

Viite: liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 30.11.2020, VN/26278/2020

Lausuntoyhteenveto: valtioneuvoston periaatepäätös meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi 30.11.2020 lausuntopalvelu.fi -palvelussa julkaistulla pyynnöllä lausuntoja luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä. Lausuntoaika päättyi 15.1.2021.

Lausuntoa pyydettiin suoraan yhteensä 122 taholta ja lausuntopyyntö oli avoin kaikille. Lausunnon antoivat seuraavat 48 tahoja:

Opetus- ja kulttuuriministeriö
Puolustusministeriö
Sisäministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Valtioneuvoston kanslia
Valtiovarainministeriö
Ympäristöministeriö
Ilmatieteen laitos
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Opetushallitus
Puolustusvoimat, pääesikunta
Saaristoasiain neuvottelukunta
Väylävirasto
AirNow Oy
Ammattiliitto Pro ry
Bioenergia ry
Business Finland
Elinkeinoelämän keskusliitto
Etelä-Karjalan liitto / naviSaimaa-hanke
Finnpilot Pilotage Oy
Helsingin kaupunki
ITS Finland ry
Keskuskauppakamari
Kymenlaakson liitto
Lapin liitto
Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
Logistiikkayritysten Liitto ry
Meriteollisuus ry
Metsäteollisuus ry
Neste Oyj
Norsepower Oy Ltd.
North European Oil Trade Oy
Palvelualojen työnantajat Palta ry
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Satakuntaliitto
St1 Nordic Oy

Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
 Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry
 Suomen Kuntaliitto ry
 Suomen luonnonsuojeluliitto ry
 Suomen Matkustajalaivayhdistys ry
 Suomen Satamaliitto ry
 Suomen Sisävesiliitto ry
 Suomen Varustamot ry
 Suomen Vesitiet ry
 Suomen Yrittäjät ry
 Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
 Varsinais-Suomen liitto

Edellä mainituista opetus- ja kulttuuriministeriö, valtioneuvoston kanslia ja Opetushallitus ilmoittivat, ettei niillä ole lausuttavaa periaatepäätösluonnoksesta.

Yleistä

Lausuntojen perusteella periaatepäätöksen laatimista pidetään hyödyllisenä. Liikenne- ja viestintäministeriötä kiitettiin avoimesta ja sidosryhmät osallistavasta valmistelusta. Periaatepäätösluonnoksen nähtiin vastaavan hyvin sen pohjana ollutta fossiilittoman liikenteen tiekarttatyöryhmän työtä. Moni lausunnonantaja totesi omien kestävän kehityksen tai muiden tavoitteidensa tukevan periaatepäätösluonnoksessa esitettyjä tavoitteita ja toimia.

Lähes kaikki lausunnon antaneet pitivät luonnoksessa esitettyjä tavoitteita ja toimenpiteitä perusteltuina ja pääosin kannatettavina. Valtaosassa lausuntoja korostui kansainvälisten päästövähennystavoitteiden ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön (*International Maritime Organization, IMO*) toimien ensisijaisuus: nähtiin, että päästövähennystavoitteiden ja -toimien tulee olla kansainvälisesti kilpaillulla merenkulkualalla tasaveroisia ympäri maailman, ja että niistä tulee sopia ensisijaisesti IMO:ssa. Toisaalta pidettiin tärkeänä, että kansainvälisestä kehityksestä ei myöskään jäädä jälkeen.

EU-tason toimia pidettiin useissa lausunnoissa toissijaisina IMO:n toimille ja kannatettavina lähinnä silloin, jos IMO:ssa ei saada sovittua päästövähennystoimia, joilla asetetut ilmastotavoitteet saavutetaan. Toisaalta korostettiin etupainotteisen ja Suomen erityispiirteet selvästi viestivän EU-vaikuttamisen tärkeyttä. Meriteollisuus ry ilmaisi kantanaan, että EU:n elvytyspaketin tukea tulisi hyödyntää täysimääräisesti tiekartan toimenpiteiden toteutuksessa.

Useissa lausunnoissa pidettiin IMO- ja EU-tason toimien ohella kannatettavina vain sellaisia kansallisia toimia, joilla ei heikennetä Suomen logistista kilpailukykyä suhteessa kilpailijamaihin. Etenkin Suomen vientiteollisuuden kilpailukykyä korostettiin. Suomen luonnonsuojeluliitto ry kuitenkin kiinnitti huomiota meri- ja sisävesiliikenteen kansallisen päästövähennystavoitteen puuttumiseen periaatepäätösluonnoksesta. Liiton mukaan Pariisin ilmasopimuksen ja hallitusohjelman päästövähennystavoitteet tulisi jalkauttaa vesiliikenteeseenkin heti kansallisesti odottamatta IMO- ja EU-tason päätöksiä. Ympäristöministeriö muistutti, että hallituksen Suomelle asettama hiilineutraaliustavoite vuoteen 2035 on erittäin kunnianhimoinen ja vaatii toimia kaikilla sektoreilla.

Useassa lausunnossa korostettiin meriliikenteen elintärkeää merkitystä Suomen kansantaloudelle ja elinkeinoelämälle, sekä tämän huomiointia päätöksenteossa. Moni piti hyvänä, että periaatepäätösluonnoksessa esitetyissä Suomen yleisissä kannoissa huomioidaan paitsi Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuva suuri riippuvuus merikuljetuksista, myös talvimerenkulun sekä Itämeren aikataulutetun lähimerenkulun erityispiirteet.

Periaatepäätösluonnoksen nähtiin huomioivan kiitettävästi meri- ja sisävesiliikenteen päästöjen vähentämiseksi tarvittavan laajan keinovalikoiman. Työ- ja elinkeinoministeriö, Business Finland ja elinkeinoelämää edustavat lausunnonantajat korostivat päästövähennystoimien mukanaan tuomia uusia liiketoimintamahdollisuuksia Suomen meriklusterille. Tämä näkökulma nähtiin tuodun hyvin esiin periaatepäätösluonnoksessa.

Puolustusministeriö piti tärkeänä, että maanpuolustuksellisen toimintavalmiuden varmistamiseksi Puolustusvoimilla on jatkossakin vapaus suunnitella ja käyttää aluksiaan tarkoituksenmukaisesti. Puolustusvoimat muistutti huoltovarmuuskäytännön huomioinnista kautta koko periaatepäätöksen, ja totesi, että Merivoimien vaikutus Suomen vesiliikenteen kasvihuonepäästöihin ei ole merkittävä.

