Suomen Varustamot

LAUSUNTO 30.09.2024

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: K 16/2024 vp Valtioneuvoston ilmastovuosikertomus 2024

SV kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

SV pitää ilmastovuosikertomuksen olevia tietoja toteutuneista päästövähennyksistä rohkaisevina. Kansallinen ilmastopolitikka ja kasvihuonekaasupäästövähennyspyrkimykset on linjakasta. Toimet millä Suomi on irtaantumassa fossiilisten energian riippuvuudesta vaikuttaa oikeilta. Ilmastovuosikertomuksen perusteella näyttää että olisimme aikataulussa saavuttaakseen kansallisessa ilmastolaissa asetettuja kasvihuonekaasu 2030 ja 2035 päästövähennystavoitteet. SV pitää hyvänä, että Suomi päätti tukea EU:n 90% nettonollapäästötavoitetta vuodelle 2040 ja suunnittelee myös kansallisia toimenpiteitä tavoitteen saavuttamiseksi. Hiilidioksidin talteenotto, varastointi ja/tai kierrättämisestä on hyötyä myös meriliikenteelle koska hiilidioksidin merikuljetukset ovat kustannustehokkaampaa, kun kiinteiden siirtoputkistojen rakentaminen. Biogeenistä hiilidioksidia voidaan myös jatkojalostaa erilaisia synteettisiä polttoaineita mitä liikenteessä ja meriliikenteessä tarvitaan.

Kansanvälisen meriliikenteen ja näin ollen myös SV jäsenalusten kasvihuonekaasupäästöt eivät kuulu kansalliseen kasvihuonekaasupäästö inventaarioon. Mutta alkaen 1.1.2024 meriliikenne liitettiin astettani osaksi yleistä alueellista päästökauppajärjestelmää, täysmääräisesti meriliikenne on mukana vuodesta 2026. Laivayhtiöt velvoitetaan hankkimaan ja luovuttamaan operoimistaan aluksiensa raportoiduista ja todennetuista kasvihuonekaasupäästöistä vastaava määrä päästöoikeuksia, ensimmäisen kerran syyskuussa 2025. SV:n tietojen mukaan päästökauppajärjestelmän täytäntöönpano meriliikenteessä on toistaiseksi sujunut ilman merkittäviä ongelmia. Päästöoikeuden markkinahinnan ollessa nykytasolla, päästökauppajärjestelmä ei odoteta johtavan merkittäviin päästövähennyksiin meriliikenteessä koska päästöoikeuksien hinta on merkittävästi pienempi, kun fossiilisten ja hiilineutraalien polttoaineiden hintaero. Mutta tammikuun 1. päivä 2025 alkaa, alueellisen FuelEU Maritime asetuksen täytäntöönpano. FuelEU asetus velvoittaa alentamaan alusten käyttämän energian kasvihuonekaasunintensiteettiä. Kasvihuonekaasuintensiteetti alentamisvelvoite johtaa käytännössä päästövähennyksiin meriliikenteessä. Kasvihuonekaasu-intensiteettiraja kiristetään viiden vuoden välein tavoitellen 62% ja 80% kasvihuonekaasuintensiteetti vähenemää vuoteen 2045 ja 2050 mennessä. Lisäkustannusmielessä, Suomen ulkomaankaupan eduksi on että alentamisvelvoite vuoteen 2030 mennessä on maltillinen mutta tiedämme että velvoite kiristyy huomattavasti 2030 luvulla. Ensimmäisten viiden vuoden aikana, SV ennustaa, että alusten vaatimustenmukaisuus tullaan pääsääntöisesti hoitaman lisäämällä uusiutuvan biopolttoaineen kulutusta, osittain myös nesteytetyn maa- ja biometaanin kulutuksella ja joissain aluksissa maasähköllä. IMO:n 2023 KHK strategiassa sovitut päästövähennystavoitteet kansanväliselle merenkululle edellyttävät täysin uusien nolla- tai lähes-nolla käyttövoimien, energioiden, teknologioiden sekä polttoaineiden käyttöönottoa meriliikenteessä ennen 2030, on erittäin kunniahimoinen.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden rajallisen saatavuuden lisäksi, kestävien - ja varsinkin synteettisten polttoaineiden suurin haaste on näiden paljon korkeampi hinta. SV jakaa valtioneuvoston näkemyksen, että tärkein tapa vauhdittaa puhdasta siirtymää Suomessa on taata puhtaan sähkön runsas saatavuus kohtuuhinnalla ympäri vuoden. Puhdas sähkö Suomessa ei ainoastaan ole tärkeä raskaalle teollisuudelle, tämä on tärkeä myös liikenteessä. Meriliikenteelle asetetut päästövähennysvelvoitteet, edellyttävät merkittäviä määriä puhdasta sähkö energia, joka biogeenisen hiilidioksidin lisäksi, on edellytys kestävien synteettisten polttoaineiden valmistuksessa.

