

Lausunto

14.01.2021

Asia: VN/26278/2020

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Suomen ulkomaankauppa on riippuvainen meriliikenteestä, viennistä ja tuonnista noin 80 % kuljetetaan meritse. Erityisesti kansainvälisessä kilpailussa olevalle vientiteollisuudelle meriliikenteellä on keskeinen kilpailukykymerkitys. Muuhun Eurooppaan verrattuna poikkeukselliset talviolosuhteet edellyttävät jäävahvisteisia aluksia, jotka ympärivuotisessa käytössä lisäävät energian kulutusta. Meriliikenne on itsessään globaalisti kilpailtu toimiala ja iso matkailuelinkeino.

Meriliikenteen kysyntä kasvaa maailman talouden kasvun mukana. Covid-19 -pandemia on vaikuttanut voimakkaasti matkustajaliikenteeseen. Rahtiliikenne on palautunut kevään jälkeen globaalisti ja toimii Suomeen ja Suomesta lähes normaalisti.

Meriliikenne aiheuttaa vajaa kolme prosenttia maailman hiilidioksidi-päästöistä. Merenkulun päästöjen arvioidaan kasvavan vuodesta 2008 90–130 % vuoteen 2050 mennessä. Merenkulussa tarvitaan yhtä kunnianhimoisia päästövähennyksiä kuin kaikilla muillakin toimialoilla. Merenkulun päästöjen vähentäminen liittyy erityisesti teollisiin toimialoihin, joiden kaupankäynnin merenkulku mahdollistaa. Teolliset toimialat ovat globaalissa kilpailussa ja merenkulku on osa yritysten kilpailukykyä.

Merenkulun päästövähennystoimien tulee olla globaalisti tasaveroisia ja niistä tulee sopia Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa. IMO:n tavoitteena on liikennesuoritekohtaisten CO₂-päästöjen vähentäminen keskimäärin vähintään 40 % vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi

tavoitteena on kansainvälisten merenkulun päästöjen absoluuttisen määrän vähentäminen vähintään 50 % vuoteen 2050 mennessä. EU:n tulee vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa, jotta merenkulun päästöjen vähentäminen saadaan Pariisin sopimuksen mukaiselle polulle.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK tukee 1,5 asteen ilmastopolitiikkaa Pa-riisin sopimuksen mukaisesti ja sen edellyttämiä toimia. EK tukee EU:n hiilineutraaliustavoitetta 2050 mennessä sekä Suomen tavoitetta hiili-neutraaliudesta 2035. EK kannattaa myös komission ehdotusta nostaa EU:n vuoden 2030 päästövähennystavoite 55 %:iin.

Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu valtioneuvoston periaatepäätöstä meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi Suomessa. Periaatepäätösluonnoksessa todetaan, että Suomi on sitoutunut IMO:n tavoitteisiin meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi sekä EU:n päästövähennystavoitteisiin. Kansainvälisellä merenkulkualalla on merkityksellistä, että toimet edistävät tasapuolista kilpailua.

Luonnoksessa esitetään toimenpiteet vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymiseksi, nykyisten alusten energiatehokkuuden parantamiseksi sekä uusien vähäpäästöisten alusten kehittämiseksi, vesiliikenteen järjestämiseksi, kansainvälisen meriliikenteen markkinaehtoisiksi vähennyskeinoiksi sekä kansainvälisiin päätöksiin vaikuttamiseksi. Kaikki IMO:n valmistelussa olevat toimet alusten ja niiden operoinnin energiatehokkuuden parantamiseksi sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien kehittämiseksi tarvitaan.

EK pitää luonnoksessa esitettyjä toimenpiteitä pääosin kannatettavina. Toimenpiteisiin lukeutuu monia energiaverotuksellisia kannusteita, tutkimus- ja innovaatorahoitusta, investointeihin liittyvien innovaatioavustus-, tuki- ja takausmenettelyjen selvittämistä, digitalisaation ja automaation hyödyntämistä, vesiväylien ja liikennejärjestelmän kehittämistä sekä vahvaa vaikuttamista kansainvälisesti ja EU:ssa.