Siirtymä vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin

Periaatepäätösluonnoksessa esitetyjä toimia vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymisen edistämiseksi pidettiin lausunnoissa yleisesti kannatettavina. Useissa lausunnoissa tuotiin esiin tarve kohdistaa lisää tutkimus- ja innovaatorahoitusta kokonaan uusien merenkulun polttoaineiden sekä niiden vaatimien teknologioiden kehitystyöhön. Työ- ja elinkeinoministeriö ehdotti, että aiheesta laaditaan selvitys periaatepäätösluonnoksessa esitettyä toimea 7 laajemmin: meriliikenteen lisäksi tulisi huomioida muutkin liikennemuodot. Myös vaihtoehtoisten käyttövoimien keskinäisen arvioinnin ja vertailun osalta lausunnoissa korostettiin riittävän laajaa lähestymistapaa.

Sisäministeriö huomautti, että biopolttoaineet ovat edelleen merkittävästi perinteisiä polttoaineita kalliimpia, ja toi esiin huolensa siitä, että mikäli valtion alusten tulisi siirtyä käyttämään biopolttoaineita, tämä korottaisi merkittävästi Rajavartiolaitoksen toimintamenoja. Periaatepäätösluonnoksessa ei kuitenkaan esitetä aluksille velvollisuutta käyttää biopolttoaineita.

Puolustusvoimat korosti lausunnossaan sen varmistamista, että vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja polttoaineisiin siirtymisen eri vaiheissa on turvattu näiden polttoaineiden saatavuus ja riittävyys satamissa huomioiden myös häiriötilanteet ja poikkeusolot. Siirtymävaiheessa tulee huomioida myös alusten polttoainejoustavuus sekä kysymys siitä, joudutaanko satamissa järjestämään monien erilaisten polttoaineiden varastointi ja jakelu. Meriliikenteen sähköistymiseen viitaten Puolustusvoimat muistutti, että on syytä huomioida järjestelmien haavoittuvuus voimatalouden häiriöille. Huoltovarmuudellista näkökulmaa olisi Puolustusvoimien mukaan hyvä korostaa siten, että toimenpiteistä huolimatta liikenteessä on jatkossakin Suomen lipun alla kulkevia aluksia.

Valtiovarainministeriö huomautti esitettyyn toimenpiteeseen 2 viitaten, että kansainvälinen lento- ja meriliikenne ei tällä hetkellä kuulu kansallisten päästövähennysvelvoitteiden piiriin. Näin ollen kansalliset päätökset uusiutuvien polttoaineiden ohjaamisesta lento- ja meriliikenteeseen nostaisivat jossain määrin kansainvälisen tavaraliikenteen ja siten ulkomaankaupan kustannuksia ilman, että ne edistäisivät kansallisten päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista. Valtiovarainministeriö huomautti myös, että vaikka tieliikenteen sähköistyminen vähentää kansallisen tieliikenteen biopolttoaineiden kysyntää, erityisesti ilmastokestäviin biopolttoaineisiin näyttäisi liittyvän myös jatkossa huomattavia globaaleja raaka-ainerajoitteita. Uusiutuvien polttoaineiden ohjauskeinoja asetettaessa olisi siten valtiovarainministeriön mukaan syytä arvioida huolellisesti eri uusiutuvilla polttoaineilla saavutettava päästövähennysten lisäystä, jotta ohjaus vähentäisi kustannustehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä globaalilla tasolla.

Useat lausunnonantajat toivat esiin nestemäisten polttoaineiden käytön jatkumisen maanteiden raskaassa tavaraliikenteessä lähivuosikymmeninä, ja sen vaikutuksen uusiutuvien ja kestävästi tuotettujen polttoaineiden riittävyteen. Jos lento- ja meriliikenne sekä maanteiden raskas tavaraliikenne joutuvat jakamaan uusiutuvan polttoaineen tuotannon keskenään, on mahdollista, ettei

sitä saada riittävästi kaikkien tarpeisiin kotimaisesta tuotannosta, mikä aiheuttaa uusiutuvan polttoaineen tuontitarvetta ja hidastaa päästövähennysten saavuttamista. Kauppakamarit ehdottivat, että Suomi nostaa EU-tasolla keskusteluun, miten bioaineraakamassa tullaan jakamaan liikennesektorilla eri liikennemuotojen välillä. Elinkeinoelämän keskusliitto sekä Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry näkivät, että valtioneuvoston tulisi selkeyttää uusiutuvien polttoaineiden roolia liikenteessä kokonaisuutena niin, että sillä turvataan päästövähennykset teiden tavaraliikenteessä menettämättä saavutettua energia- ja kustannustehokkuutta.

Ilmatieteen laitos kiinnitti lausunnossaan huomiota merenkulun metaanipäästöjen todennäköiseen kasvuun, jos merkittävä osa laivoista siirtyy käyttämään nesteytettyä maakaasua (LNG) polttoaineena. Koska metaani on voimakas kasvihuonekaasu, sen määrä ilmakehässä tulisi minimoida. Tämän pohjalta Ilmatieteen laitos ehdotti periaatepäätösluonnokseen muutamia muutoksia. Metaani tulisi Ilmatieteen laitoksen mukaan huomioida niin IMO- kuin EU-tason kasvihuonekaasupäästösääntelyssä. Myös Suomen luonnonsuojeluliitto ry mainitsi metaanipäästöt LNG:n ongelmana.

Toisaalta useissa lausunnoissa muistutettiin LNG:n hyödyistä ja sen mahdollistamasta etenemispolusta yhä vähähiilisempiin polttoaineisiin. LNG:n käytön lisääminen vähentää mustan hiilen, typen oksidien ja pienhiukkaspäästöjen sekä rikkipesurien vesipäästöjen haittavaikutusten vähenemiseen. Siihen voidaan helposti sekoittaa bio- ja synteettisiä komponentteja, ja olemassa oleva infrastruktuuri soveltuu näiden jakeluun. Ilmatieteen laitoksen mukaan tästä syystä toimenpiteitä, joilla kasvatetaan kestävien komponenttien osuutta merenkulun polttoaineissa, tulisi edistää esimerkiksi sekoitevelvoitteen kautta.

