

Ympäristövaliokunta

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME)

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (NK. FUELEU MARITIME) (U 51/2021 vp): Asia on saapunut ympäristövaliokuntaan mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- erityisasiantuntija Laura Sarlin, liikenne- ja viestintäministeriö
- toimitusjohtaja Elina Andersson, Meriteollisuus ry
- erityisasiantuntija Mats Björkendahl, Suomen Varustamot ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- ympäristöministeriö
- Suomen ilmastopaneeli

VALTIONEUVOSTON KIRJELMÄ

Ehdotus

Eurooppa-neuvosto hyväksyi -55 %:n päästövähennystavoitteen 11.12.2020. Komissio julkisti 14.7.2021 lainsäädäntöpakettin (55-valmiuspaketti), jolla se pyrkii varmistamaan, että EU saavuttaa tämän tavoitteen. Osana 55-valmiuspakettia komissio antoi asetusehdotuksen uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (FUELEU MARITIME).

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp

Valtioneuvoston kanta

55-valmiuspaketista julkaistun komission tiedonannon E-kirjeen käsittelyn yhteydessä EU ministerivaliokunta (3.9.2021) linjasi, että Suomi on osana Euroopan unionia sitoutunut Pariisin ilmastopimukseen. Tavoite edellyttää pitkän aikavälin ilmastotoimien rakentamista siten, että EU:n hiilineutraalius saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä tavalla ennen vuotta 2050. Osana tätä tavoitetta valtioneuvosto pitää tärkeänä, että 55-valmiuspaketista käytävien neuvottelujen lopputuloksena kokonaisuudessaan saavutetaan vuodelle 2030 asetettu vähintään 55 % ilmastotavoite, joka voidaan myös ylittää.

Valmiuspaketin ehdotuksilla on lukuisia ristikkäisvaikutuksia, ja valtioneuvosto korostaa, että valmiuspaketin kunnianhimoitason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa.

Valtioneuvosto pitää tärkeänä, että neuvottelut edistyvät riipeästi, jotta toimeenpanolle jää riittävästi aikaa. Samalla valtioneuvosto korostaa, että 55-valmiuspaketti myös ohjaa EU:n siirtymää kohti ilmastoneutraalia taloutta. Siirtymä tulee toteuttaa sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestäväällä, vaikuttavalla ja kustannustehokkaalla tavalla huomioiden luontokadon ehkäisyyn, digitalisaatioon sekä siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat.

Valtioneuvosto arvioi ehdotuksia kansallisen ja eurooppalaisen kokonaisedun näkökulmasta. Ilmastovaikutusten lisäksi ehdotusten tulee monipuolisesti huomioida vaikutukset muun muassa kilpailukykyyn, valtion tulokertymään ja Suomen maksuihin EU:lle. Lisäksi on tärkeää systemaattisesti arvioida päätösten vaikutuksia kansalaisten hyvinvointiin.

Valtioneuvosto tukee EU-tason toimia vaihtoehtoisten polttoaineiden käytön lisäämiseksi meriliikenteessä. Valtioneuvoston pitää tärkeänä, että EU:n toimilla edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden osuuden lisääntymistä merenkulussa. Merkittäviin päästövähennyksiin päästään ainoastaan vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien avulla ja niiden osuus on vielä hyvin alhainen meriliikenteessä. Toimet tulee toteuttaa tavalla, joka on vaikuttava päästövähennysten näkökulmasta ja huomioi jäsenvaltioiden kilpailukykyyn. Ehdotuksella voi olla merkittäviä vaikutuksia Suomen meriklusteriin, ulkomaankauppaan ja kansalliseen kilpailukykyyn. Meriklusteri on Suomessa merkittävä taloudellinen toimija. Suomelle merikuljetukset ovat elintärkeitä, mistä johtuen merenkulkua koskevissa komission ehdotuksissa Suomi vaikuttaa siihen, että merenkulun kilpailukyky ja talvimerenkulun erityisolosuhteet huomioidaan.