Hiilen hinnoitteluun ja markkinaehtoihin päästövähennyskeinoihin liittyen tarvitaan vielä toimenpiteiden priorisointia ja jäsentämistä, harkintaa, vaikutusarvioita ja vaikuttamistyötä, jotta kansainväliselle meriliikenteelle löytyvät tasaveroiset ja tehokkaat mekanismit.

Hiilien hinnoittelu ja markkinaehtoiset mekanismit

Ensisijaisesti tulee pyrkiä siihen, että kansainvälisen meriliikenteen päästövähennystavoitteista ja toimista sovitaan IMO:ssa. Toimien tulisi olla teknologianeutraaleja, markkinaehtoisia ja kustannustehokkaista. Mahdollisten taloudellisten ohjauskeinojen tulee perustua kasvihuonekaasupäästöihin, kuten päästökauppaan tai kasvihuonekaasumaksuun tai -veroon polttoaineessa. Lisäksi tarvitaan kannusteita, kuten tukia vähähiilisiin investointeihin.

Luonnoksessa ensimmäisenä toimenpiteenä kannatetaan IMO:ssa pakollista polttoainemaksua ja seuravana edistetään maailmanlaajuisia päästökauppaa. EK:n näkemyksen mukaan nämä tuli rinnastaa ja olla toisilleen vaihtoehtoisia ja niin, että polttoainemaksu korvataan kasvihuonekaasumaksulla. Päästökauppaan tai kasvihuonekaasu-maksuun voidaan yhdistää kannusteet vähähiilisiin innovaatioihin ja investointeihin. Tällaisen järjestelyn toimivuudesta ja hallinnollisen mallin periaatteista ja vaikutuksista tulee esittää arviot ja käsitellä ne sidos-ryhmien kanssa.

EK ei kannata polttoainemaksua, jonka ei perustuisi kasvihuonekaasujen määrään ja vähentämiseen eikä toimisi taloudellisena ohjauskeinona vaan kustannusrasitteena.

Jos kansainvälisesti ei edistytä, EU voisi luoda ”odotusajalle” ohjaus-keinon meriliikenteelle. Kansallisia ratkaisuja tulisi välttää, koska saavutettava päästövähennys on pieni ja kilpailukykyhaitta Suomelle mahdollisesti suurikin.

Meriliikenteen päästökauppa EU:ssa

Luonnoksessa todetaan, että Suomi vaikuttaa EU:n laajuisen meren-kulun päästökaupan valmisteluun, jotta siinä huomioidaan hiilivuodon riski, vaikutus ulkomaankauppaan ja kilpailukykyyn sekä talvimerenkulun erityisolosuhteet.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK pitää näitä linjauksia hyvinä. EU:n päästökaupan valmistelussa on erityisesti panostettava lähikuukausina ennakkovaikuttamiseen, jotta talvimerenkulun erityispiirteet ja hiilivuo-don riskit tulevat huomioiduksi komission esityksen valmistelussa.

EU-päästökaupan maantieteellisellä kattavuudella on merkitystä elin-keinoelämän kustannuksiin ja kilpailukykyyn. Kilpailukykyyn osalta luonnoksessa todetaan, että laajempi kattavuus mahdollisesti tasaisi jäsenmaiden välisiä vaikutuksia kilpailukykyyn. Tätä tulisi selvittää Suomeen syntyvien kustannusten ja kilpailukykyyn näkökulmasta. Kustannusten kannalta voi olla niin, että mitä laajempi kattavuus on, sitä suuremmat kustannukset koituvat suomalaiselle elinkeinoelämälle.

Lisäksi Suomen EU-vaikuttamisessa on varauduttava käsittelemään komission suunnitelmaa, jossa muun muassa merenkulun päästö-kauppatulot olisivat uusi rahoituslähde EU:lle covid-19 -pandemiasta toipumiseen otettujen yhteisvastuullisten elpymisvelkojen takaisinmaksuun. Takaisinmaksuun käytettäviä mahdollisia uusia omia varoja on arvioitava huolellisesti. Toteuttamiskelpoisia, riittäviä ja vakaita, uusia tulonlähteitä on vaikea löytää. Esillä olleiden esimerkkien osalta on olemassa riski, että ne lisäävät eurooppalaisen elinkeinoelämän kustannuksia, heikentävät kilpailukykyä ja johtavat kauppakumppaneiden vastatoimiin.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK katsoo, että meriliikenteessä ei tulisi ottaa käyttöön keskenään päällekkäisiä ohjausmekanismeja. EU-käsittelyssä tulee tarkastella, miten päästökauppa toimisi yhteen uuden mahdollisen jakeluvuorituksen kanssa (FuelEUMaritime-aloite).