Vähittäinen siirtyminen biopohjaisiin polttoaineisiin 2020-luvulla nähtiin tärkeänä keinona vähentää vesiliikenteen päästöjä. Polttoainevalmistajat muistuttivat kuitenkin biopolttoaineiden raaka-aineiden rajallisuudesta sekä polttoaineiden siirtymisestä markkinalta tai liikennesektorilta toiselle, mikäli uusia jakeluvelvoitteita asetetaan. Biopolttoaineiden riittävyyden lisäksi niiden kestävyys kyseenalaistettiin joissain lausunnoissa. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry:n mukaan lannasta valmistettavan biokaasun käytön lisääminen meriliikenteessä toisi kaksinkertaisen hyödyn Itämerelle ravinnevalumien vähenemisen myötä. Meriteollisuus ry:n mukaan puolestaan ligniinipohjaisten biopolttoaineiden kehittämiselle tulisi suunnata tutkimusrahoitusta, sillä Suomessa on saatavissa paljon ligniiniä sellutehtailta.

St1 Nordic Oy:n ja North European Oil Trade Oy:n mukaan lentoliikenteessä biopolttoaineilla on suurempi ilmastovaikutus kuin tie- ja vesiliikenteestä, minkä vuoksi biopolttoaineiden kulutus tulisi keskittää lentoliikenteeseen. Näin ollen vesiliikenteen tulisi yhtiöiden mukaan keskittyä muihin kuin lentoliikenteeseen soveltuviin uusiutuviin polttoaineisiin kuten biokaasuun sekä sähköpolttoaineisiin, joiden tuotantopotentiaali on suuri. Korkeita uusiutuvan polttoaineen jakeluvelvoitteita ei yhtiöiden mukaan tule asettaa kaikille liikennesektoreille ennen, kuin lainsäädäntö mahdollistaa jakeluvelvoitteiden täyttämisen biopolttoaineiden lisäksi muillakin keinoilla, kuten esimerkiksi erilaisten hiilensitomistoimenpiteiden avulla. ITS Finland ry:n mukaan eri liikennemuotoihin tarkoitettujen bio- ja e-polttoaineiden tuotantoa tulee tarkastella yhtenäisesti ja varmistaa polttoaineiden kohdentuminen sinne, missä akkukäyttöiset järjestelmät eivät toimi.

Business Finlandin mukaan polttoaineiden osalta kehitystyötä tulisi suunnata uusiutuvalla energialla tuotettavan vedyn, vetyjohdannaisten sovellutusten (*power-to-X*) ja synteettisten polttoaineiden suuntaan. Suomen luonnonsuojeluliitto kuitenkin huomautti, että vedyn tehokas hyödyntäminen on hyvin hankalaa, ja että vedyn tarvitsema sähkö pitäisi tuottaa kestävästi. Meriteollisuus ry puolestaan korosti, että sähköpolttoaineiden valmistuksen ja jakelun kehityspolkua ja roolia fossiilisten polttoaineiden korvaamisessa tulee tarkastella muiden vaihtoehtojen rinnalla. Meriteollisuus ry, Norsepower Oy ja Suomen luonnonsuojeluliitto ry muistuttivat tuulivoiman huomioinnista merenkulun vaihtoehtoisena käyttövoimana.

Suomen Varustamot ry totesi, että merenkulun käyttövoimien ja polttoaineiden uudistuminen on vaiheessa, jossa vahvinta kehityspolkua ei vielä tiedetä. Lainsäädännön ei varustamoyhdistyksen mukaan tulisi rajoittaa tai ohjata kehitystä tiettyyn teknologiaan tai ratkaisuun liian varhaisessa vaiheessa. Yhdistys piti tärkeänä, että periaatepäätöksen pohjalta tehtävät päästöjen vähentämiseen liittyvät valtion toimenpiteet ovat teknologianeutraaleja ja tavoitepohjaisia.

Vaihtoehtoisten polttoaineiden ja käyttövoimien jakeluinfraktuurin osalta lausunnoissa nostettiin esiin Suomen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa koskevan ohjelman täysimääräinen toimeenpano. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto esitti, että uudeksi toimenpiteeksi nostetaan varustamoiden, satamien ja meriklusterin kanssa aloitettavat keskustelut tulevaisuudessa käytettävien polttoaineidenjakelun osalta sisältäen selvitykset jakeluinfran ja saatavuuden osalta suomalaisissa satamissa. Tästä kokonaisuudesta tulee maakuntaliiton mukaan aikaansaada kansallinen strategia.

EU-tasolla moni lausunnonantaja piti tärkeänä oikea-aikaista vaikuttamista merenkulun vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää ja tarjontaa edistävään komission FuelEU Maritime -aloitteeseen. Lausunnoissa nähtiin tärkeänä, että kauppamerenkulun vaihtoehtoisten polttoaineiden kysyntää tarkastellaan FuelEU Maritime -aloitteen yhteydessä, ja että Suomi hyödyntää aktiivisesti myös EU:n jakeluinfradirektiivin päivityksen mukanaan tuomat vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämiseen liittyvät mahdollisuudet. Suomen Kuntaliitto ry ja Suomen Satamaliitto ry olivat sitä mieltä, että valtioneuvosto ei ole toistaiseksi selkeästi linjannut Suomen tavoitteita EU:n jakeluinfradirektiivin päivityksen osalta.

Satamissa tarjottavan maasähkön osalta lausunnoissa korostui joustavuuden vaatimus niin suhteessa satamien kokoon kuin maasähkön kysyntään. Suomen Kuntaliitto ry ja Suomen Satamaliitto ry pitivät nykyisen EU:n vaihtoehtoisten käyttövoimien direktiivin kattavuutta ja velvoitteita riittävinä. Liitot muistuttivat, että Suomessa satamat ovat erikoistuneet kuljetusmuodoittain ja monet satamat ovat suhteellisen pieniä. Satamaliitto peräänkuulutti, että valtioneuvosto sitoutuisi periaatepäätöksessä selkeästi siihen, että satamien maasähköinvestoinneissa kunnioitetaan jatkossakin kysyntälähtöisyyttä, ja että merenkulun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelun suhteen säilytetään kaikkien vähähiilisten ja päästöttömien vaihtoehtojen käyttömahdollisuudet markkinoilla. Suomen luonnonsuojeluliitto puolestaan ry piti satamien maasähköä perusasiana, jonka rahoitus tulisi sisällyttää satamamaksuihin.

Olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantaminen ja uusien vähäpäästöisten alusten kehittäminen

Toimia olemassa olevien alusten energiatehokkuuden parantamiseksi ja uusien vähäpäästöisten alusten kehittämiseksi pidettiin yleisesti kannatettavina. Useampi lausunnonantaja näki, että kaikki IMO:n valmistelussa olevat toimet alusten energiatehokkuuden parantamiseksi sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien kehittämiseksi tarvitaan.

