



Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

ASIA: E 9/2020 VP VALTIONEUVOSTON SELVITYS: NEUVOTTELUT KANSAINVÄLISEN MERENKULKUJÄRJESTÖN MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEASSA KÄSITELTÄVISTÄ LYHYEN AIKAVÄLIN PÄÄSTÖVÄHENNYSTOIMISTA KANSAINVÄLISESSÄ MERENKULUSSA

Merenkulkuala on vahvasti sitoutunut kasvihuonekaasujen vähentämiseen. YK:n alaisen kansainvälisen merenkulunjärjestön (IMO, International Maritime Organization) 2018 päättämät meriliikenteen päästöleikkaukset ovat haasteelliset, mutta ne ovat saavutettavissa tehokkaan TKI-toiminnan, kannustimien ja järkevän sääntelyn avulla.

Suomen Varustamot ry (SV) pitää hyvänä IMO:n meriympäristön suojelukomitean käsittelyyn tuleviin lyhyen aikavälin päästövähennystoimiin esitettyä Suomen kantaa ja tukee periaatetta, jonka mukaan päästötavoitteet tulee toteuttaa asetetussa aikataulussa ja siten, että ratkaisut eivät aiheuta markkinahäiriöitä.

Tavoitepohjaiset määräykset mahdollistavat laajan keinovalikoiman käytön ja kirittävät kehitystä

Tavoitepohjainen lähestyminen jättää varustamoille mahdollisuuden valita toimivin ja tehokkain ratkaisu käytettävissä olevasta keinovalikoimasta. Tehdyt toimet voivat liittyä operatiivisen ja/tai teknisen energiatehokkuuden parantamiseen. Tämä joustavuus on tärkeää nykytilassa, jossa merenkulun ja logistiikan digitalisaatio sekä alustekniikan kehitys etenevät vauhdikkaasti. Tavoitepohjaisten määräysten toteuttaminen ei myöskään rajoitu pelkästään aluksien omistajiin ja operoinnista vastaaviin. Kaikki logistisen ketjun toimijat, kuten esimerkiksi rahdinantajat ja satamaoperaattorit, voivat omilla toimenpiteillään vaikuttaa merikuljetusten energiatehokkuuteen.

Lisäksi tavoitepohjaiset toimenpiteet kannustavat eteenpäin katsovaan kehittämiseen haastaen varustamoita ja muita toimijoita tunnistamaan ja ottamaan käyttöön vaikuttavimmat operatiiviset ja/tai tekniset keinot huomioiden liikennealueen ja käytössä olevan aluskannan ominaispiirteet. Kehityksen eteneminen on tärkeää, jotta toimiala kykenee uudistumaan ja päästään nollapäästöiseen merenkulkuun.

Tavoitepohjaisten toimenpiteiden käyttöönotto edellyttää seurantaan ja valvontaan tarvittavien operatiivisten hiili-intensiteetti indikaattoreiden¹ ja teknisten indeksien² määrittämistä. Indeksien määrittelyä hankaloittaa mm. lähtötietojen puute sillä valitulta vertailuvuodelta 2008 ei ole kattavasti saatavissa aluksien energiatehokkuustietoja. SV pitää kriittisenä sitä, että alueelliset ominaisuudet huomioidaan indikaattoreista ja indekseistä päätettäessä. Esimerkiksi talvimerenkulun olosuhteiden aluksien ominaisuuksille asettamat konetehovaatimukset ja jäisissä liikennöinnin vaikutukset polttoainekulutukseen tulee ehdottomasti huomioida.

Kattava lopullisten vaikutusten arviointi ei ole ollut mahdollista, koska määräysehdotukset ovat vielä keskeneräisiä. SV pitää tärkeänä etenemistä vaiheittaisella täytäntöönpanolla, mikäli määräyksien alaisten toimenpiteiden vaikuttavuuteen ja vaikutuksiin tunnustetaan jäävän merkittäviä epävarmuuksia.

¹ CII, Carbon Intensity Indicator

² EEXI, Energy Efficiency Existing Ship Index

Suomen merikuljetukset ovat osa optimoitua logistista ketjua

Suomen lähiliikenteen toimiva logistiikka perustuu sujuvaan meriliikenteeseen, joka osana optimoitua logistista ketjua vastaa teollisuuden, kaupan ja muiden asiakkaiden tarpeisiin.

