

Asia: VN/26278/2020

## **Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

SUOMEN SISÄVESILIITTO RY

LVM:n lausuntopyyntö

LVM on lähettänyt Suomen Sisävesiliitto Ry:lle pyynnön antaa lausunto aiheesta : Valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

VN\_periaatepaatos\_merijasisavesiliikenne.pdf

Suomen Sisävesiliitto ry:n huomiot esitettyyn

Suomen Sisävesiliitto kiittää Liikenne ja Viestintäministeriötä mahdollisuudesta antaa lausunto kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, liittyen sisävesiliikenteeseen.

Yleistä

Suomen Sisävesiliitto kiinnitti erityistä huomiota siihen, että Liikenne ja viestintäministeriö korostaa heti periaatepäätöksen alkuun sitä, että Suomessa on tehty valtioneuvoston toimesta, niin meriliikenne strategia, kuin Itämeri strategia jo vuonna 2014 .

Edelleen on huomionarvoista mainita tässä yhteydessä, että Sisävesiliikenne strategia on otettu tehtäväksi vasta vuonna 2019 pääministeri Rinteen ja nyt pääministeri Marinin hallitusten ohjelmiin.

Valtiovallan taholta on kuitenkin jo vuonna 2011 hyväksytty EU liikennestrategia, jossa sisävesien lisäliikenteen tavoitteet rekkaliikenteen volyyymien siirrosta sisävesille ovat päästöjen pienentämisissä erittäin merkittävä liikenteen kasvattaja sisävesille.

Suomen Sisävesiliiton mielestä tällä hetkellä periaatepäätöksellä on kohtuutonta asettaa sisävesiliikenteen tavoitteet, ennen kuin maahan on tehty valtakunnan sisävesiliikenne strategia meriliikenne strategian tavoin ja molemmat vesiliikenteen strategiat yhdistetty valtakunnan tason vesiliikennestrategiaksi.

Periaatepäätös luonnoksen käsittely kohta kohdalta

#### 1. Meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen nykytila ja ennustettu kehitys

On ilmeistä, että periaatepäätöksen kohdassa arvioidaan ainoastaan kotimaan vesiliikennettä ja jätetään kokonaisuudessaan pelkkä sisävesiliikenne arvioimatta. Periaate päätöksessä mainittu Kotimaan liikenne ei ole edes terminologisesti sama kuin sisävesiliikenne.

Meriliikenne kotimaan rannikkosatamien välillä on meriliikennettä edelleen, johon voidaan (sisältää Ahvenanmaa) liikennöidä meriliikenne aluksilla ,joten se ei missään tapauksessa ole sisävesiliikennettä. eli kun :

LVM luonnoksessa mainitaan, että ”Tulevaisuudessa niin kotimaan vesiliikenteen kuin Suomen ja ulkomaiden välisen meriliikenteen päästöjen arvioidaan vähenevän nykyisestä tasosta muun muassa alusten energiatehokkuuden parantumisen sekä ympäristösääntelyn kiristymisen vuoksi.”

Niin tämä kirjoitettu kokonaisuus viittaa siihen, että luonnoksen valmistelussa ei ole arvioitu lainkaan sitä, miten paljon Suomen sisävesiliikenne voi kasvaa, erityisesti siinä tapauksessa, kun Suomi aloittaa EU tavoitteen mukaan siirtämään maanteitten rekkaliikennevolyymeja päästöjen pienentämistarkoituksessa sisävesille.

Silloin erityisesti meillä Suomella on erinomainen mahdollisuus käyttää noin 8000 km (vertaa raiteita vain 6000km) sisävesiväylästä kyseisiin ilmasto ja EU tavoitteen mukaiseen liikennemuotosiirtymässä.

Tämä toimenpide edellyttää ennen toteutusta liikenneväylästä sisäisten pullonkaulojen poistoa esim. sisävesiliikenneverkon rakentamisen EU liikenne strategia tavoitteiden toteuttamiseksi. Tämä on EU tilintarkastustuomioistuimen periaatepäätös vuodelta 2015 ja samalla mahdollistaisi hankkeelle EU tukien saamisen.