Myös tämän osion yhteydessä moni lausunnonantaja korosti päästövähennystoimien tuomia mahdollisuuksia eteenpäin katsoville alan toimijoille ja koko Suomen meriklusterille. Lausunnoissa tuotiin selvästi esiin, että suomalaisen ja Itämerellä liikkuvan muunkin aluskaluston uusiutuminen edellyttää kannustumien ja rahoituksen lisäksi pitkäjänteisiä toimia innovaatioiden sekä tutkimuksen ja kehityksen edistämiseksi merenkulkualalla.

Työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö ja Meriteollisuus ry huomauttivat periaatepäätösluonnoksessa esitettyyn toimeen 8 viitaten, että laivanrakennuksen innovaatiotukea koskeva asetus on juuri vähän aikaa sitten joulukuussa 2020 uusittu. Laivanrakennuksen

innovaatiotoimintaan kohdennetun valtionavustuksen enimmäismäärää nostettiin asetusmuutoksella (1109/2020) samalla, kun asetuksen voimassaoloaikaa jatkettiin vuoden 2023 loppuun saakka. Asetuksessa ei rajoiteta innovaatioiden kohdetta, joten kasvihuonekaasupäästöjä vähentävät uudistukset ovat jatkossakin rahoituskelpoisia. Valtiovarainministeriön mukaan tulisi harkita, onko toimenpide 8 tarpeellinen periaatepäätöksessä, kun asetusmuutoskin on jo tehty.

Business Finland ja Meriteollisuus ry pitivät lausunnoissaan etenkin vienninedistämisnäkökulmasta tärkeänä tutkimus- ja innovaatorahoituksen suuntaamista vähähiilisten ja älykkäiden ratkaisujen kehittämiseen vesiliikenteessä. Myös muissa lausunnoissa vesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen mukanaan tuomien liiketoimintamahdollisuuksien nähtiin asettuvat luontevasti meriklusterin aiempien onnistumisten jatkoksi, kunhan alan kansallista osaamista, tutkimusta ja kehitystä, sekä yritysten riski-investointeja uusiin teknologioihin tuetaan.

Suomen Varustamot ry ja Keskuskauppakamari esittivät periaatepäätösluonnoksen toimeen 9 viitaten, että meriteollisuuden toimijoille suuntautuvan innovaatiotuen lisäksi toimenpidekirjaukseen nostetaan selkeämmin mukaan varustamoiden käytettäväksi tarkoitettu ympäristöinvestointituki. Sen tavoitteena olisi vauhdittaa aluskannan uusiutumista nykyistä vähäpäästöisemmäksi. Tämän ohella Suomen Varustamot ry korosti alushankintojen valtiontakausten merkitystä pyrittäessä uusimaan aluskantaa. Niin Suomen Varustamot ry kuin Suomen Biokierto ja Biokaasu ry viittasivat tukia koskevia toimenpiteitä kommentoidessaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien toukokuussa 2020 julkaistuun selvitykseen. Sen mukaan erityisesti kansalliset ja EU:n tuet sekä julkiset lainat ja takaukset ovat edistäneet laivanvarustajien investointeja ympäristöystävälliseen tekniikkaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö muistutti periaatepäätösluonnoksessa esitettyyn toimeen 9 viitaten, että valtion erityisrahoitusyhtiö Finnvera Oyj tarjoaa jo nykyisin rahoitusratkaisuja yritysten kasvuun ja investointeihin. Finnveran nykyinen takaus- ja luottomuotoinen rahoitus tarjoaa rahoitusratkaisuja myös alusten rakentamiseen ja kunnostukseen, mukaan lukien ympäristönäkökohdat. Samaan toimeen 9 viitaten valtiovarainministeriö muistutti, että valtion takausvastuut ovat kasvaneet merkittävästi. Koronakriisin jälkeisinä vuosina valtion vastuiden taittaminen on valtiovarainministeriön mukaan entistäkin hankalampaa, ja uusiin kriiseihin on varauduttava. Siten uusia takausjärjestelmiä harkittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota niihin liittyvien riskien hallintaan.

Helsingin kaupunki piti tarpeellisena tarkentaa esitettyjen toimenpiteiden kirjauksia, jotka liittyvät yritystukiin. Yritystuista tehdyt selvitykset ovat Helsingin kaupungin mukaan osoittaneet, että suurin osa tuista on olemassa olevia rakenteita säilyttäviä ja vain pieni osa aidosti uudistavia. Periaatepäätösluonnoksen toimissa 8 ja 9 mainitut tukimuodot ovat jo olemassa. Tuista päättämisen yhteydessä tulisi Helsingin kaupungin mukaan arvioida olemassa olevien tukikokonaisuuksien välilliset ja suorat vaikutukset sekä muutostarpeet päästöjen vähentämisen kannalta. Esimerkiksi miehistötuen kohdentamista olisi kaupungin lausunnon mukaan syytä tarkastella myös tästä näkökulmasta. Yritystukirakenteita tulee Helsingin kaupungin mukaan kehittää siten, että matkustajat ja rahti kulkevat entistä päästöttömämmin, mutta niin, että kuljetukset eivät kulje tukien ehdoilla vaan tuotteille parhaiten sopivalla kustannustehokkaalla kulkutavalla.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto huomautti, että merenkulun energiatehokkuuden parantaminen ei voi perustua pelkkään aluskoon kasvattamiseen. Tällaisen kehityssuunnan riskinä on maakuntaliiton mukaan se, ettei enää rakenneta Saimaan kanavan mittoihin soveltuvaa kalustoa. Tässä yhteydessä tulee maakuntaliiton mukaan huomioda mahdollinen sisämaan kuljetusmuotosiirtymä osaratkaisuna päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

AirNow Oy esitti osion toimenpiteisiin lisättäväksi meriliikenteen päästöjen valvontaan sekä älypoijuverkoston rakentamisen tukemiseen liittyviä kirjauksia. Yhtiön mukaan meriliikenteen toimijoiden tietoisuus laajasta pakokaasupäästöjen valvonnasta vaikuttaa päästösääntelyn noudattamiseen sekä uusien alusten suunnitteluun, hankintaan ja rakentamiseen.

