Suomen Varustamot

LAUSUNTO 02.04.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: EU/759/2023-YM-11 **,** E-kirje ; Komission tiedonanto EU:n vuoden 2040 ilmastotavoitteesta

Varustamoelinkeino pitää komission tiedonantoa EU:n uudesta 2040 ilmastotavoitteesta tervetulleena. **SV pitää hyvänä, ettei komissio tiedonanto esitä meriliikennettä sisällytettäväksi EU:n uuteen 2040 ilmastotavoitteeseen**. Tiedonannossa nostetaan erikseen meriliikenteen haasteet, matkalla kohti IMO:ssa sovittua 2050 netto-nolla päästötavoitetta sekä uutta 2040 päästövähennystarkistuspistettä missä meriliikenteen KHK päästöt tulee olla vähintään 70% ja tavoitelleen 80% pienemmät kun vuonna 2008. **Varustamoelinkeino yhtyy tiedonannon yhteydessä laadittuun vaikutusarvioon ja tässä kirjattuun näkemykseen, että komission 55 valmiuspakettiin sisälletyt alueelliset toimenpiteet meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat toistaiseksi riittäviä, varsinkin mikäli meriliikenteessä päästään IMO:n KHK strategiassa sovittuun vuoden 2040 tavoitteen ylempään kunniahimotasoon.** On perusteltua, ettei tiedonannossa esitetä meriliikenteen päästötavoitteita muutettavaksi koska kaikkien alueellisten päästövähennystoimenpiteiden täytäntöönpano ei ole vielä alkanut, esim FuelEU Maritime alkaa 1.1.2025. Myös meriliikenteen globaalien päästövähennystoimenpiteiden ja MARPOL yleissopimuksen yksityiskohdat varmistuvat keväällä 2025 järjestettävässä merenkulun ympäristösuojelukomitean 83. istunnossa, jolloin määräysten täytäntöönpano alkaa aikaisintaan vuonna 2027. **SV yhtyy Suomen kantaan, että meriliikenteen päästövähennyksiä tulee ensisijaisesti edistää riittävän määrätietoisin toimin IMO:ssa ja että seuraamuksena mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee tällöin EU:n toimissa estää ja purkaa**. Erillisenä huomiona, SV haluaa lausua, että pidämme erityisen tärkeänä, että Suomi jatkaa ponnisteluita talvimerenkulun lisärasitteen huomioimiseksi, meriliikenteen alueellisissa ja globaalisen päästövähennystoimenpidemääräyksissä. Taloudellisista ohjauskeinoista kerättyihin varoihin, Suomi tulee varmistaa, että osa varoista käytetään jäävahvistettujen alusten kasvihuonekaasupäästöjä vähentäviin ratkaisujen käyttöönottamiseen, koska tämä on myös Suomen huoltovarmuutta lisäävä toimi ja pehmentää ulkomaankaupan kasvavia lisäkustannuksia.

Kunniahimoisten päästötavoitteiden saavuttaminen, edellyttää kaikkien energiatehokkuustoimenpiteiden täysmääräistä hyödyntämistä kuljetusketjun kaikilla osa-alueilla. Aluksessa energiatehokuutta parantava operatiivinen tai tekninen investointi maksaa aina, mutta säästää tulevaisuudessa kasvavia energiakustannuksia. IMO:ssa hyväksyttiin jo toimenpidemääräyksiä, joiden avulla meriliikenteen hiili-intensiteetti tulee parantua vähintään 40% vuoteen 2030 mennessä. Määräystä on tarkoitus uudelleen tarkistaa vuonna 2025, tällöin tehdään tarvittavia tarkennuksia ja päätetään loppujakson hiili-intensiteetin alentamisvelvoitteen kiristyksistä, jos on tarpeen. Vuosien 2040 ja 2050 IMO ilmastotavoitteet edellyttävät uusien lähes-nolla ja nollapäästöteknologioiden laajamittaista käyttöönottoa meriliikenteessä, tätä edellyttää myös alueellinen FuelEU Maritime asetus. IMO:n uusi 2030 lisätavoite, joka edellyttää että, vähintään 5% ja tavoitellen 10%, meriliikenteen käyttämästä energiasta on oltava lähes-nolla tai nollapäästöteknologiaa, on edessämme 5 vuoden kuluttua. **Siksi varustamoelinkeino yhtyy Suomen ja komission kantaan että meri- ja lentoliikenteen vähäpäästöisten ja päästöttömien polttoaineiden saatavuutta on tärkeätä parantaa myös huomioiden alojen kilpailukyky**. Suomen ulkomaankaupasta noin 96% kulkee meritse, ja maatieteellisen sijaintimme takia on erityisen tärkeätä, että puhtaita polttoainevaihtoehtoja on satavilla kilpailukykyiseen hintaan myös Suomessa. Puhtaiden polttoaineiden **saatavuus ja hinta on myös huoltovarmuuskysymys**, vaikka uudet alukset monipolttoainemoottoreilla kykenevät joustavasti käyttämään erilaisia polttoaineita.