Kauppamerenkulun polttoaineiden verottomuus

Kauppamerenkulun polttoaineiden verokohtelusta tulee sopia kansainvälisesti kuten nykyäänkin. EK:n näkemyksen mukaan verottomuus tulisi säilyttää energiasisältöveron osalta. Verottomuudesta luopuminen varsinkaan fiskaalisiin tarkoituksiin ei ole toivottavaa. Kasvihuonekaasuihin perustuva kansainvälinen maksu tai vero polttoaineessa on mahdollinen, jos päästökauppa todettaisiin tälle toimialalle toimimattomaksi.

Uusiutuvat ja sähköpolttoaineet liikenteessä

Luonnoksessa todetaan, että vaihtoehtoisiin polttoaineisiin liittyy vielä suuria haasteita, jotka ovat korkeampi hinta, riittävyys vesiliikenteen tarpeisiin, jakelutarpeiden ennakointi satamissa sekä tiukat turvallisuusvaatimukset sekä joidenkin vaihtoehtojen osalta varhainen kehittämistyön vaihe.

Luonnoksessa todetaan, että tieliikenteen sähköistyessä ja hyödyntäessä muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tulisi uusiutuvia polttoaineita ohjata lentoliikenteen lisäksi meriliikenteen käyttöön. Tieliikenteen sähköistyminen etenee henkilöautoliikenteen osalta, mutta teiden tavaraliikenteessä käytetään nestemäisiä polttoaineita lähivuosikymmeniä samoin kuin lento- ja meriliikenteessä. Tieliikenne on osa Suomen kansallista taakanjakovelvoitetta, jonka saavuttamisen keskeinen keino ovat uusiutuvat polttoaineet. Tieliikenteen 50 % vähennystavoite 2030 mennessä kantaa myös osaa maataloudessa tarvittavista päästövähennyksistä. Päästövähennysten saavuttaminen taakanjakosektoreilla on Suomea velvoittavaa säädäntöä ja sanktioitu, ellei tavoitteeseen päästäisi.

EK katsoo, että valtioneuvoston tulisi selkeyttää uusiutuvien polttoaineiden roolia liikenteessä kokonaisuutena niin, että sillä turvataan päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

Suomessa teiden tavaraliikenne on 30 % vähempipäästöistä kuin keskimäärin Euroopassa. Tämä perustuu polttomootoriajoneuvoihin, joilla voidaan kuljettaa suurempien mittojen ja massojen yhdistelmiä koko tieverkolla. Teiden tavaraliikenteen kustannustehokkuus on kilpailukykytekijä kotimarkkinayrityksille ja ulkomaankauppaa käyville yrityksille. Myös tästä syystä nestemäisten polttoaineiden käyttö tavaraliikenteessä jatkuu lähivuosikymmeninä.

Uusiutuvien polttoaineiden raaka-aineiden riittävydestä on huolestuttavia arvioita ja tämä tulisi ottaa huomioon, jos jakeluelvoitteita laajennetaan. Suomen tulee vaikuttaa siihen, että kestävä kehityksen mukaisia raaka-aineita on saatavilla, niihin liittyvä säädäntö on teknologianeutraalia ja uusia tuotantomenetelmiä on kehittymässä.

Liikenne- ja logistiikka-ala on ehdottanut tieliikenteessä uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitteen nostamista 35 % vuoteen 2030 mennessä. Myös lentoliikenteessä arvioidaan välttämättömäksi uusiutuvien polttoaineiden käytön kasvattaminen.

