

Päiväys 09.03.2020

Viite: Liikenne- ja viestintävaliokunta
tiistai 10.03.2020 klo 12:30 / E 9/2020
vp /Asiantuntijapyyntö

**Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin lausunto koskien E 9/2020 vp
Valtioneuvoston selvitystä: Neuvottelut Kansainvälisen merenkulkujärjestön
meriympäristön suojelukomiteassa käsiteltävistä lyhyen aikavälin
päästövähennystoimista kansainvälisessä merenkulussa**

Pariisin ilmastositopimus (2015) ja sen taakanjako ei koske kansainvälistä ilmailua ja merenkulkua. Tämän seurauksena Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) laati alustavan kasvihuonekaasu (KHK)-strategian, josta päästiin yhteisymmärrykseen keväällä 2018. Strategian tavoite on tehdä merenkulusta vaihteittain päästötöntä niin pikaisesti kuin mahdollista tämän vuosisadan aikana huomioiden Pariisin ilmastositopimuksen lämpötilatavoitteet.

IMOn alustavassa KHK-strategiassa asetetaan tavoitteita sekä kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteetille että absoluuttisille päästömäärille. Hiili-intensiteetti tarkoittaa hiilidioksidipäästöjä suhteessa tehtyyn kuljetustyöhön. Tavoitteena on pienentää kansainvälisen meriliikenteen hiili-intensiteettiä vuoden 2008 tasosta 40 % vuoteen 2030 ja 70 % vuoteen 2050 mennessä.

Edelleen tavoitteena on se, että kansainvälisen merenkulun KHK-päästöt saavuttavat nopeasti huippunsa ja kääntyvät sen jälkeen laskuun. Koko sektorin absoluuttisten päästöjen tulisi kääntyä laskuun mahdollisimman pian ja niitä tulisi vähentää vähintään 50 %:lla vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon.

Eduskuntaa on informoitu E-kirjeellä (E 9/2020 vp) maaliskuussa IMOssa neuvoteltavista lyhyen aikavälin päästövähennyskeinoista, joista tulisi päättää ja toimeenpanna ne ennen vuotta 2023, jolloin IMOn KHK-strategiaa päivitetään. Maaliskuun neuvotteluissa esillä olevilla keinoilla pyritään ensisijaisesti varmistamaan vuodelle 2030 asetetun tavoitteen toteutuminen (kansainvälisen meriliikenteen hiili-intensiteetin pieneneneminen 40% vuoden 2008 tasosta). Harkinnassa ovat etenkin niin sanotut tavoitepohjaiset menetelmät, joista on kaksi perusvaihtoehtoa. Yksi vaihtoehto on EEXI-menetelmä, joka asettaa vaatimuksia aluksen tekniselle energiatehokkuudelle. Toinen vaihtoehto on operatiivinen menetelmä, joka rajoittaa suoraan alusten hiili-intensiteettiä. EEXI- menetelmän CO₂-päästövähennyspotentiaali on pienempi kuin operatiivisilla menetelmillä. Pitää myös huomioida, että EEXI-menetelmä ei yksin riitä saavuttamaan IMOn vuoden 2030 tavoitetta. Esillä on myös ehdotuksia, joissa ehdotetaan EEXIn ja operatiivisten menetelmien yhdistämistä.

Päästövähennyskeinojen vaikutukset eri aluksille ja edelleen Suomen ulkomaankaupalle ja edelleen Suomen kansantaloudelle riippuvat siitä, tarkastellaanko aikataulutettua laivaliikennettä vai hakurahtiliikennettä. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että merkittävä osa Suomen meriliikenteestä on ro-ro-, ro-pax- ja konttilaivoilla tapahtuvaa aikataulutettua liikennettä. Ro-ro-alus kuljettaa omilla pyörillään liikkuvia tavarayksiköitä ja ro-pax- alus on matkustajarahtilaiva.

Suomen ulkomaankaupan tonnimääristä kappaletavara muodostaa noin kolmanneksen, jonka kuljetuksessa ro-ro- ja ro-pax- liikenne on avainasemassa. Erityisesti merkittävä osa Suomen viennistä, myös korkean jalostusarvon tuotteista, tapahtuu ro-ro -aluksilla, minkä takia niiden

merkitys Suomen ulkomaankaupalle on niiden kuljettamia tonneja huomattavasti suurempi, tuotteiden korkeamman jalostusarvon vuoksi.