Lähes-nolla ja nollapäästöisten polttoaineiden **saatavuuden parantaminen edellyttää todennäköisesti erillisiä kansallisia teknologianeutraalisia tukitoimenpiteitä, mahdollisesti kansallisten päästökauppatulojen kohdentamista meriliikenteessä käytettäviin puhtaiden polttoaineiden käytön, tuotannon ja turvallisen jakeluinfran kehittämiseksi**.

Toimenpiteillä on kiire, uusien vähäpäästöisten polttoainetuotannon ylös ajo ja turvallisen jakeluinfran kehittäminen vie vuosia. **Alkuvaiheessa** olisi tärkeätä **keskittyä toimenpiteisiin, joilla hintakuilua perinteisiin polttoaineisiin voidaan kaventaa. Nykyinen hintaero on merkittävä ja** tällä on **negatiivinen vaikutus puhtaiden polttoaineiden laajamittaisempaan käyttöönottoon meriliikenteessä**. Tässä yhteydessä SV haluaa nostaa esiin kehitteillä olevat **vihreät merikäytävähankkeet** Suomessa, jotka onnistuneesti toteutuessa ovat myös edesauttamaan muun lähimerenkulun, liikenteen ja koko logistisen ketjun puhdasta siirtymää. Myös valtion toimilla on mahdollista vaikuttaa ja ohjata meriliikenteen puhdasta siirtymää, esim. tekemällä oikein ajoitettuja alushankintoja ja tähän liittyviä polttoainevalintoja, esim. kun jäämurtaja kalustoa uusitaan**.** Vihreiden merikäytävien ja jäämurtajien hankintapäätöksillä on mahdollista vaikuttaa ja ohjata miten puhtaiden polttoaineiden saatavuus ja jakeluinfra lähtee kehittymään Itämerellä. Täsmällisillä kansallisilla tukitoimenpiteillä voidaan vauhdittaa puhdasta siirtymää lähimerenkulussa mutta asioita kannattaa tehdä koordinoidusti, ja yhteistyössä naapurimaiden kanssa.

Komission tiedonannossa, varustamoelinkeino pitää hyvänä, että liikennemuodot, esim meriliikenne ja lentoliikenne, joiden vapautuminen fossiilisestä hiilestä on erityisen haastavaa, tulisi erilaisin toimin antaa etukäyttöoikeus sähköpolttoaineille ja kehittyneisiin biopolttoaineisiin mutta näiden käytön aiheuttamaa lisäkustannusta logistiikassa ei tulisi aliarvioida. Uusiutuvien kehittyneiden biopolttoaineiden saatavuus on rajallinen ja hinta tällä hetkellä on noin nelinkertainen verrattuna yleisemmin käytettävään fossiiliseen polttoaineeseen. Kehittyneiden biopolttoaineiden hintaan vaikuttaa raaka-aineiden rajallisuus, ja siksi on hyvä, että komission tiedonannossa löytyy kirjaus, että raaka-aineiden saatavuus haasteeseen tullaan liikennesektorilla kiinnittämään huomioita, tarvittaessa (uusiutuvan energian?) direktiivi muutoksilla.

Varustamoelinkeino pitää hyvänä, että komission tiedonannossa on kirjaus, että Innovaatio Rahastoon hakuihin järjestetään meriliikenteelle kohdennettuja hakuja. Päästökauppaneuvotteluissa sovittiin, että vuoteen 2030 mennessä Innovaation Rahastoon korvamerkittäisiin 20 miljoona päästöoikeutta tukemaan puhtaan meriliikenteen projekteja. SV pitää hyvänä, että merenkulku voi, Innovaatio Rahaston kautta saada jonkinlaista vastinetta päästöoikeuksien kustannuksista, mutta hallinnollisen ja työlään hakemusprosessin ansiosta kokee, että Innovaatio Rahaston kautta saatava tukimekanismi vaikuttaa käytännössä olevan harvojen suurten laivayhtiöiden ulottuvissa. Varustamoelinkeino on huolissaan, mikäli IMO:n päästövähennystoimenpideneuvotteluissa ei päästä sopimukseen erillisestä taloudellisesta ohjauskeinosta, ts erillisestä päästömaksusta, ja varustamoelinkeinon esittämästä meriliikenteen nollapäästö (omarahoitteisesta) rahasto mallista ja yhteisymmärrykseen laivayhtiöille maksettavasta taloudellisesta tuesta lähes-nolla ja nollapäästöisten teknologioiden käytöstä meriliikenteessä. Epäilemme että tällöin taloudellinen tuki jää jokaisen yksittäisen jäsenmaan maksettavaksi. **Varustamoelinkeino toivoo, että IMO neuvottelut keskiaikavälin päästövähennys toimenpidemääräyksistä johtavat hyvään lopputulokseen**, eli globaaliin kiinteähintaiseen päästömaksuun, jonka jälkeen merenkulku rajattaisiin pois alueellisesta taloudellisesta ohjauskeinosta, tai sellaiseen missä määräyksiä sopeutetaan, ettei samoista päästöistä makseta kahteen kertaan.

Suomen Varustamot
Mats Björkendahl