Valtioneuvoston tulisi myös arvioida uusiutuvien polttoaineiden rinnalla sähköpolttoaineiden valmistuksen ja jakelun kehityspolkua ja roolia fossiilisten polttoaineiden korvaamisessa. Milloin, missä laajuudessa, millä edellytyksillä ja mahdollisella hintakehityksellä voitaisiin päästöttömän sähkön avulla valmistaa synteettisesti hiilivetyjä korvaamaan fossiilisia energialähteitä. Syntyisikö uusiutuvien polttoaineiden ja sähköpolttoaineiden kesken kilpaileva markkina, joka johtaisi alenevaan hintakehitykseen ajan myötä. Olisiko jakeluelvoitteen laajentamisen nopeus kytkettävissä sähköpolttoaineiden markkinan kehittymiseen jo tässä vaiheessa samalla kun huolehditaan päästöjen vähennystavoitteen saavuttamisesta.

EK:n näkemyksen mukaan kauppamerenkulun vaihtoehtoisten poltto-aineiden kysyntää tulee tarkastella EU:n FuelEUMaritime-aloitteen yhteydessä. Ja arvioida kansallisten toimien tarvetta EU:n lainsäädäntö-kehikon selkiinnyttyä.

Rannikkoliikenteen edistäminen

Elinkeinoelämän keskusliitto esittää, että luonnoksen kohtaan 2.3. ”Kehitetään meri- ja sisävesiliikenteen järjestämistä päästöjä vähentävällä tavalla” tulisi harkita toimenpiteeksi rannikkoliikenteen edistämistä sisävesiliikenteen rinnalla. Liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilisen liikenteen tiekartassa todetaan, että rannikkoliikenteen väylämaksun poistamisella olisi päästöjä vähentävä vaikutus. Väylämaksun nyky rakenne ja taso estävät rannikkoliikenteen kehittymistä. Teollisissa logistisissa ketjuissa olisi rannikkoliikenteen lisäämispotentiaalia. Väylä-maksun poistamisella olisi pidemmällä aikavälillä muitakin positiivisia vaikutuksia ulkomaankaupan kilpailukykyyn, meriliikenteen tehokkuuteen ja ilmastopäästöjen vähentämiseen, kiertotalouden

toteutumiseen (teollisuuden matala-arvoisten sivutuotteiden kuljetus edelleen käytettäväksi) sekä transitoliikenteeseen.

Vapaaehtoiset toimet

Yritykset asettavat valtioiden ja kansainvälisten sopimusten rinnalla vapaaehtoisia tavoitteita omien päästöjensä vähentämiseksi. Tällaisia tavoitteita ja toimintaohjelmia on yrityksillä kaikilla toimialoilla, myös logistiikassa.

Vapaaehtoiset toimet ovat ilmastopoliittisesti tärkeä ja kustannustehokas tapa täydentää nykyisiä, 1,5 asteen tavoitteen näkökulmasta selvästi riittämättömiä ilmastotoimia. Vapaaehtoisilla ja aina luonteeltaan täydentävillä lisätoimilla pyritään kuroma umpeen tätä kuilua ja kirittämään muutosta kohti 1,5 C -tavoitetta.

Suomessa viranomaisten tulisi edistää kansalaisten ja yritysten vapaaehtoisia toimia ja luoda menettelyt aitojen ilmastohyötyjen varmistamiseksi. Vapaaehtoisille toimille tulisi määritellä minimikriteerit, joita voisivat olla lisäisyyden osoittaminen, vankkojen laskentamenetelmien käyttäminen, riippumaton todentaminen standardien mukaisesti sekä läpinäkyvät prosessit kaksoislaskennan estämiseksi.

Suomeen tulisi perustaa viranomaisten ylläpitämä rekisteri, johon kerättäisiin kriteerit täyttävien vapaaehtoisten toimien päästövähennykset sekä hiilinielujen lisäysten aikaansaamat poistot. Suomen valtion tulisi sitoutua ylittämään kansainväliset päästövähennysvelvoitteensa vähintään rekisteriin merkittyjen päästövähennysten määrällä. Tällainen järjestelmä mahdollistaisi yrityksille kotimaisten päästövähennysten kasvattamisen sekä aidot ilmastoteot osana liiketoimintaa. Vapaaehtoisten toimien edistäminen Suomessa voisi tukea myös osaltaan luonnon-suojelullisia ja luonnon monimuotoisuutta turvaavia tavoitteita

Kunnioitavasti

Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Petri Vuorio

Johtaja

Vuorio Petri
Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Haapasalo Tiina
Elinkeinoelämän keskusliitto EK