2. Tavoitteet ja toimenpiteet meri- ja sisävesiliikenteessä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

Huomionarvoista periaatepäätösluonnoksessa on, että meriliikenteen osalta korostetaan kuinka valtakunta on sitoutunut IMO :on ja EU tavoitteisiin.

Sisävesiliikenteen osalta vastaavaa sitoutumista esim. EU liikennestrategiassa sovittuihin liikenneverkkojen ilmasto ja kestävä kehityksen mukaisiin vesiliikenne tavoitteisiin ei missään kohdin periaatepäätöksessä tuoda esille.

IMO:n periaatepäätöksessä toimenpiteet meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on alla jaoteltu sen mukaan. Kysymyksiä ja havaintoja:

- 1) Koskevatko ne vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymistä (luku 2.1),
- 2) Koskevatko nykyisten alusten energiatehokkuuden parantamista sekä uusien vähäpäästöisten alusten kehittämistä (luku 2.2),
- 3) Koskevatko ne vesiliikenteen järjestämistä (luku 2.3) vai vaikuttamista kansainvälisiin päätöksiin päästövähennystoimista (luvut 2.5 ja 2.6).
- 4) Huomioitavaa on, että sisävesiliikenteen toimet on linjattu vain osana lukua 2.3.
- 5) Huomioitavaa on, että maantielautta- ja yhteysalusliikenteen, sekä veneilyn päästövähennystoimet on linjattu erikseen omassa luvussaan 2.4.”

2.1 Tuetaan siirtymää vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin meriliikenteessä

Tästä periaatepäätöksen otsikosta tulisi poistaa pelkkään meriliikenteeseen viittaus, koska kappaleessa käsitellään sekä sisävesi että meriliikenne osuuksia. Siksi tulisi myös vastaavasti otsikko koskemaan koko vesiliikennettä tai merenkulkua, mikä on yhteisnimitys molemmille liikennemuodoille koskien sekä sisävesi -ja meriliikennettä

## 2.2 Tuetaan olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantamista sekä uusien vähäpäästöisten alusten kehittämistä

Huomioitavaa on, että kappaleessa käsitellään ainoastaan meriliikenteen alusten kehittämistä.

On erittäin tärkeää, että huomioidaan sisävesiliikennealusten kehittämisvaatimukset ja niihin tehdään valtion vastineet. Vastaavasti on ainoastaan ajan kysymys, milloin rekkaliikenteen volyymien siirroista vesiliikenteeseen myös Suomessa aloitetaan poliittiset toimenpiteet. Niitä on lykätty erilaisin verukkein jo vuodesta 2011.

Toimenpiteet 8 ja 9 : On varmistettava , että em oikeat toimenpiteet koskevat myös sisävesiliikenteeseen suunniteltavia ja rakennettavia aluksia.

## 2.3 Kehitetään meri- ja sisävesiliikenteen järjestämistä päästöjä vähentävällä tavalla

On hienoa, että periaateluonnos kappaleessa huomioidaan sisävesiliikenne. Luonnoksessa on ainoastaan yksi periaatteellinen virhe ja siitä johtuva koko valtakunnan liikennejärjestelmän rakenteeseen vaikuttava myytti pohjainen päätelmä, minkä voidaan katsoa olevan radikaali perus virhe periaateluonnoksessa. Aihetta on käsitelty myyttinä, joka valitettavasti on jo purettu ja kumottu , jopa kansainvälisesti jo vuosikymmenen ajan. <https://e-lass.eu/media/2016/08/05-Arctic-logistics-Shipdesign-and-Energy-efficiency-in.pdf>

Tämä myyttiin vetoaminen ilmenee päätösluonnoksen kohdassa, jota on käsitelty sivulla 9.

”Sisävesiliikenteen haasteita talven aiheuttaman kuukauden tai kahden kuljetuskatkon lisäksi ovat teollisuuden ja Saimaan kanavan asettamat vaatimukset kuljetukseen käytettäville aluksille, sekä viennin ja tuonnin tasapainon ylläpitäminen. Nämä katkot ovat ainoastaan Saimaan sisävesiliikenteen ongelmia, kun taas Keitele Päijänne sisävesialueelle on VTT tekemässään raportissa 37/73/2009 todennut, että sisävesien rahtiliikenne on mahdollista ympärivuotisesti nykYTEKNIKOIDEN ja innovaatioiden avulla suunnitelluilla aluksilla.

