

Asia: VN/26278/2020

Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Vesitiet ry kiittää mahdollisuudesta saada lausua aiheesta ”Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä”.

TAUSTAA

Merilogistiikan kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen on yksi Suomen meripolitiikan prioriteeteista. Tämä koskee, ja on syytä huomioida myös sisävesiliikenteen kehittämisen toimenpiteissä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on hyvä perusta tälle periaatepäätökselle. Siinä on kansallisesti arvioitu meri- ja sisävesiliikenteen päästövähennyskeinoja laajasti ensimmäistä kertaa.

Suomi on sitoutunut IMO:n tavoitteisiin meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi sekä EU:n päästövähennystavoitteisiin. IMO:n asettamat tavoitteet ovat hyvin kunnianhimoiset, joita on vaikea tavoittaa ilman vesiliikenteen mahdollisuuksien hyödyntämistä.

VESILIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Vesiliikenteen kehittämiseen ja väylien parempaan hyödyntämiseen tulee panostaa edelleen. Alueellisilla tai yrityskohtaisilla tuilla voidaan vaikuttaa suotuisasti päästötavoitteiden saavuttamiseen. Ympäristön ja kestävä kehityksen huomioivat liikenteen innovaatiot mukaan lukien.

Aluesuunnittelussa ei tule unohtaa vesiliikennettä, vaan huomioida se osana logistiikan kokonaisvaltaista suunnittelua. Tässä periaatepäätöksessä puhutaan vain vesiliikenteestä, mutta vesiliikenne on osa koko liikennejärjestelmää sisältäen kaikki kuljetusmuodot.

Kokonaisvaltaiseen vesiväylien kehittämiseen tarvitaan monen osapuolen yhteistyö. Automaatiolla, digitalisaatiolla ja älyväylillä pystytään tehostamaan toimintoja ja varmistamaan turvallinen liikennöinti. Aluskanta uudistuu ja sen myötä energiatehokkuus ja alusliikenteen ympäristövaikutukset paranevat entisestään.

Vaihtoehtoisia polttoaineita kehitetään myös vesiliikenteen osalta. Se ei vielä yksin riitä, lisäksi tarvitaan toimiva polttoaineiden jakeluverkosto.

Muita kuljetusmuotoja ympäristöystävällisemmälle vesiliikenteelle pitäisi luoda kuljetustukijärjestelmä, kuten muillakin kuljetusmuodoilla, esimerkiksi kumipyöräliikenteellä jo on. Suomessa tulisi arvioida Ruotsissa käytössä olevien rannikko- ja sisävesiliikenteen ympäristö, ja tukipolitiikka, jossa laivaliikennettä tuetaan erityisillä tukimuodoilla, jotta tavaramäärät siirtyisivät enemmän vesiteille. Voisiko tämä toimintamalli toimia myös Suomessa?

Vesiliikenteen kehittämisessä tulisi huomioida kansainvälisten yhteyksien ja -liikenteen merkitys. Suomelle on tärkeää olla osana koko Euroopan vesiliikenneverkostoa. Vesiliikenneyhteydet Venäjälle ja Suomen poikkeukselliset olosuhteet verrattuna moneen Euroopan maahan on huomioitava, kun laaditaan vesiliikenteen säädöksiä Suomen osalta.

SUOMEN KILPAILUKYVYN SÄILYTTÄMINEN

Periaatepäätökseen kirjattavilla asioilla on luotava toimintaolosuhteet, jotka tukevat Suomen kilpailukykyä verrattuna muihin maihin. Vesiliikenteen toimintavarmuus on ensisijaisen tärkeä koko Suomen kannalta.

Turvataksemme edelleen teollisuuden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla, tulisi Suomen kaikin tavoin pyrkiä siihen, että periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä olisi IMO:n säätelämä ja globaalisti kaikkea merenkulkua koskeva.

On hyvä, että Suomen valtio rohkaisee suomalaisia rahdinantajia sisällyttämään rahtaus sopimukseen päästövähennystavoitteita, mutta tässäkin olisi huomioitava globaali markkina, ja siksi mielestämme tällaisten kannustusten pitäisi tulla suoraan IMO:sta kaikille tasapuolisesti.

Syyskuussa 2020 Euroopan parlamentin täysistunto kannatti päästökauppajärjestelmän laajentamista merenkulkuun: kaikkien eurooppalaisten varustamoiden tulisi vähentää alustensa keskimääräisiä vuosittaisia hiilidioksidipäästöjä vuoteen 2030 mennessä vähintään 40% suhteessa kuljetussuoritteeseen.

Merenkulun sisällyttäminen EU:n päästökauppaan vaatisi kattavan vaikutusarvioinnin toteuttamista. Sääntelyn tulisi todella vaikuttaa päästöjä vähentävästi, siirtämättä niitä muille sektoreille tai liikennemuotoihin tai säännellyn alueen ulkopuolelle. Sääntelyn ei tule luoda uusia kaupan esteitä, vaan päinvastoin, ja sen tulee olla mahdollisimman yksinkertaista.

Mikäli sisävesiliikenteen kustannukset tulisivat kasvamaan EU:n päästökaupan tai muiden lisäkustannusten vuoksi, voisi tämä johtaa siihen, ettei olisikaan mahdollista siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille.

Merilogistiikka tulisi ottaa mukaan suoraan teollisuuden päästökauppaan. Myös alle 5000 gross tonnage otettava mukaan MRV:hen (Monitoring, Reporting, Verification). Kasvihuonepäästöt olisi laskettava tonnia per merimaili, jolloin tyhjänä ajo lyhenee, ja laivat olisivat aina täyteen lastattuja. Näin merirahdit olisivat myös taloudellisia teollisuudelle. Suomella on potentiaalia hyötyä päästökaupassa teknologia markkinoiden kautta.

Talvimerenkulku on valtion hoidettavana. Talvimerenkulun kehittäminen sekä tehokkaampien ja ympäristöystävällisempien murtajien käyttö auttaa sekä lastinantajia että varustamoja toimimaan vähäpäästöisemmin.

Suomessa on vahvaa merenkulun osaamista, ja voimme viedä osaamista ja olla vaikuttamassa muun Euroopan ja maailman vesiliikenteen ratkaisuisa.

Suomen Vesitiet ry haluaa olla edistämässä ja kehittämässä vesiliikenteen ympäristöystävällisiä toimintamalleja ja teknisiä ratkaisuja.

Koukkula-Teixeira Heli
Suomen Vesitieyhdistys r.y. - Suomen Vesitiet ry (yhdistyksen nykyinen nimi)