Valtioneuvosto pitää komission ehdottamaa teknologianeutraalia lähestymistapaa ja aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin vaiheittaista kiristämistä kannatettavana. Valtioneuvosto pitää vaatimuksen asettamista aluksille kannatettavana.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan hiili-intensiteettitavoitteet tulee asettaa tasolle, joka varmistaa riittävät päästövähennykset ottaen huomioon EU:n hiilineutraalisuustavoitteen. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota kestävästi tuotettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuuteen ja kustannuksiin.

Meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden hintakehitykseen ja saatavuuteen liittyy epävarmuuksia. Valtioneuvosto pitäisi hyödyllisenä, että komissio arvioisi asetuksen toimivuutta ja

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp

vaihtoehtoisten polttoaineiden teknologista kehitystä, hintaa, kestävyyttä ja saatavuutta hyvissä ajoin ennen vuotta 2030 ja säännöllisesti sen jälkeen.

Valtioneuvosto tukee ehdotettua maasähkön käyttövelvoitetta kontti- ja matkustaja-aluksille. On kuitenkin kiinnitettävä huomiota maasähkön tarjonnan kehitykseen, jotta voidaan välttää alusten rankaiseminen siitä, että satamassa ei ole mahdollisuutta käyttää maasähköä. Tässä on keskeinen rooli vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevalla asetuksella. Myöhemmin tulisi harkita maasähkön käyttövelvoitteen laajentamista myös muihin alustyyppisiin. Valtioneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että maasähkön hyödyntäminen alusten lämmityksessä on haastavampaa kuin muiden aluksen energiankäyttökohteiden siirtäminen maasähkön piiriin.

Valtioneuvosto pitää periaatteellisesti hyvänä, että ehdotuksessa on sama maantieteellinen ja aluksia koskeva kattavuus kuin meriliikenteen päästökaupassa. Ehdotusta on kuitenkin edelleen arvioitava huomioiden tehokkuus päästövähennysten näkökulmasta, polttoaineiden saatavuuden varmistamiseen ja hallinnollinen taakka.

Valtioneuvoston näkemyksen mukaan sääntelyssä tulisi pyrkiä tarkkailun, raportoinnin ja todentamisen sekä polttoaineiden sertifiointin aiheuttaman hallinnollisen taakan minimointiin.

Valtioneuvosto katsoo, että vaatimusten mukaisuusvajeesta määrättävien seuraamusmaksujen on oltava tehokkaita ja vaikuttavia. Valtioneuvosto tukee komission ehdotusta seuraamusmaksujen käytöstä meriliikenteen uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden nopeaan käyttöönottoon.

Ehdotuksen aiheuttamat lisäkustannukset riippuvat polttoaineiden hintakehityksestä sekä polttoaineiden päästökertoimista. Ehdotuksessa esitetyistä uusiutuvien polttoaineiden päästökertoimista ja niiden perusteista tarvitaan lisätietoja, jonka perusteella voidaan arvioida myös lähestymistavan yhdenmukaisuutta muiden säädösten kuten uusiutuvan energian direktiivin kanssa. Valtioneuvosto pitää lähtökohtaisesti yhdenmukaista lähestymistapaa tavoiteltavana.

Neuvottelujen edistyessä tulee kiinnittää huomiota toimeenpanoon jäävään aikaan. Suomen kantaja täydennetään tarvittaessa ehdotusta ja lainsäädäntöpaketin kokonaisvaikutuksia koskevien lisätietojen perusteella. On tärkeää seurata 55-valmiuspaketin kokonaisvaikutusta Suomen meri-klusteriin.