Suomen Varustamot

LAUSUNTO 30.09.2024

SV esittää, että Suomelle palauttavista päästökauppatuloista, vähintään merenkulun maksamat päästökauppatulot saataisiin meriliikenteen osalta kohdennettua kestävien polttoaineiden saatavuuden parantamiseen ja hinnan alentamiseen. Tuki tulisi kohdentua täysmääräisesti käyttäjälle myytävän polttoaineen hintaan. Tukitarve on suurin juuri siirtymävaiheessa, kun päästökauppakustannukset ovat suurimmat ja fossiilisten ja hiilineutraalien polttoaineiden hintaero suurimmillaan.

Merikuljetuksien rooli globaalisessa kaupankäynnissä on tunnetusti korvaamaton liikennemuoto. Merenkulku on kovin tärkeä myös eurooppalaiselle taloudelle, 75% kaupasta europan ja kolmansien maiden välillä ja 31% europan sisäisestä kaupankäynnistä kuljetetaan laivoilla. Kansanväliset merikuljetukset ovat elinehto Suomelle koska n 96% ulkomaankaupasta kuljetetaan laivoilla. SV tukee laivayhtiöiden eurooppalaista kattojärjestön, ”ECSA”, esittämiä toimenpidesuosituksia uudelle komissiolle, varmistaakseen vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta. Nämä ovat samalla toimenpiteitä millä toivottavasti fossiilisten ja uusiutuvien polttoaineiden hintaeroa kavennetaan, ja toimia millä lievennetään samalla Suomen ulkomaankaupan kasvavia lisäkustannuksia.

- ETS: meriliikenteelle innovaatiorahastossa korvamerkityt 20 milj. päästöoikeutta ns “*EUA*” tukemaan uusiutuvien polttoaineiden tuotantoa EU:ssa mahdollisimman pian
- FuelEU / RED III: EU:n polttoainevalmistajille tuotantovaatimus, joka vastaa vähintään 40% eurooppalaisen meriliikenteen tarvitsemasta polttoainemäärästä joka syntyy FuelEU kysynnästä
- RED III:ssa kirjattu 1.2% RFNBO ala-tavoite (”synteettisille polttoaineille”) meriliikenteelle, erillisen EU asetuksen avulla pakolliseksi tavoitteeksi EU:n polttoainetuottajille
- Uusien tukimekanisimien käyttöönottoa : komission “*Auction-as-a-Service*” (’*eräänlainen komission tarjoama huutokauppapalvelu jäsenmaille’*). Missä päästökaupan kansallisia huutokauppatuloja käytetään tukemaan jäsenmaissa olevia uusiutuvien polttoaineidentuotantohankkeita, sellaisia hankkeita jotka täyttivät innovaatiorahaston hakukriteerit mutta mihin rahaston määrärahat eivät riittäneet.

Suomen Varustamot
Mats Björkendahl