Aluksille määrättävä pakollinen nopeusrajoitus ei SV:n näkemyksen mukaan johtaisi parhaaseen tulokseen päästöjen vähentämisen suhteen vaan se olisi toimenpiteenä kehitystä hidastava ja rankaisisi niitä toimijoita, jotka ovat jo panostaneet alusten energiatehokkuuden parantamiseen.

Lisäksi merikuljetusten hidastuminen vaikuttaisi alusten ja kuljetusyksiköiden optimaaliseen kiertoon. Tästä voisi seurata lastien siirtymistä kuljetusmuotoihin, jotka ovat suurten hyödykemäärien kuljettamiselle vähemmän ympäristöystävällisiä. Lisäksi merikuljetusten hidastuminen voisi johtaa aluskannan lisäämiseen, jotta asiakkaiden kuljetustarpeisiin voidaan vastata. Tämän toteutuessa kasvaisivat kokonaispäästöt.

On mahdollista, että myös tavoitepohjaiset toimenpiteet edellyttävät joidenkin aluksien nopeuden tai konetehon rajoittamista. Tällaisia olisivat tilanteet, joissa alus ei kaikilla muilla käytettävissä olevilla keinoilla ole kyennyt saavuttamaan vaadittua energiatehokkuutta. Suomen kantaa taustoittavassa tekstiosuudessa korostetaan aikataulutetussa liikenteessä kulkevan ro-ro liikenteen merkitystä. SV haluaa muistuttaa, että aikataulutettu liikennöinti on merkityksellistä ja tärkeää kaikille alustyypeille, mukaan lukien irtolastialukset.

Tavoitepohjaiset määräykset luovat mahdollisuuksia koko Suomen meriklusterille

Tavoitepohjaiset toimenpiteet, jotka keskittyvät laivojen operatiivista energiatehokkuutta parantaviin teknisiin keinoihin ja toiminnan optimointiin, ovat kannatettavia paitsi suomalaisen varustamotoiminnan, myös koko meriklusterin kannalta. Suomen meriklusterissa on paljon yrityksiä, jotka ovat erikoistuneet mm. laivasuunnitteluun ja -rakentamiseen, ympäristöystävällisten polttoaineratkaisujen kehittämiseen sekä erilaisiin aluksen operoinnin optimointiin liittyviin palveluihin ja tuotteisiin. Nämä yritykset voivat suoraan hyötyä tavoitepohjaisesta etenemisestä.

Varustamot valmiita panostamaan vähä- ja nollapäästöisten polttoaineiden ja teknologioiden kehityksen vauhdittamiseen

IMO:ssa päätettävät päästövähennystoimet koskevat kaikkia aluksia, niin uusia kuin nykyisiä. Aluksien keskimääräinen käyttöikä on 20-30 vuotta. Tämä lisää TKI-toiminnan haastavuutta. On löydettävä ratkaisuja, jotka ovat toteuttamiskelpoisia uudisrakennuksissa, mutta myös olemassa olevalle aluskannalle. Kehitystyötä tulee vauhdittaa ja siihen liittyvien riskien jakamiseksi tulee löytää menetelyjä globaalilla tasolla.

Varustamot ovat valmiita panostamaan TKI-toimintaan. Varustamoiden kansainväliset kattojärjestöt, jotka edustavat 90% maailman varustamoista, julkaisivat joulukuussa 2019 esityksen varustamoalan yhteisestä tutkimus- ja kehitysrahastosta. Rahaston USD 5 miljardin rahoituspääoma kerättäisiin varustamoilta perimällä niiltä maailmanlaajuisesti pakollista päästömaksua polttoaineen kulutuksen perusteella kymmenen vuoden ajan. Kertyneet varat ohjattaisiin vähä- ja nollapäästöisten polttoaineiden ja teknologioiden kehittämiseen. Rahastoesitys on toimitettu tiedoksi IMO:n ympäristötoimikunnan kevään 2020 kokoukselle.

Sinikka Hartonen
Johtava asiantuntija, Suomen Varustamot ry