

Ympäristöministeriö

ASIA: Lausuntopyyntö keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmasta (KAISU3), VN/14961/2024

Suomen varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan.

Merenkulku sisällytettiin EU:n päästökauppa järjestelmään vuoden 2024 alusta lähtien. Luonnos keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma on tarkoitettu ilmastopolitiikan suunnitelmaksi lähinnä taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi Suomessa, mutta haluamme tuoda esiin alla olevat näkökulmat esiin.

Muutama poikkeusta lukuun ottamatta, SV:n edustamien laivayhtiöiden kasvihuonekaasupäästöt sisällytettiin EU:n päästökauppajärjestelmään vuodesta 2024 alkaen. Tämän lisäksi SV:n jäsenten kauppa-alukset ovat lähinnä osa kansanvälisen meriliikenteen päästöinventaariota mutta tiivistä mukana Suomen ulkomaankauppaa palvelevassa meriliikenteessä. Vuodesta 2025 alkaen meidän edustama meriliikenne on myös ollut FuelEU Maritime asetukset velvoitteiden piirissä.

Todettakoon että meriliikenteessä päästökaupan tarkoitus on kannustaa laivayhtiöitä ottamaan käyttöön aluksissa erilaisia operatiivisia sekä teknologisia toimia millä parannetaan alusten energia tehokkuutta, ja toimenpiteiden avulla laivayhtiöiden absoluuttiset kasvihuonekaasupäästöt vähentyvät, mikäli kuljetussuoritteet pysyvät samalla tasolla. Suomen ulkomaankauppaa palveleva meriliikenne on vielä tällä hetkellä pitkälti riippuvainen fossiilisesta energiasta ja korvaavia vaihtoehtoisia energioita on hyvin vähän satavilla. Vuoden 2024 EU MRV Thetis järjestelmän alustavien tietoihin perustuen, vaikuttaa siltä, että EU:n meriliikenteen hiili-dioksidipäästöt ovat kokonaisuudessa nousseet vuodesta 2023. EU MRV järjestelmän hiilidioksidipäästöt ovat todellisuudessa suuremmat mitä EU:n meriliikenteen päästökauppajärjestelmän kuuluvat päästöt ovat pienemmän maantieteellisen kattavuuden vuoksi. Meriliikenteen ensimmäisen päästökauppajärjestelmä vuoden jälkeen, EU MRV päästöluvut kuitenkin vahvistavat, ettei nykyisillä päästöoikeuksien yksikköhinnoilla päästökauppajärjestelmä johda päästövähennyksiin meriliikenteessä.

EU MRV päästöistä huolimatta FuelEU Maritime asetuksen myötä suomen ulkomaankaupan palvelemaan meriliikenteeseen kohdistuu ennen näkemätön paine siirtyä käyttämään kestäviä vähähiilisiä ja hiilineutraaleja polttoaineita. Asetus asettaa aluksille viiden vuoden välein kiristyvän velvoitteen alentaa aluksen käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä (g CO₂e per MJ). Asetuksen vaatimustenmukaisuus edellyttää laivayhtiöitä ottamaan käyttöön uusiutuvia vähähiilisiä sekä pidemmällä aikavälillä täysin hiilivapaita ja hiilineutraaleja polttoaineita ja energioita kuten maasähkö, toimia, jotka väijäämättä mutta määrätietoisesti johtavat kasvihuonekaasupäästöjen vähentymiseen Suomen ulkomaankauppaa palvelevassa meriliikenteessä. Asetukseen on sisälletty kannustimia RFNBO polttoaineiden käyttöönottoon ja mikäli näiden käyttö meriliikenteessä ei vuoteen 2031 mennessä ylitä 1%, vuodesta 2034 alkaen aluksille asetetaan 2% vuosittainen RFNBO käyttövelvoite. Jos korvaavia vaihtoehtoisia energioita ja polttoaineita tällä hetkellä on hyvin vähän satavilla meriliikenteessä, RFNBO polttoaineita on vieläkin vähemmän. RFNBO polttoaineita ei kerta kaikkiaan ole satavilla, hintaan ja/tai toimitusehdoin, joka vastaa laivayhtiöiden tarpeita. Todellisuudessa "nolla ja lähes-nolla" päästöisillä polttoaineilla on huutava pula kansanvälisessä meriliikenteessä, kun huomioidaan, että YK:n



