



Eduskunnan ympäristövaliokunnan kuuleminen 12.3.2020
YmV@eduskunta.fi

Asia: WWF Suomen asiantuntijalausunto

Viite: E 9/2020 vp Valtioneuvoston selvitys: Neuvottelut Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomiteassa käsiteltävistä lyhyen aikavälin päästövähennystoimista kansainvälisessä merenkulussa

WWF Suomi kiittää lausuntomahdollisuudesta ja toteaa asiasta seuraavaa:

Vuosina 2007 – 2012 kansainvälisen meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöt muodostivat 2 – 3 % kaikista ihmislähtöisistä kasvihuonepäästöistä. Meriliikenteen kasvaessa, näiden päästöjen arvioidaan kasvavan 20 – 120 %¹ tai jopa 50 – 250 %² vuoteen 2050 mennessä. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että meriliikenteen osuus kokonaispäästöistä voisi vuonna 2050 olla jopa 10 – 17 %. Kansainväliseltä merenkulkujärjestöltä (IMO) ja kaikilta meriliikennealan toimijoilta vaaditaan siis merkittäviä toimia, jotta merenkulun kasvihuonepäästöt kääntyisivät merkittävään laskuun.

Tällä hetkellä kansainvälisen merenkulkujärjestön kasvihuonepäästötavoite on 50 %:n vähennys vuoteen 2050 mennessä, vuoden 2008 tasosta. EEDI (Energy Efficiency Design Index) on ainoa laillisesti sitova määräys alusten energiatehokkuutta koskien. EEDI:n vaikutus lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä on kuitenkin marginaalinen koska aluskanta uudistuu hitaasti.

WWF:n kanta on, että IMO:ssa sovitut päästövähennystavoitteet eivät ole riittävän kunnianhimoiset, vaan meriliikenteen päästövähennystavoitteen tulisi olla absoluuttinen 100 %:n päästövähennys vuoteen 2050 mennessä. Näin ollen IMO:n asettama 50 %:n vähennystavoite tulisi saavuttaa jo vuoteen 2035 mennessä.

WWF Suomi yhtyy Suomen kantaan siitä, että millään yksittäisellä keinolla ei saavuteta merkittäviä pitkän tähtäimen päästövähennyksiä, vaan tarvitaan yhdistelmä teknisistä ja operatiivisista keinoista. Näistä vaikuttavimmat olisivat alusten nopeuden rajoittaminen ja alusten konetehon rajoittaminen. Suurin todennäköisyys IMO:n asettamien tavoitteiden saavuttamiseksi (50 %:n vähennystavoite) olisi, jos EEDI:n toimeenpanoa nopeutettaisiin viidellä vuodella, ja alusten nopeuksia vähennettäisiin 30 %³. Nopeuksien rajoittaminen jo 20 %:lla voisi vähentää hiilidioksidipäästöjä 24 % ja lisäksi vähentää vedenalaista melua jopa 66 %⁴.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön tulevassa ympäristönsuojelukomitean kokouksessa (MEPC) tullaan käsittelemään erilaisia ehdotuksia kasvihuonekaasujen lyhyen aikavälin vähentämiskeinoista. Näiden keinojen avulla IMO:n tulisi saavuttaa todellisia ja vaikuttavia hiilidioksidin päästövähennyksiä vuoteen 2023 mennessä. Tähän tavoitteeseen on mahdollista päästä vain, jos meriliikenteelle **asetetaan tiukka energiatehokkuusmääräys – noin 80 %:n parannus hiili-intensiteettiin vuoteen 2030 mennessä, vuoden 2008 tasosta.**

¹ Regulating speed: a short-term measure to reduce maritime GHG emissions, CE Delft 2017

² Third IMO GHG Study, 2014

³ Relating short-term measures to IMO's minimum 2050 emissions reduction target, ICCT working paper 2018-13

⁴ The multi-issue mitigation potential of reducing ship speeds, GL Reynolds



Yhä useammat alukset käyttävät nesteytettyä maakaasua (LNG), joka paitsi vähentää typen ja rikin oksidipäästöjä (SO_x ja NO_x), myös vähentää hiilidioksidipäästöjä noin 25 %. LNG koostuu kuitenkin suurimmalta osaltaan metaanista, joka sitoo lämpöä ilmakehään hiilidioksidia paljon tehokkaammin. LNG:n käyttö aiheuttaa moottorin läpi kulkevia, palamattoman metaanin päästöjä (methane slip) jotka riippuvat moottorin tyypistä⁵. EEDI:n, ja muiden IMO:n asettamien kasvihuonekaasujen vähentämiskeinojen, tulisikin kattaa kaikki kasvihuonekaasut, metaani mukaan lukien. Lisäksi huomiota vaativat myös mustan hiilen päästöt, ellei näiden päästöjen tehokkaasta sääntelystä sovita IMO:n mustan hiilen työohjelman kautta. Mustan hiilen päästöjen tehokkaita vähentämiskeinoja olisivat esimerkiksi mustan hiilen päästörajojen asettaminen aluksille, alueellisten mustan hiilen päästörajojen asettaminen (esimerkiksi Arktisilla alueilla), velvoite käyttää maasähköä satamakäynneillä, ja raskaan polttoöljyn (HFO) käytön rajoitus.

IMO:n tulisi lähitulevaisuudessa vahvasti keskittyä myös vaihtoehtoisten polttoaineiden tutkimiseen, kehittämiseen ja käyttöönottoon, ja tavoitteena tulisi olla, että meriliikennealan toimijoilla olisi jo vuoteen 2030 mennessä käytössään tietty määrä nollapäästöisiä aluksia.

Maailman Luonnon Säätiö (WWF)
Suomen rahasto

Jari Luukkonen
Suojelujohtaja

Vanessa Ryan
Meriasiantuntija

⁵ The climate implications of using LNG as a marine fuel, ICCT 2020