

Asia: VN/26278/2020

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Varustamot ry. (jäljempänä SV) kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston periaatepäätöksestä meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. SV kiittää Liikenne- ja viestintäministeriötä myös avoimesta, sidosryhmät osallistavasta valmistelusta fossiilittoman liikenteen meri- ja sisävesiliikenteen työryhmässä.

Merenkulkuala on täysin sitoutunut kasvihuonekaasujen vähentämiseen ja asteittaiseen kokonaan poistamiseen kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n strategin mukaisesti. Nykyteknologialla pystytään tekemään paljon, mutta nollapäästöinen merenkulku edellyttää uusia teknologisia innovaatioita ja polttoaineita. Päästötavoite on saavutettavissa vahvalla yhteistyöllä eri toimijoiden välillä, mutta se edellyttää myös pitkäjänteisiä toimia innovaatioihin, tutkimukseen ja kehitykseen sekä investointien vauhdittamiseen liittyvien kannustimien ja rahoituksen muodossa.

SV tukee Suomen ja EU:n kansainvälistä johtajuutta ilmastonmuutoksen torjunnassa. Merenkulun osalta kansallinen ja EU:n edelläkävijyys saavutetaan parhaiten investointeja vauhdittamalla ja panostamalla tutkimukseen ja kehitykseen nollapäästöisten teknologisten ratkaisujen löytämiseksi – ei alueellisella regulaatiolla. Suomen ja EU:n tulisi toimia aktiivisesti IMO:n kautta tapahtuvassa globaaliin sääntelyyn vaikuttamisessa sekä luoda kannustimia vähäpäästöisen merenkulun ja innovaatioiden vauhdittamiseksi. Tämä vahvistaisi myös eurooppalaisen meriklusterin kilpailukykyä.

SV korostaa, että pitkät lähimerenkulun kuljetukset ja erityisesti talvi ja jääolosuhteet asettavat Suomen meriliikenteen erilaiseen asemaan muihin EU-maihin verrattuna. Suomen tulisi vaikuttaa vahvasti ja ennakoivasti siihen, että nämä erityispiirteet huomioidaan oikeudenmukaisella ja riittävällä tavalla IMO- ja EU-sääntelyssä.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden uudistuminen on vaiheessa, jossa vahvinta kehityspolkua ei vielä tiedetä. Lainsäädännön ei tulisi rajoittaa tai ohjata kehitystä tiettyyn teknologiaan/ratkaisuun liian varhaisessa vaiheessa. SV pitää tärkeänä sitä, että periaatepäätöksen pohjalta tehtävä päästöjen vähentämiseen liittyvät valtion toimenpiteet ovat teknologianeutraaleja ja tavoitepohjaisia.

Yksityiskohtaiset kommentit:

