

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiantuntijapyyntö asiaan E 61/2019 vp Valtioneuvoston selvitys: EU:n komission tiedonanto vihreän kehityksen ohjelmasta (Green Deal) 11.12.2019

Merenkululla on kunnianhimoiset päästötavoitteet

Merenkuluala on täysin sitoutunut kasvihuonekaasujen vähentämiseen ja asteittaiseen kokonaan poistamiseen merenkulussa ja logistisissa ketjuissa. YK:n alainen kansainvälinen merenkulunjärjestö (IMO, International Maritime Organization) päätti meriliikenteen päästöleikkauksista huhtikuussa 2018. Päätöksen mukaan kansainvälisen meriliikenteen kuljetussuoritusten hiilidioksidipäästöjä (grammaa/tonnikilometri) vähennetään vähintään **40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, ja 70 prosenttia vuoteen 2050 mennessä** verrattuna vuoden 2008 tasoon. IMO päätti myös, että vuotuista kasvihuonekaasujen absoluuttista päästö määrää – liikennemäärien kasvusta huolimatta – pienennetään vähintään 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä ja tämän jälkeen jatketaan pyrkimystä **hiilidioksidipäästöjen asteittaiseen täydelliseen poistamiseen**. Nämä tavoitteet koskevat koko meriliikennettä, eivät vain uusia aluksia.

Huhtikuussa 2020 IMO tulee linjaamaan lyhyen aikavälin konkreettiset päästövähennyskeinot, joilla päästään tavoitteeseen vähentää globaaleja merenkulun hiilidioksidipäästöjä 40% vuoteen 2030 mennessä. Alusten keskimääräinen käyttöikä on 20-30 vuotta eli tavoitteeseen pääseminen ei ole mahdollista vain aluskannan uusimisella vaan tavoite edellyttää toimenpiteitä myös olemassa olevaan aluskantaan. Suomen talviolosuhteet huomioiden tavoite on erittäin haastava, mutta ala on täysin sitoutunut päästöjen vähentämiseen sovitussa aikataulussa.

IMO arvioi päästövähennysstrategiaa uudelleen vuonna 2023, jotta voidaan varmistaa, että sovitulla toimenpiteillä ollaan matkalla kasvihuonekaasujen täydelliseen poistamiseen tavoitteen mukaisesti niin pian kuin mahdollista.

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 liittyvien kannustimien ja rahoituksen muodossa. Varustamoiden kansainväliset kattojärjestöt, jotka edustavat 90% maailman varustamoista, julkaisi joulukuussa 2019 esityksen varustamoalan ensimmäisestä yhteisestä tutkimus- ja kehitysrahastosta, jonka tavoitteena on poistaa kansainvälisen merenkulun CO₂ -päästöt. Rahaston 5 miljardin dollarin rahoituspääoma kerättäisiin varustamoilta perimällä niiltä maailmanlaajuisesti pakollista päästömaksua polttoaineen kulutuksen perusteella kymmenen vuoden ajan. Rahastoesitys on toimitettu tiedoksi IMO:n ympäristötoimikunnan kevään 2020 kokoukselle.

Suomen meriklusteri on edelläkävijä

Suomen meriklusteri pyrkii siihen, että suomalainen meriala on suunnannäyttävä ympäristöteknologiassa ja digitalisaatiossa maailmanlaajuisesti. Suomalaiset varustamot ovat maailman kärkeä ja pioneereja vähäpäästöisten ja energiatehokkuutta lisäävien teknologioiden



käyttöön otossa. Suomalaisilla innovaatioilla on mahdollisuus olla merkittävässä roolissa maailmanlaajuisissa päästötalkoissa.

Suomen Varustamojen kanta EU:n komission tiedonantoon vihreän kehityksen ohjelmasta

Suomen Varustamot ry (SV) pitää hyvänä tiedonannon kasvustrategiaa korostavaa ja horisontaalista tulokulmaa. SV pitää myönteisenä ja tärkeänä sitä, että ohjelman tavoitteissa näkyy vahvasti sekä kunnianhimoinen päästöjen vähentäminen että kilpailukyky. Suomen kanta, jossa EU:lle luodaan kasvustrategia, jonka tavoitteena on rakentaa maailman kilpailukykyisin, sosiaalisesti ehein vähähiilinen talous on kannatettava.

SV tukee Suomen kannan tavoin EU:n kansainvälistä johtajuutta ilmastonmuutoksen torjunnassa. Merenkulun osalta EU:n edelläkävijyys saavutetaan parhaiten innovaatioita vauhdittamalla ja panostamalla tutkimukseen ja kehitykseen nollapäästöisten teknologisten ratkaisujen löytämiseksi – ei alueellisella regulaatiolla. **Merenkulku on globaali elinkeino, jonka sääntely tulee olla globaalia. Alueellinen sääntely voi vääristää kansainvälisen elinkeinon kilpailua eikä todennäköisesti johda parhaisiin tuloksiin maailmalaajuisessa, elintärkeässä taistelussa ilmastonmuutosta vastaan.**

EU:n tulisi toimia aktiivisesti IMO:n kautta tapahtuvan sääntelyn valmistelussa, panostaa innovaatorahoitukseen ja luoda kannustimia vähäpäästöisen merenkulun vauhdittamiseksi. Tämä vahvistaisi myös eurooppalaisen meriklusterin kilpailukykyä.

Suomen kannan tavoin SV pitää erittäin tärkeänä, että ennen uusia mahdollisia päästökauppaa ja energiaverodirektiiviä koskevien lainsäädäntöehdotusten antamista **komissio laatii kattavat vaikutusarvioinnit esitysten kilpailukykyvaikutuksista sekä tehokkuudesta päästövähennyskeinona. SV pitää myös tärkeänä, että tämän lisäksi Suomi tekee laajan ja huolellisen vaikutusten arvioinnin ja elinkeinon kuulemiset vaikutusten arvioinnin tuloksista.** Suomen ulkomaankauppa on täysin riippuvainen merikuljetuksista. Suomen logistiset kustannukset ovat jo nyt muihin Euroopan maihin nähden korkeat, vaikeat talviolosuhteet tuovat vielä oman lisähaasteet ja -kustannukset.

SV korostaa Suomen kannan tavoin digitalisaatiota ja uusia teknologioita ilmastotavoitteiden keskeisenä mahdollistajana. Esimerkiksi logistisen ketjun optimoinnilla ja datan hyödyntämisellä on mahdollista vähentää päästöjä jopa kymmeniä prosentteja. Suomella on myös erityisosaamista näillä sektoreilla.

Komissio kiinnittää tiedonannossaan huomiota sisävesiliikenteen kapasiteetin parempaan hyödyntämiseen. Tämä on kannatettava asia, meri- ja sisävesikuljetusten ollessa ympäristöystävällisin kuljetusmuoto. **Sääntely ei saisi johtaa siihen, että liikennettä siirtyy vesiltä maalle kumipyörille. Enemminkin sääntelyllä ja liikennejärjestelmäsuunnittelulla pitäisi pyrkiä tukemaan kuljetusten siirtämistä maalta vesikuljetuksiin.**

Tiina Tuurnala, Toimitusjohtaja, Suomen Varustamot p.040 5476762