Meri- ja sisävesiliikenteen järjestäminen päästöjä vähentävällä tavalla

Periaatepäätösluonnoksessa esitetyt toimet meri- ja sisävesiliikenteen järjestämiseksi päästöjä vähentävällä tavalla pidettiin lausunnoissa yleisesti kannatettavina. Työ- ja elinkeinoministeriö näki tärkeänä, että vesiliikenteen toimijoilla on mahdollisuus valita niille parhaiten sopivat päästövähennyskeinot. Ministeriö korosti myös liikenneyhteyksien toimivuutta erityisesti vähäpäästöisen matkailun näkökulmasta, ja piti tärkeänä edistää meri- ja sisävesialueiden kestävää virkistys- ja matkailukäyttöä.

Useampi lausunnonantaja viittasi EU:n tavoittelemaan kestäväan liikennemuutosiirtymään maanteiltä vesille ja raiteille, ja totesi että vähäpäästöisten liikennemuotojen osuuden nostamiseksi tarvitaan edelleen myös valtion panostusta. Pääväylien palvelutason pitää Helsingin kaupungin mukaan olla aina hyvällä tasolla, mikä edellyttää valtiolta riittävää ja ennustettavaa rahoitustasoa. Hyvä palvelutaso edistää kaupungin mukaan kuljetusten toimintavarmuutta ja siten mahdollisuuksia lisätä ympäristöystävällisten kuljetusten käyttöä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mukaan rahti- ja matkustajaliikenteen yhdistäminen Suomen merenkulussa on toistaiseksi tuonut tehokkuutta ja kustannushyötyjä rahdinantajille. Suomen liikennejärjestelmälle ja yhteiskunnalle näistä muodostuviin kustannuksiin sillä on maakuntaliiton mukaan ollut kuitenkin päinvastainen vaikutus. Maakuntaliitto viittasi valtion vahvasti tukemaan aikataulutettuun matkustaja-autolauttaliikenteeseen, ja totesi, että tämä toimintamalli lisää takamaan osalta tukeutumista kumipyöräliikenteeseen, jonka kulkumuoto-osuutta tulisi EU:ssa päätetyin toimin vähentää. Meri- ja sisävesiliikenteen tukia tuleekin maakuntaliiton mukaan jatkossa tarkastella myös päästö- ja energiatehokkuusperusteisesti sitoen valtion tuet päästöihin.

Suomen luonnonsuojeluliitto ry puolestaan näki suuria säästömahdollisuuksia alusten reittien ja nopeuden optimoinnissa. Liiton mukaan satama-ajan lyhentämiseksi kuljetetaan aivan liian paljon kokonaisia reikkoja pelkkien konttien sijaan. Luonnonsuojeluliitto korosti liikenteen synnyn ehkäisyn merkitystä: liikenteen määrän kasvu voi syödä laivojen päästövähennykset ja kokonaispäästöjen määrä lisääntyä.

Rahtaus sopimukseen liittyvän periaatepäätösluonnoksen kappaleen osalta useampi lausunnonantaja muistutti, että suomalaiset yritykset kilpailevat globaaleilla markkinoilla ja suomalaisten toimijoiden logistiset kulut ovat jo nyt verraten korkealla tasolla suhteessa verrokkimaihin. Metsäteollisuus ry:n mukaan rahtaus sopimuksissa on yritys kohtaista vaihtelua, mutta vastuullisuus ja päästöjen vähentäminen ohjaavat jo nyt yritysten päätöksiä liittyen esimerkiksi varustamojen valintaan ja alusten nopeuden hidastamiseen.

Moni lausunnonantaja ilmaisi tukensa periaatepäätösluonnoksessa esitetyille toimille merenkulun automaation ja digitalisaation sekä näillä tavoiteltujen järjestelmätason päästövähennyshyötyjen edistämiseksi. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy piti tärkeänä koko logistiikkaketjun ympäristötehokkuuden kasvattamista digitaalisten palveluiden tukemana. Merenkulun automaatio- ja digitalisaatoratkaisut, kuten aikataulutietojen jakaminen ja reittioptimoinnin kehittäminen, edellyttävät yhtiön mukaan kansainvälistä standardointia ja sääntelyä.

Meriteollisuus ry piti tärkeänä panostaa erityisesti automaation ja digitalisaation pilotti-ideoiden viemiseen käytäntöön. Konkreettiselle tasolle pääsemiseksi näille piloteille tulisi yhdistyksen mukaan asettaa valtionhallinnossa yksi vastuutaho. Myös Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry korosti konkretiaa ja valtionhallinnon roolia pilottiprojekteissa. ITS Finland ry:n mielestä yksittäisten toimenpiteiden sijaan tulisi keskittyä tuomaan saman pöydän ääreen mahdollisimman suuri osa merilogistiikan palveluketjun toimijoista ja yhteistyön avulla tuoda esiin päästöjä vähentäviä

digiratkaisuja, joiden taakse toimijat kykenevät asettumaan. Erityisesti alusten täyttöasteen nostaminen uusien ratkaisuin nähtiin keskeisenä merenkulun päästöjen vähentämisen näkökulmasta.

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin satamien tärkeä rooli Suomen elinkeinoelämässä, vientiteollisuudessa ja huoltovarmuuden kannalta. Tämän vuoksi nähtiin tärkeänä, että satamia ja satamaverkostoa koskevan ilmasto- ja ympäristösääntelyn sekä rahoitushakujen kohdalla Suomi vaikuttaa ennakoivasta päätöksentekoon EU:ssa viestimällä Suomelle tärkeistä tavoitteista johdonmukaisesti ja oikeaan aikaan.

Suomen satamien digitalisaatiokehitys sekä parhaat mahdolliset tiedon jakamisen ratkaisut liikenteen sujuvoittamiseksi ja toimintojen tehostumiseksi satamissa nähtiin lausunnoissa tärkeänä päästöjen vähentämisen näkökulmasta. Suomen Satamaliitto ry muistutti, että digitaalisten ratkaisuiden mahdollistama alusten lyhyempi satamassaoloaika voi olla tietyissä tapauksissa jopa tehokkaampi tapa vähentää alusliikenteen kokonaispäästöjä kuin maasähkön käytön lisääminen satamissa.