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Meriliikenteen osuus kasvihuonekaasupäästöistä on kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n mukaan noin 2,9 %. EU:ssa osuus on 13 % liikennesektorin päästöistä, ja Suomessa meri- ja sisävesiliikenteen hiilidioksidipäästöt muodostavat noin 4 % kotimaan liikenteen hiilidioksidipäästöistä. Vaikka alusten energiatehokkuus on parantunut, meriliikenteen päästöt kasvavat IMO:n arvion mukaan 90—130 % vuoteen 2050 mennessä vuoden 2018 päästöihin verrattuna. Valiokunta yhtyen valtioneuvoston kantaan pitää ehdotusta välttämättömänä, sillä kaikkien sektorien tulee osallistua päästöjen vähentämiseen Pariisin sopimuksen ja eurooppalaisen ilmastolain 55 %:n päästövähennystavoitteiden mukaisesti. Meriliikenteen päästöjen ei odoteta laskevan ilman merkittäviä uusia politiikkatoimenpiteitä, joten sääntelyä tarvitaan ennen muuta globaalis-

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp

ti IMO:n piirissä. EU-lainsäädännöllä tulisi voida rakentavasti lisätä painetta globaalien päästövähenyysitumusten aikaansaamiseksi.

Komission asetusehdotuksen tavoitteena on vähentää meriliikenteessä syntyviä kasvihuonekaasupäästöjä ja varmistaa siirtymä vaihtoehtoihin polttoaineisiin luomalla kysyntää näiden käytölle. Ehdotus sisältää velvoitteita aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteetin rajoittamisesta sekä velvoitteita käyttää maasähköä satamassaoloaikana. Velvoitteet koskevat vain yli 5 000 bruttotonnin kokoisia aluksia.

Aluksella käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä koskeva vaatimus koskee EU:n sisäisessä liikenteessä ja EU-satamassa alusten käyttämää energiaa sekä puolta näiden alusten matkoilla EU:n ulkopuolelta EU-satamaan ja EU-satamasta unionin ulkopuolelle käyttämästä energiasta. Näillä matkoilla aluksen vuoden aikana käyttämän energian kasvihuonekaasuintensiteetille asetetaan alusten vuonna 2020 käyttämän polttoaineen kasvihuonekaasuintensiteetin keskiarvoon perustuen viiden vuoden välein tiukentuva raja. Vuodesta 2025 päästöintensiteetin tulee olla 2 % pienempi kuin vuonna 2020; vuodesta 2030 vaatimus on 6 %. Vuosien 2035, 2040 ja 2045 alusta vaatimus on 13, 26 ja 59 %. Vuodesta 2050 eteenpäin kiristys on 75 %. Päästöintensiteettiä arvioidaan hiilidioksidin, metaanin ja typpioksiduulin osalta.

Maasähkön käyttöä koskeva velvoite koskee kontti- ja matkustaja-aluksia vähintään kahden tunnin kestoisilla satamakäynneillä. Velvoite tulee voimaan vuoden 2030 alusta. Velvoite ei koske aluksia, jotka käyttävät satamassa ollessaan nollapäästöistä teknologiaa, kuten tuuli- tai aurinkoenergiaa. Ensimmäiset 5 vuotta alus voi poiketa maasähkön käyttövelvoitteesta, jos satamassa ei ole maasähköliitäntää tai se ei ole yhteensopiva aluksen kanssa. Vuodesta 2035 alkaen vaatimukset koskevat muutamaa vuotuista poikkeusta (5 satamakäyntiä) lukuun ottamatta kaikkia kontti- ja matkustaja-aluksia satamasta riippumatta.

Valiokunta korostaa, että sääntelyn tulee olla ennakoitavaa ja teknologianeutraalia, jotta varustamoilla on mahdollisuus suunnitella investointinsa ja jotta voidaan tehokkaasti edistää merenkulun puhtaan teknologian käyttöönottoa. Polttoaineiden niukkuus muodostaa merkittävän haasteen. Pelkkien biopolttoaineiden riittävyyteen ei siten voida luottaa, vaan kansallisesti pitää panostaa uusien polttoaineiden (esimerkiksi vety ja vetypohjaiset polttoaineet, kuten ammoniakki) ja niihin liittyvien teknologioiden käyttöönottoon. Yhtä ratkaisua koko merenkulun muuttamiseksi päästöttömäksi ei ole, koska eri laivatyytit vaativat erilaisia ratkaisuja. Onkin tärkeää, että tutkimuksen ja kehityksen sekä pilotoinnin kautta panostetaan sopivien ratkaisujen löytämiseen erilaisille laivatyypeille ja reiteille.

