

Lausunto

14.09.2023

Asia: VN/25152/2023

Ympäristöministeriö pyytää lausuntoja Suomen rannikkostrategian luonnokseen

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

VN/25152/2023

VTT kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Suomen rannikkostrategian luonnokseen.

Johdanto ja tausta

Noin 90 % maailman tavaraliikenteestä kulkee meriteitse ja meriliikenteen päästöjen vähentäminen on sekä Suomessa että kansainvälisestikin agendalla erittäin korkealla. Kansainvälisen Merenkulkujärjestön (IMO) tavoitteena on vähentää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 70% vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon. Suomessa hallitus on asettanut tavoitteen olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Tavoitteet ovat meriliikenteen osalta erittäin haastavia, sillä laivojen elinkaari on erittäin pitkä.

Vety on yksi lupaavimmista vaihtoehtoista nollapäästöisen meriliikenteen energian lähteeksi, erityisesti lyhyillä ja keskipitkillä säännöllisillä laivareiteillä. Tuulivoimatuotannon merkittävä kasvu Suomessa mahdollistaa kustannustehokkaan ja ympäristöystävällisen vihreän vedyn tuotannon, ja valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan Suomi pyrkii tuottamaan vuonna 2030 10% kaikesta EU:n vihreästä vedystä. Lisäksi EU edistää vetytaloutta muun muassa vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelun regulaatio (AFIR) kautta. Tämä tarkoittaa, että Suomessa vedyn saatavuus myös liikennepolttoaineeksi tulee oleellisesti parantumaan, sillä asetus velvoittaa jäsenmaita rakentamaan kattavan vetytankkausverkoston TEN-T tieverkon yhteyteen.

Suomella on meriteollisuudessa pitkä historia, paljon osaamista ja merkittävää teollisuutta meriliikenteen arvoketjun monissa osissa. Kotimaisen meriteollisuuden kilpailukyvyn säilyttäminen ja edistäminen on tärkeää. Euroopassa, kuten Norjassa ja Benelux-alueella, ollaan jo aktiivisesti edistämässä nollapäästöistä vesiliikennettä, joten on ensiarvoisen tärkeää, että Suomessa ei jäädä liikaa jälkeä. Norja suunnittelee että vuonna 2030 pitäisi Norjassa olla liikenteessä vähintään 400 nollapäästöalusta. Meriteollisuuden kilpailukyvyn säilyttämiseksi ja lisäämiseksi tarvitaan sekä tutkimus- ja kehityspanostuksia että toimivien kotimarkkinoiden luominen joilla uusia nollapäästöratkaisuja voidaan kehittää ja pilotoida.

Kilpailukriteerien merkitys kysynnän luomisessa nollapäästöiselle meriliikenteelle on huomattava. Norjassa on jo käytössä säännöllisiä laivareittejä, joilla voi liikennöidä vain nollapäästöalukset (sähkö- tai vetyalukset). Vastaavia kilpailukriteerejä on myös bussiliikenteessä joissa eräillä reiteillä tietty määrä busseista tulee olla sähköbusseja. Vastaavien kriteerien asettaminen sopiville laivareiteille Suomessa loisi kotimarkkinan sekä demonstraatioalustan Suomalaiselle vety- ja meriteollisuudelle.

Yksityiskohtaiset ehdotukset rannikkostrategian luonnokseen

Ehdotamme seuraavia lisäyksiä rannikkostrategian luonnokseen tukemaan strategian tavoitteita. Ehdotukset on alla listattu s.e. niissä viitataan aina strategian tiettyyn osaan sivunumeroineen.

Viite: Saavutettavuuden parantaminen (sivu 14)

Lisätään seuraava kohta:

Pilotoidaan nollapäästöalusten (akkusähkö-/vetyalukset) käyttöä Suomen saaristossa valituilla liikennereiteillä. Tämä voidaan toteuttaa esim. reittien kilpailutusten yhteydessä asettamalla tietyille reiteille vaatimus nollapäästöaluksien käytöstä.

Luomalla kotimarkkinat ja toimiva pilotti nollapäästöaluksille turvataan myös Suomalaisen meriteollisuuden toimintaedellytykset ja kilpailukyky tulevaisuudessa kun meriliikenne siirtyy entistä enemmän nollapäästöaluksiin.

Viite: Energian riittävyyden turvaaminen (sivu 17)

Lisätään seuraava kohta:

Edistämällä siirtymää kohti nollapäästöaluksia, joiden käyttövoima (esim. sähkö/vety) perustuu kotimaiseen puhtaan sähkön tuotantoon, lisätään Suomen energiaomavaraisuutta ja parannetaan huoltovarmuutta.

Viite: Hyvinvoiva rannikkoluonto (sivu 21)

Lisätään seuraava kohta:

Edistetään nollapäästöalusten käyttöedellytyksiä Suomen rannikolla.

Nollapäästöalusten vaikutus paikalliseen ympäristöön ja viihtyvyyteen on merkittävä, kun savuttavat ja meluisat yhteysalukset vaihdetaan päästöttömiin ja propulsiojärjestelmien osalta lähes äänettämiin aluksiin. Siten tällä toimenpiteellä on vaikutus myös hyvinvoiva rannikkoyhteisö - kokonaisuuteen.

Lähteet

1 <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-world-seaborne-trade/>

2 <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx>

3 <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-811-0>

4 <https://valtioneuvosto.fi/-/1410877/hallitus-hyvakysi-periaatepaatoksen-vedysta-suomella-edellytykset-valmistaa-10-prosenttia-eu-n-vihreasta-vedysta-2030>

5 <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/03/28/alternative-fuel-infrastructure-provisional-agreement-for-more-recharging-and-refuelling-stations-across-europe/>

6 [https://safety4sea.com/netherlands-to-speed-up-sustainable-inland-shipping/;](https://safety4sea.com/netherlands-to-speed-up-sustainable-inland-shipping/)
<https://www.offshore-energy.biz/norway-700-low-emission-and-400-zero-emission-ships-needed-to-achieve-2030-climate-goal/>

7

https://www.trafikdage.dk/abstracts_2022/Implementing%20zero%20emission%20vessels%20in%20ferry%20operations%20in%20Norway.pdf

8

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Valtion%20joukkoliikenneavustuksen%20ilmastovaikutuksista_raportti_4.10.2019_korj.pdf

Rautanen Markus
Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy