

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

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

Meri- ja sisävesiliikenne osuus jakeluinfraohjelmaluonnoksessa kuvaa hyvin vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden jakeluinfran nykytilaa Suomessa

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Jakeluinfraohjelmaluonnoksessa listatut kansalliset tavoitteet vastuutahoineen SV pitää oikeina.

SV:ssa on pitkään kannatettu maasähkön verotuksen alentamista, tämä kannustaa yleisesti lähimerimeriliikenteen sähköistämistä. Asiasta keskusteltiin kansallisesti edellisen kerran, laatiessa fossiilittoman liikenteen tiekarttaa. Maasähkön verotuksen alentaminen oli silloisen työryhmän suositus ja sisällytettiin sellaisena myös edellisen hallituksen periaatepäätökseen mutta jäi toteutumatta. Sähköhybridialuksien määrä on kasvussa Itämeriliikenteessä, ja lähimeriliikenteessä pienempiä täysisähköaluksia on jo käytössä. Ei ole epäilystäkään, etteikö maasähköä tullaan tarvitsemaan lisää tulevaisuudessa. Kaikista vaihtoehtoisista käyttövoimista maasähkö on jo nyt saatavilla, edullista ja Suomessa tuotettuna. Tälläkin hetkellä raideliikenteen käyttämä polttoaine ja sähkö ovat verottomia (laki sähkön ja eräiden polttoaineiden valmisteverosta 1260/1996). Maasähkön veroalennuksella valtio voisi kannustaa varustamoita ja satamia toteuttamaan maasähkön käyttöön liittyviä kehitysinvestointeja. Tämä vauhdittaisi maasähkön käytön lisääntymistä mikä omalta osaltaan vähentäisi laiturissa olevien alusten päästöjä sekä meluhaittoja satamassa ja sen lähialueilla. Alennetun verokannan soveltaminen myös vahvistaisi maasähkön houkuttelevuutta kokonaan verosta vapautettuun merenkulussa. EU sääntely mahdollistaa maasähkön verotuksen alentamista poikkeusluvalla ja Suomen tärkeimmissä verrokkimaissa maasähkön alempaa verotusta on sovellettu meriliikenteessä jo pitkään. Alkuvuodesta komissio hyväksyi Ruotsin jatkohakemuksen, missä poikkeuslupa on nyt voimassa ainakin vuoteen 2028 loppuun asti. Ainakin Ruotsissa alennettu maasähkövero meriliikenteessä on toteutettu veronpalautusmenetelmällä. Toivottavasti valtionvarainministeriöstä ollaan pikaisesti yhteydessä EU komissioon tämän asian osalta.

Muita huomioita ohjelmasta:

Korostamme että juuri toimenpantu päästökauppadirektiivi edellyttää, että jäsenmaat kohdentavat 100 % kansallisista päästökauppatuloista puhtaan siirtymän vauhdittamiseksi. Ja muistutamme että SV ja Elinkeinoelämän keskusliitto ovat esittäneet yhdessä hallitukselle, että meriliikenteen osalta päästökauppatulot tulisi kohdentaa vaihtoehtoisten kestävien hiilineutraalien polttoaineiden saatavuuden parantamiseen ja hinnan alentamiseen

Valtion politiikkatoimilla on mahdollista vaikuttaa meriliikenteen puhtaan siirtymään, ja vaihtoehtoisten käyttövoimien sekä näiden jakeluinfraan kehittymiseen Suomessa. Saatavuuden parantaminen ja hinnan alentaminen on tärkeitä teollisuudelle sekä suomalaisille laivayhtiöille varsinkin siirtymäkaudella ennen, kun kestäviä hiilineutraaleja meriliikennepolttoaineita on tarjolla riittävästi kilpailukykyiseen hintaan. Asia on tärkeä myös ulkomaankauppaa käyvien yritysten kilpailukykyille, yli 95 prosenttia ulkomaankaupastamme kulkee meritse, tuonnista jopa 98 prosenttia.

Meriliikenteen päästövähennyspolku vuosille 2030, 2040 ja 2050 on tarkasti viitoitettu ja meriliikenteen erillinen 2030 päästövähennystavoite, että 5-10% meriliikenteen käyttämästä energiasta pitäisi tulla nolla tai lähes nollapäästöisistä polttoaineista, energialähteistä ja teknologioista asetetut tavoitteet on erittäin kunniahimoinen. Huomioiden tavoitteet ja että uusien tuotantolaitosten ja jakeluinfrahankeiden investoinnit ovat merkittävät ja erilaisiin lupiin ja rakentamiseen menee vähintään 5–7 vuotta meriliikenteen puhtaassa siirtymässä alkaa jo olla kiire mutta todellisuudessa olemme vasta alkumetreillä.

Päästövähennyksien toteuttamisessa ratkaisevaa on hiilineutraalien ja uusien synteettisten polttoaineiden saatavuus koko meriliikenteen tarpeisiin. Joten oikeille ja oikein ajoitetuille politiikkatoimilla on kysyntää. Eurooppalaiset laivayhtiöt peräänkuuluttavat EU:lta uusia politiikkatoimia ja konkreettisia toimenpiteitä. EU:n laivayhtiöt esittävät EU:n komissiolle että: innovaatorahastossa korvamerkityt 20 miljoona päästöoikeutta merenkululle käytettäisiin mahdollisimman pian tukemaan uusiutuvien meriliikenne polttoaineiden tuotantoa ja jakeluinfraa EU:ssa, ja uusien tukimekanismien käyttöönottoa. Esitämme vuosittaista tuotantovaatimusta EU:n polttoainetuottajille, sellaista, joka kattaa vähintään 40 % hiilineutraalien polttoainemäärästä mikä syntyy FuelEU Maritime asetuksen luomasta kysynnästä meriliikennepolttoainemarkkinoilla. EU:n uusituvan energiadirektiivissä oleva 1.2% RFNBO polttoaine ala-tavoite meriliikenteelle, EU:n laivayhtiöt esittävät komissiolle että ala-tavoite tehtäisiin erillisellä asetuksella velvoittavaksi EU:n polttoainetuottajille.

Meriliikenne on tällä hetkellä yksi ympäristöystävällisimmistä liikennemuodoista ja globaalissa kaupankäynnissä täysin korvaamaton liikennemuoto. On myös hienoa, että kansallisessa politiikassa tiedostetaan laajasti, että merenkulku on huoltovarmuuden kannalta Suomelle hyvin keskeinen sektori. Siksi tulisi nyt koota voimat ja tehdä kaikki toimenpiteet uusien kestävien ja hiilineutraalien polttoaineiden saatavuuden ja riittävän jakeluinfran varmistamiseksi meriliikenteessä.

Björkendahl Mats
Suomen Varustamot ry