Periaatepäätös luonnoksessa esitetään että:

”Sisävesiliikenteen koko potentiaalin hyödyntäminen edellyttää, että pitkäjänteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa huomioidaan vesikuljetusten ympäristöystävällisyys ja varmistetaan satama- ja väyläverkon sekä niihin liittyvien palveluiden toimivuus ja riittävyys siten, että se kannustaa lastien siirtämiseen maantiekuljetuksista vähäpäästöisempiin vesikuljetuksiin.”

Kannatamme lämpimästi em. lausuntoa niin, että otetaan huomioon koko valtakunnan tasoon kolmen sisävesialueemme Vuoksen, Kymi ja Kokemäenjoen sisävesiliikenneväylästä ja niiden kuljetusmahdollisuudet maantieliikenne volyyymien siirtoon vesille- arvioihin mukaan.

Lisäksi em uusien mahdollisuuksien tuomat mahdollisuudet selvitetään vastaavasti ennen valtioneuvoston periaatepäätöksestä sopimista ja erityisesti ennen valtakunnan tason liikennejärjestelmä suunnitelman vahvistamista seuraavalle 12 vuodelle.

Toimenpiteet:

kohta 17 tulisi kuulua :

Selvitetään mahdollisuudet ja tarvittavat toimenpiteet raskaan liikenteen volyyymien siirroista maanteiltä sisävesille EU liikenne strategian edellyttämällä tavoilla kotimaan liikenteessä. Lisäksi osana logistiikan päästövähennyksiä koskevaa tutkimusta tulee olla Järvi Suomen alueelta viennin ja tuonnin suoralaivakuljetuksia Venäjän ja Keski - Euroopan liikennehubien ja kauppakumppanien välillä .

2.4 Vähennetään maantielautta- ja yhteysalusliikenteen sekä veneilyn kasvihuonekaasupäästöjä ei raportoitavaa.

2.5 Kannatetaan kansainväliseen meriliikenteeseen hiilen hinnoitteluun perustuvia ja muita markkinaehtoisia päästövähennyskeinoja

Ehdotus : poistetaan otsikosta sana meriliikenne / tai muutetaan merenkulku sanaksi, koska kappaleessa käsitellään sekä merenkulkua että vesiliikennettä

2.6 Vaikutetaan kansainvälisessä yhteistyössä aktiivisesti meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi

Ehdotus : poistetaan otsikosta sana meriliikenne / tai muutetaan merenkulku sanaksi, koska kappaleessa käsitellään sekä merenkulkua että vesiliikennettä

3. Seuranta ja mittarit

Huomio teksti ” ....sekä säännöllisesti valtioneuvoston kanslian asettamassa meripolitiikan ohjausryhmässä ja liikenne- ja viestintäministeriössä.” ja ylläolevassa se että

EU:ssa on vuoden 2011 liikennestrategian nettisivuilla selkeä liikennemoodijako, jossa EU jakaa liikenne moodit seuraavasti:

- Maantieliikenne
- Raideliikenne
- Lento liikenne
- Meriliikenne
- Sisävesiliikenne.

Tarkoittaako em. valtioneuvoston periaate päätöksessä ”meriliikenteen ohjausryhmä” nimitys sitä, että edelleenkin Suomessa EU tavoitteiden mukainen Sisävesiliikenne seuranta ja kehittäminen jätetään pelkästään meriliikenne asiantuntijoiden harteille ?

Suomen Sisävesiliiton kanta on , että kahta merenkulun keskenään, osittain resursseista ja jopa liikenteestä kilpailevaa erillistä osiota: Sisävesi ja Meriliikenne, niitä tulee tarkastella kahtena erillisinä yksiköinä omine asiantuntijoinen

Suomen Sisävesiliiton mukaan seurantaryhmä nimitys tulisi muuttaa vastaavasti, joko merenkulun ohjausryhmäksi-jolla on meri ja sisävesi alaryhmät tai nimetä kaksi kokonaan erillistä ohjausryhmää; Sisävesiliikenteen ohjausryhmä ja meriliikenteen ohjausryhmä.

Veikko Hintsanen  
Suomen Sisävesiliitto ry