Talvimerenkulku ja sen tuoma lisärasite Suomelle keskeiseen kauppamerenkulkuun tuotiin esille useassa lausunnossa. Lapin liitto muistutti Perämeren alueen meriliikenteen merkityksestä alueen teollisuuden kuljetuksille, saavutettavuudelle ja kilpailukyvyille. Neste Oyj näki, että periaatepäästöluonnoksessa jo mainittujen tosiasioiden lisäksi huomiota tulisi kiinnittää jääolosuhteista epäsuorasti aiheutuviin päästöihin: jäissä kulkemiseen suunnitelluilla aluksilla on epäoptimaalisempi runkomuoto ja suurempi koneteho, mitkä kasvattavat kuljetussuoritekohtaisia päästöjä verrattuna vain avovesioperointiin suunniteltuihin aluksiin. Jääolosuhteet heikentävät myös merkittävästi alusten operointitehokkuutta verrattuna avovesiolosuhteisiin.

Useampi lausunnonantaja oli sitä mieltä, että suomalaisten jäänmurtaajien ympäristövaikutukset on otettava huomioon, kun aikanaan tehdään hankintapäätöksiä uusista jäänmurtaajista. Meriteollisuus ry:n mukaan myös muissa tulevaisuuden valtion alushankinnoissa, kuten ulkovartiolaivoissa, periaatepäätöksen näkökulmat tulisi ottaa huomioon, ja tunnistaa mahdollisuudet pilotoida uutta teknologiaa.

Sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen osalta työ- ja elinkeinoministeriö totesi, että vesiliikenteen ympäristösääntelyn kokonaisuus ei saa tuottaa liiallisia investointivaatimuksia etenkin sisävesiliikenteen matkailutoimijoille, jotka ovat pääsääntöisesti mikro- ja pk-yrityksiä. Liian kunnianhimoiset vaatimukset voisivat ministeriön mukaan olla yrityksille mahdottomia toteuttaa, ja yritysten toimintaedellytysten heikentymisen seurauksena voisi olla toimijoiden määrän supistuminen. Työ- ja elinkeinoministeriö huomautti, että sisävesiliikenteen liikennesuoritteet ja siten kasvihuonekaasupäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin meriliikenteessä.

Suomen Matkustajalaivayhdistys ry toi lausunnossaan esiin samoja näkökantoja kuin työ- ja elinkeinoministeriö. Lisäksi yhdistys muistutti meri- ja sisävesien matkustajalaivaliikenteen kausiluonteisuudesta sekä vesibussiluokan alusten sähköistämisen korkeista kustannuksista. Vesibussiluokan alusten päästöjen vähentämiseen tulisi yhdistyksen mielestä pyrkiä laajan sähköistämisen sijaan esimerkiksi uusien vähäpäästöisten koneiden hankinnoilla, biopoltoaineiden käytöllä ja tyhjäkäynnin rajoittamisella.

Muutamissa lausunnoissa huomautettiin sisävesiliikenteen yhteydessä terminologiasta: käsitteiden meriliikenne, sisävesiliikenne ja kotimaan vesiliikenne sisältöä ja suhdetta toisiinsa tulisi kirkastaa. Toisaalta esimerkiksi Saimaan vesiliikenteen kehittämishanke naviSaimaa totesi lausunnossaan, että tarkka jako meri- ja sisävesiliikenteeseen ei Suomessa ole yksiselitteistä: Suomessa on puhdasta sisävesiliikennettä Saimaalla, liikennettä Saimaalta kanavan kautta kotimaan satamiin, liikennettä Saimaalta kanavan kautta ulkomaan satamiin ja meriliikennettä Suomen ja ulkomaan satamien välillä.

Useat lausunnonantajat nostivat lausunnoissaan esiin EU-tason sääntelyn suhteen Suomen sisävesiliikenteeseen, kuljetusmuotosiirtymään maanteiltä sisävesille ja siten liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Kauppakamarit esittivät periaatepäätökseen tarkkarajaista kirjausta siitä, että kuljetusten siirtoa sisävesille tarkastellaan sekä kansallisesti, että EU-tason tavoitteisiin verrattuna. Samassa yhteydessä tulisi kauppakamarien mukaan arvioida hyötyjä ja kustannuksia, mikäli Suomi aikoo tulevaisuudessa noudattaa EU-tason lainsäädäntöä sisävesiliikenteessä sekä alusten teknisten vaatimusten, että miehistön pätevyyksien osalta.

Suomen Sisävesiliitto ry viittasi launnossaan EU:n liikenteen pitkän aikavälin suunnitelmaan eli liikenteen valkoiseen kirjaan vuodelta 2011, ja argumentoi sisävesiliikenteen merkittävän kehittämisen puolesta. Kauppakamarit ja Suomen Satamaliitto ry muistuttivat lausunnoissaan myös Euroopan komission joulukuussa 2020 antamasta kestävästä ja älykkään liikenteen tiedonannosta, jossa sisävesiliikenteen kehittäminen on vahvasti esillä. Suomen Sisävesiliitto ry:n mukaan periaatepäätösluonnoksen valmistelussa ei ole arvioitu lainkaan sitä, miten paljon Suomen sisävesiliikenne voi kasvaa. Liitto toi vahvasti esiin Saimaan ohella muut sisävesialueet ja totesi, että ympärivuotinen rahtiliikenne on niillä nykytekniikoin mahdollista.

Metsäteollisuus ry puolestaan viittasi toimeen 17 sisävesikuljetusten lisäämisen mahdollisuuksien selvittämisestä, ja nosti esiin tiekuljetusten keskeisen roolin toimialalle myös jatkossa. Laajemmat kuljetusmuotosiirtymät eivät Metsäteollisuus ry:n mukaan ole todennäköisiä.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto piti päästövähennysten näkökulmasta tärkeänä, että hallitusohjelman kirjaus sisävesiliikenteen kehittämisohjelman laatimisesta toteutetaan pikaisesti. Ohjelman sisällöstä sekä esimerkiksi sisävesiliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraktuurista tulisi liiton mukaan keskustella Itä-Suomen maakuntaliittojen kanssa. Sisävesien kauppamerenkulku on liiton mukaan myös tulevaisuudessa tärkeä osa Itä-Suomen maakuntien kestävämpää liikennejärjestelmää ja liikenteen päästövähennystavoitteita.

Myös Suomen Vesitiet ry oli sitä mieltä, että siirtymä kohti kestävämpiä ja puhtaampia kuljetusmuotoja tulisi pitää mielessä liikenteen päästövähennyksiä tavoiteltaessa. Yhdistyksen mukaan muita kuljetusmuotoja ympäristöystävällisempää vesiliikennettä tulisi Suomessa suosia Ruotsin tapaan, ja luoda sille oma kuljetustukijärjestelmä.

Etelä-Karjalan liitto ja naviSaimaa-hanke muistuttivat yhteisessä launnossaan vaihtoehtoisten käyttövoimien mahdollisuuksista sisävesiliikenteessä. Lisäksi launnossa korostettiin liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta kansainvälisten asioiden, kuten TEN-T -verkon, huomioimista, kehittämistä ja varsinkin sisävesisatamien saattamista ainakin kattavan verkon osaksi.

Elinkeinoelämän keskusliitto esitti, että meri- ja sisävesiliikenteen järjestämistä koskevaan periaatepäätöksen osioon harkitaan toimenpiteeksi rannikkoliikenteen edistämistä sisävesiliikenteen rinnalla. Teollisissa logistisissa ketjuissa olisi liiton mukaan potentiaalia lisätä rannikkoliikennettä. Liitto viittasi myös liikenne- ja logistiikka-alan vähähiilisen liikenteen tiekarttaan, missä todetaan, että rannikkoliikenteen väylämaksun poistamisella olisi päästöjä vähentävä vaikutus.

Maantielautta- ja yhteysalusliikenne sekä veneily

Maantielautta- ja yhteysalusliikenteestä lausuneet tahot kiittivät, että tämä erityisliikennemuoto ja sen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarvittavat keinot on huomioitu periaatepäätösluonnoksessa. Valtion maantielautta- ja yhteysalusliikenteen hoidosta kansallisesti vastaava viranomaisena Varsinais-Suomen ELY-keskus kuitenkin korosti, että merkittävien päästövähennysten saavuttamiseksi näiden maantielautta- ja yhteysalusliikenteen palveluiden hankintaan tulisi osoittaa riittävä rahoitus. Myös Saaristoasiain neuvottelukunta, Väylävirasto ja

Suomen luonnonsuojeluliitto ry nostivat esiin maantielautta- ja yhteysalusliikenteen kehittämisen merkityksen matkalla kohti päästötöntä vesiliikennettä.

Saaristoasiain neuvottelukunta muistutti lausunnossaan, että maantielautta- ja erityisesti yhteysalusliikenteen aluskanta on erittäin vanhaa. Yhteysalussektorin osalta neuvottelukunta piti tärkeänä tuoda esille myös talven asettamat vaatimukset kalustolle ja liikennöimiselle erityisesti, kun talviaikaisen asumisen saaristossa uskotaan lisääntyvän. Periaatepäätösluonnoksen toimea 18 liittyen nykyistä pitkäaikaisempiin hankintasopimuksiin pidettiin kannatettavana uudishankintojen rahoittamiseksi. Neuvottelukunta kuitenkin ehdotti, että tavoite aluskannan uudistamisesta kirjattaisiin periaatepäätökseen selkeämmin ja kunnianhimoisemmin.

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mukaan sisävesien maantielauttayhteydet tulisi päästöjen vähentämiseksi ja kustannusten minimoimiseksi korvata ensisijaisesti silloilla. Toissijaisena vaihtoehtona maakuntaliitto piti pilottikokeiluna vaihtoehtoisin käyttövoimin toimivaa lossia, jonka toiminta olisi autonomista.

Meriteollisuus ry nosti esiin uusiin polttoaineisiin ja automaatioon liittyvien pilottien toteuttamisen maantielauttaliikenteessä. ITS Finland ry piti keskeisenä, että maantielautta- ja yhteysalusliikenteen hankinnoissa annetaan nykyistä enemmän painoarvoa uusille teknologioille ja päästöjen vähentämislle.

Vesibussiliikenteen ja yksityisen veneilyn osalta lausunnoissa pidettiin tärkeänä, että venesatamissa olisi mahdollisuus sähkökäyttöisten akkujen lataamiseen. Periaatepäätösluonnoksessa mainittu akkujen hyödyntäminen muussa käytössä veneilykauden ulkopuolella sekä esimerkiksi älykkäiden latausjärjestelmien kehitystyöhön panostaminen saivat kannatusta.

Hiilen hinnoitteluun perustuvat ja muut markkinaehtoiset päästövähennyskeinot kansainvälisessä meriliikenteessä

Kuvaukseen kansainvälisen meriliikenteen päästövähennyskeinoista ja periaatepäätösluonnoksessa niistä esitettyihin Suomen yleisiin kantoihin oltiin lausunnoissa pääosin tyytyväisiä. Monessa lausunnossa korostettiin etenkin tämän osion kohdalla kansainvälisten eli IMO-tason toimien ensisijaisuutta, päällekkäisten ohjausmekanismien luomisen välttämistä sekä etupainotteista Suomen merenkulun erityispiirteet esiin tuovaa EU-vaikuttamista.

Ympäristöministeriön mukaan Suomen tulee maailmanlaajuisten päästövähennystoimien ohella edistää aktiivisesti myös EU:n toimia merenkulun päästöjen vähentämiseksi. Työ- ja elinkeinoministeriö puolestaan korosti, että markkinaehtoiset päästövähennyskeinot eivät saa asettaa suomalaisia toimijoita muita epäedullisempaan asemaan tai aiheuttaa kansainvälistä kilpailukykyä heikentäviä kustannuksia.

Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan kansainvälisen meriliikenteen päästövähennyskeinoja koskevien periaatepäätösluonnoksen toimenpiteiden osalta tarvitaan vielä priorisointia ja jäsentämistä, harkintaa ja vaikutusarvioita. Suomen Satamaliitto ry:n mukaan periaatepäätösluonnoksessa kuvataan seikkaperäisesti IMO:n valmistelussa olevia päästövähennystoimia, mutta Suomelle tärkeitä tavoitteita EU-tasolla valmisteltavaan merenkulun mahdolliseen päästökauppaan hahmotellaan karkealla ja yleisellä tasolla.

Keskuskauppakamari ja kauppakamarit pyysivät lausunnossaan kirjamaan jatkotyössä osaksi periaatepäätöstä EU:n vihreän kehityksen ohjelmassa merenkulun sisällyttämisen päästökauppaan, vuoden 2021 komission työohjelmassa esitetyn lainsäädäntöehdotuksen merenkulun päästökaupasta, ja ehdotuksen päästökaupan taloudellisista tuloista unionille. Näiden aloitteiden

tarkka kirjaaminen osaksi tekstiä ja maininta siitä, että Suomi vaikuttaa ennakoita näihin ja muihin Suomen kannalta relevantteihin ehdotuksiin, on kauppakamarien mukaan tärkeää tuoda osaksi periaatepäätöstä.