Alusten energiatehokkuustasoon vaikuttavalla EEXI-menetelmällä olisi vaikutuksia erityisesti ro-ro- ja ro-pax-alusten liikennöintiin. Merkittävä osa Suomen ro-ro- ja ro-pax -aluskäynneistä vuonna 2018 tehtiin aluksilla, jotka eivät täytä suunniteltuja EEXI-vaatimuksia. Tästä syystä näiden alusten energiatehokkuutta pitäisi parantaa asentamalla niihin niiden energiatehokkuutta parantavia laitteita (esimerkiksi tuulivoimaa hyödyntävä roottoripurje), jos EEXI-määräys tulee voimaan. Uusien laitteiden asentaminen aiheuttaa kustannuksia ja vaatii huolellisia soveltuvuus-arvioita kunkin aluksen tapauksessa. Muiden kuin ro-ro- ja ro-pax-alusten osalta mahdolliset EEXIn aiheuttamat vaatimukset on pääosin mahdollista täyttää rajoittamalla aluksen suurinta nopeutta, millä ei ole merkittäviä vaikutuksia alusten käyttämiin operointinopeuksiin. Ehdotetut EEXI-määräykset huomioivat jäävähvistetut alukset ja Suomelle tärkeän talvimerenkulun.

Operatiivisten menetelmien täsmällisiä vaikutuksia ei ole tässä vaiheessa mahdollista arvioida, koska kaikkia arvioihin tarvittavia olennaisia tietoja ei ole vielä olemassa (esimerkiksi vertailutasona käytettävä alusten toteutunut hiili-intensiteettitaso vuonna 2008). Voidaan joka tapauksessa arvioida, että kunnianhimoiset hiili-intensiteettirajoitukset (40% parannus verrattuna vuoden 2008 energiatehokkuustasoon) vaativat myös merkittäviä käytännön toimia tavoitteiden saavuttamiseksi. Hiili-intensiteetti rajoituksilla voi olla merkittäviä vaikutuksia aikataulutetun säännöllisessä liikenteessä olevien alusten (ro-ro-, ro-pax- ja konttilaivat) aikatauluihin, jos hiili-intensiteetin aleneminen saadaan aikaan alentamalla alusten nopeuksia.

Vaihtoehtoisesti alusten hiili-intensiteettiä on mahdollista pienentää asentamalla olemassa oleville aluksille polttoaineen kulutusta vähentäviä laitteita (esimerkiksi roottoripurjeita tai maasähköllä ladattavia akkuja), mikä aiheuttaa kustannuksia ja vaatii huolellista arvioimista uusien asennusten soveltuvuudesta kullekin alukselle erikseen.

Mikäli nopeuden rajoittaminen on mahdollinen keino toteuttaa suunnitteilla olevia määräyksiä, se on kustannusten kannalta tehokkain keino päästöjen vähentämiseksi. Sen seurauksena syntyvät kustannukset muodostuvat tarvittavien alusten määrän kasvusta. Rahdin kulun hidastumisen lisäksi se voisi monella reitillä tarkoittaa sekä nykyisen kapasiteetin alhaisempaa käyttöastetta, että kokonaiskapasiteetin vähenemistä. Tämä nostaa rahtihintoja erityisesti lyhyellä aikavälillä. Pidemmällä aikavälillä kapasiteetti tulee sopeutumaan uusien alusinvestointien kautta, jolla toki on oma päästöjä lisäävä vaikutuksensa. Erityisesti aikasensitiivisten tuotteiden kuljetusaikojen pidentyminen tulee vaikuttamaan myös niiden markkinoihin. Hidastuvat merikuljetukset vaikuttavat erityisesti pitkien kuljetusmatkojen päässä olevien tuotteiden kilpailukykyyn markkinoilla. Käytännön seurauksena korkeampien aikakustannusten lisäksi suomalaiset kuljetusasiakkaat maksaisivat todennäköisesti kuljetuksistaan nykyistä korkeampia hintoja. Edelleen, näillä molemmilla olisi vaikutuksia erityisesti suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukykyyn.

Nopeuden rajoittamista harkittaessa on huomioitava, että alukset suunnitellaan toimimaan optimaalisesti tietyllä nopeudellaan ja merkittävät muutokset matkanopeudessa heikentävät hyötysuhdetta. Nopeuden rajoittaminen saattaa heikentää myös aluksen turvallisuutta vaihtelevissa sääolosuhteissa. Operatiivisten tavoitepohjaisten menetelmien osalta talvimerenkulun erityispiirteet tulee huomioida jatkoneuvotteluissa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on osallistunut E-kirjeen valmisteluun ja tukee siinä esitettyä Suomen kantaa.

Lisätietoja: Anita Mäkinen, johtava asiantuntija, puh. 040 1624592