- SV esittää, että kappaleeseen 2 lisätään maininta marraskuussa 2020 IMO merenkulunympäristösuojelukomitean 75 istunnossa hyväksytystä lyhyenaikavälin toimenpidemääräyksestä, jolla alusten hiili-intensiteettiä parannetaan vuoteen 2030 mennessä. Jatkovalmistelussa huomioitavaksi SV nostaa myös esiin toimenpidemääräyksen kirjauksen, jossa viranomaisia ja satamia kannustetaan luomaan maksuhelpotuksia/kannusteita energiatehokkaille aluksille.
- Tavoitteeseen 2.1 ”Tuetaan siirtymää vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ja polttoaineisiin meriliikenteessä” liittyvät toimenpiteet ovat kannatettavia. Rahoituksen kohdentaminen kokonaan uusien merenkulun polttoaineiden kehitysohjelmaan on kannatettavaa. Kauppamerenkulun satamissa alusten operointiin käyttämän maasähkön verotuksen siirtäminen alimpaan sähköveroluokkaan tulisi toteuttaa pikaisesti.
- Tavoite 2.2 ”Tuetaan olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantamista sekä uusien vähäpäästöisten alusten kehittämistä” on kannatettava.
- Luonnoksessa todetaan tarve kehittää uusia polttoaineita, käyttövoimia ja teknologiaa aluksien ympäristötehokkuuden parantamiseksi. SV esittää, että meriteollisuuden toimijoille suuntautuvan innovaatiotuen lisäksi periaatepäätöksen toimenpiteisiin nostetaan selkeämmin mukaan varustamoiden käytettäväksi tarkoitettu ympäristöinvestointituki. Sen tavoitteena on vauhdittaa aluskannan uusiutumista ja olemassa olevan aluskannan päivittymistä vähäpäästöisemmäksi. (2.2./toimenpide 9: muutetaan termi ympäristöinnovaatiotuki ympäristöinvestointitueksi tai lisätään termi ko. kohtaan), SV esittää myös, että alushankinnan valtiontakausjärjestelmä otetaan käyttöön investointituen lisäksi vauhdittamaan aluskaluston uusiutumista vähäpäästöiseksi ja asteittain hiilivapaaksi. Nämä kannustimet on todettu Traficommin tilaamassa tutkimuksessa tehokkaimmiksi kannustimiksi vähäpäästöisen merenkulun edistämiseksi.

- Sivulla 12 todetaan: ”Muissa maissa ja satamissa helpotusten perusteena on käytetty erilaisia alusten ympäristöystävällisyyden indeksejä ja arviointimenetelmiä, kuten Environmental Shipping Index (ESI), Environmental Port Index (EPI) sekä RightShip GHG Rating. Nämä järjestelmät auttavat myös rahdinantajia ja rahoituslaitoksia arvioimaan eri alusten ja varustamoiden ympäristöjalanjälkeä.” SV haluaa korostaa, että mainitut arviointimenetelmät ovat kaupallisia ja perustuvat palveluntuottajien kehittämiin omiin indekseihin, jotka eivät ole kaikilta osin läpinäkyviä. Tämän vuoksi nämä kaupallisten palveluiden indeksit eivät myöskään ole vertailukelpoisia keskenään, joten niiden laajamittainen hyödyntäminen on siten haasteellista. Ympäristöjalanjäljen arvioinnin perustana tulisi olla ei-kaupallinen, läpinäkyvä arviointi. Maksuhelpotusten perusteita selvitetessä tulisi tarkastella EU:ssa valmisteilla olevan kestävä rahoituksen luokittelun kriteeristön hyödyntämistä ympäristöjalanjäljen arvioinnissa.

- Sivulla 12 todetaan: Nykyinen EU:n merenkulun hiilidioksidipäästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskeva asetusta (nk. MRV-asetus) antaa mahdollisuuden allokoida päästöjä matkustajien ja rahdin välillä eri tavoin. EU:ssa tulisi käyttää vain yhtä allokointitapaa alusten päästöjen vertailun helpottamiseksi. SV:n mielestä Suomen pitäisi edistää allokoinnin perustamista ns. massamettiin, joka mahdollistaa matkustajan hiilijalanjäljen tasapuolisen vertailun eri liikennemuotojen välillä, tarjoten yhteismitallista tietoa kuluttajan ja asiakkaiden päätöksenteon tueksi.

- SV pitää hyvänä, että luonnoksessa todetaan maailmanlaajuisena toteutettujen markkinaehtoisten ohjauskeinojen ja sääntelyn parempi tehokkuus ja vaikuttavuus suhteessa alueellisiin ratkaisuihin ja nostetaan selkeästi esiin alueellisen sääntelyn riskit. Kuten polttoaine- ja teknologiakehityksessä, tulisi markkinaehtoisten ohjauskeinojenkin rakentamisessa välttää lukkiutuminen vain yhteen vaihtoehtoon. Tämän vuoksi SV ehdottaa, että toimenpidettä numero 22 yleistetään siten, että se ei rajaa Suomen tavoitteita maailmanlaajuisen markkinaehtoisen ohjauskeinojen osalta päästökauppaan. Muutosehdotus: Toimenpide 22: Edistetään IMO:ssa maailmanlaajuisen markkinaehtoisen ohjauskeinon syntymistä.

- Luonnoksessa esitetyn toimenpiteen 23 mukaan Suomi kannattaa IMO:n säädöstyössä polttoaineiden verovapaudesta luopumista. SV haluaa painottaa, että mikäli kansainvälisen meriliikenteen polttoaineiden verottomuuden poistamista edistetään, sen tulee ehdottomasti tapahtua globaalilla tasolla, ei alueellisesti (EU/kansallisesti).

- Toimenpiteessä 24 todetaan hyvin, että Suomi vaikuttaa siihen, että mahdollisessa EU:n laajuisessa merenkulun päästökaupassa huomioidaan järjestelmän vaikuttavuus päästöjen vähentämiseen, hiilivuodon riski, vaikutus ulkomaankauppaan ja kilpailukykyyn sekä talvimerenkulun erityisolosuhteet. SV korostaa, että pitkät lähimerenkulun kuljetukset ja erityisesti talvi ja jääolosuhteet asettavat Suomen meriliikenteen erilaiseen asemaan muihin EU-maihin verrattuna. Suomen tulisi vaikuttaa vahvasti ja ennakoivasti siihen, että nämä erityispiirteet huomioidaan mahdollisessa päästökaupassa.

- Toimenpiteessä 26 todetaan: "IMO:n neljännen kasvihuonekaasututkimuksen tulosten valossa ja Pariisin ilmastopimuksen lämpötilatavoitteiden saavuttamiseksi Suomi kannattaa IMO:n alustavan kasvihuonekaasustrategian päästövähennystavoitteiden kiristämistä." SV:n näkemys on, että tässä vaiheessa on ennen aikaista tehdä johtopäätöksiä IMO:n alustavan KHK strategian ja strategiassa sovittujen eri aikavälien toimenpiteiden päästövähennysvaikutusten riittämättömyydestä. Strategian mukaisesti ensimmäinen toimenpidemääräys astuu voimaan vuonna 2023. IMO tulee arvioimaan päästövähennysstrategiaa uudelleen vuonna 2023, jotta voidaan varmistaa, että sovitulla toimenpiteillä ollaan matkalla kasvihuonekaasujen täydelliseen poistamiseen tavoitteen mukaisesti niin pian kuin mahdollista. IMO:n lyhyenaikavälin toimenpidemääräyksessä on myös tarkistuslauseke, joka velvoittaa jäsenmaita arvioimaan toimenpidemääräyksen tehokutta ennen 1.1.2026 ja tarvittaessa kirittää määräystä ja lisäämällä sanktioita aluksille, joiden hiili-intensiteetti kuuluu heikompaan luokkaan.

- Toimenpiteessä 28 todetaan: "Suomi vaikuttaa aktiivisesti EU:ssa ja IMO:ssa vaihtoehtoisten polttoaineiden elinkaarianalyysin periaatteista sopimiseen edistääkseen kestävästi tuotettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa." SV pitää tätä tärkeänä asiana. Varustamot tekevät jo toimenpiteitä ja laativat suunnitelmia millä keinoin IMO:n lyhyenaikavälin toimenpidemääräykseen ja tavoitteeseen päästään. Osa varustamoista käyttää jo biopohjaisia polttoaineita, joiden hyödystä ei tule 100% hyvitystä ennen kun polttoaineille on määritelty kasvihuonekaasupäästökerroin. SV pitää myös tärkeänä, että polttoaineiden elinkaarianalyysin periaatteista päätettäessä ei muuteta sääntöjä. Merenkulkuun kohdistettavina päästöinä tulisi huomioida vain ns. "tank-to-propeller" -päästöt, jotka aiheutuvat alusten operoinnista merikuljetuksissa.

Tuurnala Tiina
Suomen Varustamot ry