Valiokunta toteaa, että ainakin yhden tutkimuksen mukaan (International Council for Clean Transportation, 2020) LNG:llä eli nesteytetyllä maakaasulla kulkevien laivojen metaanipäästöt ovat niin huomattavat, että LNG ei olekaan kokonaisympäristövaikutustensa perusteella hyvä vaihtoehto. Valiokunta korostaa, että tämäkin on omiaan korostamaan tieteellisen tiedon merkitystä ja sitä, että uusien teknologisten ratkaisujen kokonaisympäristövaikutukset tulee voida arvioida. Valiokunta korostaa teknologianeutraaliuden suurta merkitystä sääntelyn yhtenä lähtökohtana. Poliittisella ohjauksella ei tule lukita kehityspolkua tiettyihin teknologiaratkaisuihin, sillä kehitys on nopeaa ja parempia ratkaisuja on aina mahdollista kehittää. Ohjauksen ei tule myöskään olla liian yksityiskohtaista ja rajoittavaa, vaan sen tulee jättää tarpeellista joustoa polttoaineen

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp

riittävyden varmistamiseksi ja kustannusten optimoimiseksi. Esimerkiksi biopolttoaineiden raaka-ainevalikoimaa ei tule perusteettomasti rajata, vaan raaka-ainepohjan laajentamista ja muuta tarpeellista joustoa on jatkoneuvotteluissa perusteltava polttoaineen kestävydestä tinkimättä.

Valiokunta pitää hyvänä, että ehdotus lisää kysyntää merenkulun puhtaiden teknologioiden käyttöönottoon ja sitä kautta edistää Suomen kansainvälisesti korkeatasoisen meriteollisuuden vientiä. Covid-19-pandemia on vaikuttanut voimakkaasti meriteollisuuteen ja kaikkein voimakkaimmin etenkin risteilijä- ja matkustaja-alusten kysyntään, mikä on aiheuttanut merkittäviä ongelmia alan varustamoille. Meriteollisuus on kuitenkin kehittyvä kasvuala, ja alan tekninen kehitys ja potentiaali etenkin puhtaiden ratkaisujen osalta on vahvistunut. Meriliikenteessä vaihtoehtoisia ratkaisuja on monia, joten teknologianeutraali lähestymistapa CO₂-intensiteetin vähentämiseen on olennainen. Myös muiden kuin polttoaineratkaisuihin liittyvien ratkaisujen käytön tulee säilyä mahdollisena ratkaisuna. Muita vaihtoehtoisia ratkaisuja ovat esimerkiksi aurinko- ja tuulivoiman hyödyntäminen lisävoimalähteinä, sähköä varastoivat akut ja maasähkön hyödyntäminen esimerkiksi lauttaliikenteessä.

On myös hyvä, että kysyntää maasähkölle luodaan sääntelyn kautta. Tätä tukee vastaavasti tarjonnan lisäämiseen liittyvät velvoitteet vaihtoehtoisen latausinfraan aloitteen puolella. Maasähkön käyttö vähentää myös lähipäästöjä, millä on positiivisia vaikutuksia ilmanlaatuun erityisesti kaupunkisatamissa. Aluksen laiturissa tapahtuvasta polttoaineen kulutuksesta on mahdollista korvata maasähköllä noin 50–80 %, joten ehdotettua maasähkön käyttövelvoitetta kontti- ja matkustaja-aluksille on kannatettava. Maasähkön käytöllä edistetään myös ilmansuojelutavoitteita. Maasähkön käyttövelvoitteen on kuitenkin oltava riittävän joustava ottaen huomioon erikoisten satamien edellytykset sen tarjoamiseen.

