vähähiilistä meriliikennettä edistää erityisesti seuraavat toimenpiteet:

•Tuetaan siirtymää vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ja polttoaineisiin
•Tuetaan olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantamista sekä uusien vähäpäästöisten alusten kehittämistä
•Otetaan käyttöön ympäristöinvestointituki, jonka tavoitteena on vauhdittaa aluskannan uusiutumista ja olemassa olevan aluskannan päivittymistä vähäpäästöisemmäksi investointituen avulla.

Vaihtoehtoiset sekä nollapäästöiset meriliikennepolttoaineiden riittävyys ja saatavuus, kilpailukykyiseen markkinahintaan ovat varustamoiden ja merenkulun suurimpia haasteita tulevaisuudessa. Vähäpäästöinen käyttövoima meriliikenteessä kehittyy vaihtoehtoisia polttoaineita ja polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria nopeammin. Suomessa on lähtökohtaisesti hyvät edellytykset menestyä

vaihtoehtoisten polttoainemarkkinoilla, löytyy osaamista, tarvittavia teknologia, puhdasta sähkötuotantoa sekä kansalliset politikkatoimet tukevat alan kehitystä. Tuotanto on lähtökohtaisesti hyvin paikallista ja ajateltu lähialueen tarpeisiin.

Merikuljetukset ovat ympäristöystävällisin kuljetusmuoto erityisesti suuria tavaramääriä kuljetettaessa. EU komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa tämä on huomioitu siten, että strategiassa linjataan, että sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun osuutta tulee EU:ssa kasvattaa 25 % vuoteen 2030 mennessä ja 50 % vuoteen 2050mennessä

Lähimerenkulku sähköistyy muun liikenteen tapaan tietyissä määrin sekä meriliikenteen sähköistämisen rajoitteiden puitteessa ja pääsääntöisesti aluskannan uudistamisen myötä. Tällä vuosikymmenellä aluksien maasähkönkäyttö satamissa tulee lisääntymään ja satamien sähköverkot pitää pystyä vastaamaan meriliikenteen kasvavaan sähköntarpeeseen. Vuoteen 2030 mennessä ennustetaan myös että maailmanlaajuinen LNG kysyntä meriliikenne polttoaineena kasvaa moninkertaisesti, ja kysyntä kasvaa myös Euroopassa ja Pohjoismaissa. Monissa uusissa aluksissa käyttövoima perustuu ns monipolttoainemoottoreihin, jotka joustavasti kykenevät käyttämään kaasumaisia kun nestemäisiä polttoaineita. Kysyntä korkealla energiatiheydellä omiville uusiutuville polttoaineille tulee kasvamaan myös Suomessa. On toivottavaa että kasvavaa kotimaista bio- ja synteettistä metaani tuotantoa kapasiteettia kohdennettaisiin poliittisintoimin myös meriliikenteen tarpeisiin, kuten raskaaseen tieliikenteeseen.

Kansallisen ilmasto – ja energiastrategian poliittisissa linjauksissa uusiutuvan energian edistämiseksi SV:n näkemyksen mukaan merenkulun tärkeys on jäänyt vähälle huomiolle. Merenkulku tulee tulevaisuudessa toimimaan tietyssä määrin Suomen vihreän siirtymän mahdollistajana. Merituulivoiman hyödyntäminen energiatuotannossa, sen rakentamiseen ja ylläpitoon ei pidä unohtaa koko merenkulkusekotorin roolia. Tulevaisuuden vetytaloudessa merenkulku ja merikuljetuksien tärkeyttä ei pidä unohtaa. Vihreätä vetyä tai muita vedystä jatkokehitettyjä kemikaaleja PtX teknologioiden avulla, talteen otettua ja varastoitua hiilidioksidi tullaan tulevaisuudessa siirtämään suuria määriä Suomeen ja parhaassa tapauksessa myös vientiin. Energian ja hiilidioksidin kuljetustarpeisiin tullaan tulevaisuudessa tarvitsemaan käyttötarkoitukseen rakennettua aluskalustoa. Suomen vihreä siirtymä ja hiilineutraalisuus tavoitteella voi parhaimmillaan olla työllistyvä vaikutus kauppamerenkulkuun. Valitettavasti ala kärsii tässä vaiheessa työvoimapulasta joten ilmasto – ja energia strategiassa pitää myös näkyä panostuksia alan ammattilaiseen koulutukseen. Tulevaisuudessa, energiahuoltoa ja huoltovarmuuden kannalta on tärkeätä että Suomessa on kotimaiseen omistukseen perustuva vahva, kilpailukykyinen ja monipuolinen kauppalaivasto, jonka aluksissa ja erikoisaluksissa työskentelee asianosaava sekä kokenut miehistö, jolla on myös kokemusta talvimerenkulun tuomista lisähaasteista Itämerellä.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden osuus käytetyistä meriliikennepolttoaineista on tänään varsin vaatimaton. Tilanne muuttuu vielä tämän vuosikymmenen aikana kun kysyntä ”drop-in” polttoaineille kasvaa merkittävästi johtuen kiristyvästä ympäristösääntelystä EU:ssa sekä IMO:ssa. Häiriötilanteissa Suomessa pitää tulevaisuudessa olla mahdollisuus tankata aluksia vaihtoehtoisilla meriliikennepolttoaineilla kilpailukykyiseen hintaan. Asia on lähimerenkululle tärkeätä koska noin 90 % viennistä ja 80 % tuonnista Suomeen tapahtuu merikuljetuksilla. On myös erityisen tärkeätä, että meriliikennepolttoaineiden myynti jatkuu verovapaana ja laajenee kaikkiin vaihtoehtoisiin polttoaineisiin. Merkittäviä häiriötilanteita varten pidämme hyvänä että valtioneuvosto selvittää fossiilisten polttoaineiden varmuusvarastojen hyödyntämistä kriittisen meriliikenteen ja sähköjärjestelmien toiminnan varmistamiseksi kun fossiilisten polttoaineiden kulutus laskee tieliikenteessä.

Ystävällisin terveisin,
Mats Björkendahl
pvm: 29.09.2022