merenkulkujärjestö (IMO) ja sen meriympäristösuojelukomitea on päättänyt, että vuoteen 2030 mennessä, 5-10% meriliikenteen käyttämästä energiasta pitäisi tulla sellaisista polttoaineiden käytöstä.

Liikenne ja viestintä ministeriö on laatinut kustannusarviota kuinka paljon meriliikenteen päästökauppa ja FuelEU Maritime asetus tulee maksamaan Suomen ulkomaankaupalle vuosina 2025-2040, IMO:n taloudellinen ohjauskeino lisää arvioituja kustannuksia, jos laivayhtiöt joutuvat samoista päästöistä maksamaan kahteen kertaan. Puute vaatimustenmukaisuudesta täyttävistä meriliikennepolttoaineista tulee johtamaan ylimääräisiin lisäkustannuksiin. Yksittäinen yritys ei voi olla taloudellisesti vastuussa päästövähennyskustannuksista, joten viime kädessä kaikki lisäkustannukset tulevat ulkomaankauppaa hoitavien ja tavallisten Suomalaisten kansalaisen maksettavaksi koska 96% ulkomaankaupan kuljetuksista kulkee meritse.

Tällä hetkellä SV jäsenyritysten meriliikenteessä käyttämä energia on pitkälti tuontien energiaa koska suurin osa kauppa-aluksista tankkaavat aluksiaan Suomen ulkopuolella. SV:n näkemyksen mukaan ensi vuosikymmenen lisäkustannuspaineiden hillitsemiseksi Suomen ulkomaankauppaa palvelevassa meriliikenteessä olisi hyvin tärkeätä kauppa-aluksille, että Suomessa löytyy vaatimuksia täyttävää polttoainetta riittävässä määrässä ja kilpailukykyiseen hintaan. Asia on myös huoltovarmuuden kannalta tärkeätä, ettei Suomen kansanvälinen meriliikenne jää riippuvaiseksi kestävästä luokitetusta tuontien energiasta kuten tilanne on fossiilisen energian osalta.

SV:n mielestä lausuntopyynnössä olevassa keskipitkä aikavälin ilmastosuunnitelmassa on siinä selvitettyissä ilmastopolitiikan suunnitelmissa ei valitettavasti löydy mitään, joka tukisi päästövähennyspyrkimyksiä Suomelle elintärkeässä kansanvälisessä meriliikenteessä. Suomen Varustamot ovat esittäneet päästöjen vähentämiseksi sekä uusiutuvien polttoaineiden saatavuuden ja käytön edistämiseksi tulisi ottaa käyttöön siirtymäajan mekanismi kestävien polttoaineiden ja fossiilisten polttoaineiden hinnan eron tasoittamiseen meriliikenteessä..

Näiden toimenpiteiden lisäksi voi löytyä myös muita keinoja, sellaisia, jotka luovat synergioita muihin liikennemuotoihin ja toimialoihin nähden koska tietyssä määrän samat vaihtoehtoiset polttoaineet voidaan käyttää meriliikenteessä, kun myös tieliikenteessä ja energia sektorilla. Uskomme myös, että Suomen ulkomaankauppaa palvelevan meriliikenteen uusiutuva energiatarve on energiaa ja uusiutuvaa polttoainetta tuottavan teollisuuden kiinnostuksen kohde, jos kansalliset päästövähennysten politikatoimet myös tukevat heidän vientipyrkimyksiänsä.

Mats Björkendahl
Erityisasiantuntija
Suomen Varustamot ry