Valiokunta katsoo, että jäsenvaltioiden erilaisuus on otettava sääntelyssä asianmukaisesti huomioon erityisesti arktisen merenkulun osalta. Jäävahvisteiset alukset kuluttavat muita aluksia enemmän polttoainetta niin jäissä kuin avovedessä liikennöidessään. Jäävahvistettujen alusten suuremman polttoaineenkulutuksen ja päästöjen vuoksi komission ehdotus voi kannustaa hankkimaan yhä enenevässä määrin avoveteen optimoituja aluksia. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että ehdotus voi johtaa kauppa-alusten itsenäisen jäissäkulkukyvyn heikkenemiseen, mikä puolestaan edellyttäisi jäänmurtoavun määrän kasvua ja nykyistä suuremman jäänmurtokapasiteetin tarvetta palvelutason turvaamiseksi etenkin arktisissa olosuhteissa.

Meriliikenne ehdotetaan lisättäväksi EU:n päästökauppaan päästökauppadirektiivin muutosehdotuksella (U 60/2021 vp). Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevalla asetusehdotuksella puolestaan ehdotetaan parannettavaksi meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuutta satamissa. Uusiutuvan energian direktiivissä säädettäisiin tiukemmasta kestävien polttoaineiden jakeluelvoitteesta, ja energiaverodirektiivin uudistuksella poistettaisiin meriliikenteen polttoaineiden verovapaus. Aloitteiden ristikkäis- ja päällekkäisvaikutusten hahmottaminen on laajan lainsäädäntöpaketin osalta haastavaa. Valiokunnan mielestä ensisijainen ohjauskeino tulisi olla päästöjen hinnoittelu teknologianeutraalisti, jotta päästövähennykset ohjautuvat edullisimpiin kohteisiin ja edullisimmilla ratkaisuilla. Kun meriliikenne on tarkoitus tuoda päästökaupan piiriin, tulisi päällekkäisten ohjauskeinojen vaikutukset analysoida tarkkaan. Parhaimmillaan ehdotukset voivat tukea toisiaan, mutta pahimmillaan ne tuottavat päällekkäistä sääntelyä, joka heikentää kustannustehokkuutta.

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp

Valtioneuvoston tavoin valiokunta korostaa komission useiden samansuuntaisten ehdotusten yhteisvaikutusten tunnistamisen tärkeyttä, jotta 55-valmiuspaketin päästövähennyksiä koskevan tavoitetason saavuttaminen voidaan varmistaa ja mahdollisuuksien mukaan myös ylittää. Valiokunta korostaa vielä erityisesti viitaten Glasgow'n ilmastokokouksen loppuasiakirjaan, että kun kaikki maat ovat nyt sitoutuneet tarkastelemaan vuosittain kansallisia panoksiaan (NDC) 1,5 °C:een tavoitteen valossa, tulee myös EU:n pyrkiä ilmastotoimien kokonaisuuden osalta Eurooppalaisen ilmastolain mukaiseen yhteiseen vähintään 55 %:n päästövähennystavoitteen eli pyrkiä se myös aktiivisesti ylittämään.

Valiokunta pitää tärkeänä ilmastotoimien kokonaistarkastelua siten, että tavoite saavutetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästi tavalla, joka on myös kustannustehokas ja ottaa huomioon luontokadon ehkäisemiseen, digitalisaatioon ja siirtymän oikeudenmukaisuuteen liittyvät näkökohdat. Valiokunta korostaa myös, että 55-valmiuspaketin taloudellisten yhteisvaikutusten arviointi on haastavaa ja siihen tulee jatkossa panostaa sääntelytavan kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Komissio ei ole arvioinut vaikutuksia riittävästi jäsenvaltiotasolla, eikä arvioissa ole aina otettu huomioon muuttuneita olosuhteita, kuten päästöoikeuden kohonnutta hintaa. Kokonaiskuvan muodostamisen kautta tulee välttää toimialaan kohdistuvien taloudellisten vaikutusten hallitsematon kumuloituminen, koska kustannusvaikutus Suomelle on pohjoisen sijainnin vuoksi väistämättä raskaampi kuin monelle muulle jäsenmaalle. Raportointi- ja seurantajärjestelmistä aiheutuvan hallinnollisen taakan minimoiminen on myös tärkeä tavoite, johon on tarpeen kiinnittää huomiota ehdotuksen jatkokäsittelyssä.

VALIOKUNNAN LAUSUNTO

Ympäristövaliokunta ilmoittaa,

että se yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan korostaen edellä esitettyjä näkökohtia.

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp

Helsingissä 17.11.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Juha Sipilä kesk
jäsen Petri Huru ps
jäsen Mai Kivelä vas
jäsen Hanna Kosonen kesk
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Niina Malm sd
jäsen Kai Mykkänen kok
jäsen Mikko Ollikainen r (osittain)
jäsen Mauri Peltokangas ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Saara-Sofia Sirén kok
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Mari-Leena Talvitie kok
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marja Ekroos

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp Eriävä mielipide

Eriävä mielipide

Perustelut

Euroopan komissio julkaisi syyskuussa 2020 tiedonannon, jonka mukaan EU pyrkii saavuttamaan ilmastoneutraaliuden vuoteen 2050 mennessä. Samassa yhteydessä päätettiin vuotta 2030 koskevan ilmastotavoitteen kiristämiseksi vähintään 55 %:iin. Tavoitteen saavuttamiseksi komissio julkisti täten heinäkuussa 2021 nk. Fit for 55 -lainsäädäntöpakettin. Pakettiin sisältyy useita aloitteita, joilla pyritään vähentämään kasvihuonekaasupäästöjä meriliikenteessä. Eräs tällainen ehdotus on vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrakstruktuuria koskeva asetusehdotus, jolla pyritään etenkin parantamaan meriliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien saatavuutta satamissa. Lisäksi erillisellä uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä meriliikenteessä koskevalla asetusehdotuksella eli nk. FuelEU Maritime -ehdotuksella pyritään niin ikään varmistamaan sektorin siirtyminen vaihtoehtoisiin polttoaineisiin luomalla kysyntää näiden polttoaineiden käytölle unionin alueella. Ehdotetulla asetuksella pyritään näin lisäämään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden ja energianlähteiden käyttöä meriliikenteessä ja näin vähentämään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä unionin alueella.

Perussuomalaisten valiokuntaryhmä on nyt esitetyistä ehdotuksista erittäin huolissaan. Ensinnäkin ehdotus tulee lisäämään huomattavasti ulkomaankauppaa harjoittavien rahtilaivojen polttoainekustannuksia, kenties noin 100—300 miljoonaa euroa vuodessa. Tämä on asiantuntijatahojen esittämä arvio. Vaatimusten kiristytessä vaiheittain tulevaisuudessa nousisivat varustamoiden kustannukset edelleen. Lisäksi tulee huomioida, että FuelEU Maritime -ehdotus vaikuttaa talvimerenkulkuun ennen kaikkea polttoaineen hinnannousun myötä, koska jäävahvisteiset alukset kuluttavat muita aluksia enemmän polttoainetta niin jäissä kuin avovedessä liikennöidessään.

Toisaalta emme myöskään pidä ajatuksesta, että nyt esillä ollut aluskoon raja saattaa johtaa jopa kaksitasoiseen rahtimarkkinoihin. Tällä voisi olla samaten vaikutuksia koko logistiseen ketjuun. Niin ikään se voisi johtaa päästöjen vähentämisen kannalta heikompaan lopputulokseen.

Kolmanneksi valiokuntaryhmämme haluaa muistuttaa siitä tosiasiaista, että nyt tehdyt asetusesitykset johtavat vääjäämättä maamme varustamoiden kilpailukyvyn heikkenemiseen sekä hallinnollisen taakan kasvuun toimijoille, sillä esityksen mukaan varustamoilta edellytetään jatkossa vuosittain aluskohtaisia tarkkailusuunnitelmia (= energiakäyttösuunnitelmia).

Lopuksi valiokuntaryhmämme nostaa vielä esiin sen todellisen uhkakuvan, että todelliset kustannusvaikutukset ao. esityksillä voivat olla alan toimijoille nyt arvioitua huomattavasti suuremmat, mikäli uusiutuvien vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus ei vastaa kysyntää.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että suuri valiokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Valiokunnan lausunto YmVL 26/2021 vp
Eriävä mielipide

Helsingissä 17.11.2021

Mauri Peltokangas ps
Petri Huru ps