Elinkeinoelämän keskusliiton mukaan taloudellisten ohjauskeinojen tulee kansainvälisessä merenkulussa perustua kasvihuonekaasupäästöihin, kuten päästökauppaan tai kasvihuonekaasumaksuun tai -veroon polttoaineessa. Lisäksi tarvitaan kannusteita, kuten tukia vähähiilisiin investointeihin. EK ei kannata kansainväliseen meriliikenteeseen polttoainemaksua, joka ei perustuisi kasvihuonekaasujen määrään ja vähentämiseen, eikä toimisi taloudellisena ohjauskeinona vaan kustannusrasitteena. EK:n mukaan EU:n tulee vahvistaa vaikuttamistaan IMO:ssa.

Valtiovarainministeriö totesi lausunnossaan, että se ei pidä varustamoille pakollisen kansainvälisen polttoainemaksun korvamerkitsemistä merenkulun tutkimus- ja innovaatorahastoon erityisen järkevänä tai kustannustehokkaana ilmastopolitiikkana. Päästöjen vähentämiseen aidosti kannustavan kansainvälisen polttoainemaksun tulopotentiali on todennäköisesti selvästi suurempi kuin menotaso, jonka merenkulun toimiala kykenisi käyttämään tehokkaasti tutkimukseen ja innovointiin. Korvamerkitseminen tutkimus- ja innovaatorahastoon johtaisi valtiovarainministeriön mukaan näin ollen herkästi tilanteeseen, jossa maksutuloja ei kyettä käyttämään tehokkaasti. Vaihtoehtoisesti jos korvamerkitseminen polttoainemaksun taso määräytyisi merenkulun toimialan tehokkaan tarpeen mukaan, polttoainemaksun taso jäisi alhaiseksi, eikä muodostaisi riittävän voimakasta kannustintaa vähentää päästöjä.

Mahdollisen EU:n laajuisen meriliikenteen päästökauppajärjestelmän osalta St1 Nordic Oy ja North European Oil Trade Oy pitivät erityisen tärkeänä varmistaa, että järjestelmä on yhteensopiva IMO:n suunnitteleminen toimien kanssa, jotta päällekkäisiltä toimilta vältytään. Myös Elinkeinoelämän keskusliitto näki, että meriliikenteessä ei tulisi ottaa käyttöön keskenään päällekkäisiä ohjausmekanismeja. EU-käsittelyssä tulee EK:n mukaan tarkastella, miten päästökauppa toimisi yhteen uuden mahdollisen vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvaihtoehtojen kanssa. Meriteollisuus ry ja Suomen Satamaliitto ry kannattivat ajatusta siitä, että mahdollisesta päästökaupasta kerättävät varat käytettäisiin meriliikenteen päästöjä vähentävän teknologian kehittämiseen ja investointeihin.

Metsäteollisuus ry muistutti vuonna 2015 voimaan tulleen rikkidirektiivin mukanaan tuomista kustannuksista, ja piti erittäin tärkeänä, että Suomen kantoja muotoillessa otetaan huomioon päästösääntelyn vaikutukset kansainväliseen kuljetusketjuun ja koko logistiseen järjestelmään satamatoiminnot mukaan luettuna. Alueiden eriarvoisuutta lisääviä ja hiilivuotoriskin sisältäviä EU:n omia järjestelmiä, kuten merenkulun päästökauppaa, ei Metsäteollisuus ry:n mukaan tule luoda.

Myös Bionenergia ry:n mukaan EU:n päästökaupan laajentaminen meriliikenteeseen heikentäisi Euroopan ja erityisesti Suomen kilpailukykyä verrattuna Euroopan ulkopuolisiin maihin. Suomen kilpailukyky heikkenisi Bioenergia ry:n mukaan myös verrattuna niihin eurooppalaisiin maihin, joilla kuljetusmatkat ovat lyhyet ja jotka voivat käyttää muita kuljetusmuotoja. Helsingin kaupungin mukaan EU:n merenkulun päästökauppajärjestelmä vääristäisi meriliikenteessä kilpailuympäristöä ja nostaisi erityisesti jäävahvisteisten suomalaisten alusten kustannuksia.

Suomen Vesitiet ry:n ilmaisi kantanaan, että merilogistiikka tulisi ottaa mukaan teollisuuden päästökauppaan, ja että myös alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 5 000, tulisi sisällyttää päästöjen tarkkailua säätelevän EU:n MRV-asetuksen piiriin. Yhdistyksen mukaan kasvihuonepäästöt olisi laskettava tonnia per merimaili, jolloin tyhjänä ajo lyhenisi, ja laivat olisivat aina täyteen lastattuja.

Ammattiliitto Pro ry:n mukaan kaikissa toimissa on arvioitava ennakoita niiden vaikutukset työllisyyteen ja kilpailukykyyn. Kaikki päästövähennykset on suunniteltava ja toteutettava reilun siirtymän hengessä. Pron mukaan se edellyttää, että yritysten henkilöstö otetaan mukaan

keskusteluihin ja päätöksentekoon kaikissa muutoksen vaiheissa. Tilanteissa, joissa päästövähennykset aiheuttavat muutoksia henkilöstön määrään tai asemaan, on muutosturvan oltava erityisen vahva.

Kauppamerenkulun polttoaineiden verokohtelua koskevaan toimeen 23 viitaten Elinkeinoelämän keskusliitto ilmaisi kantanaan, että kauppamerenkulun polttoaineiden verokohtelusta tulee sopia kansainvälisesti kuten nykyäänkin. Keskuskauppakamari, kauppakamarit ja Suomen Varustamot ry korostivat, että tämän toimenpiteen kohdalla tulee pitää huoli siitä, että kokonaisuus neuvotellaan kansainvälisellä tasolla. EK:n näkemyksen mukaan verottomuus tulisi säilyttää energiasisältöveron osalta. Verottomuudesta luopuminen varsinkaan fiskaalisiin tarkoituksiin ei ole toivottavaa. Kasvihuonekaasuihin perustuva kansainvälinen maksu tai vero polttoaineessa on EK:n mukaan mahdollinen, jos päästökauppa todettaisiin tälle toimialalle toimimattomaksi.

Periaatepäättösluonnoksessa mainittuihin alusten ympäristöystävällisyyden indekseihin ja arviointimenetelmiin viitaten Suomen Varustamot ry korosti lausunnossaan, että mainitut arviointimenetelmät ovat kaupallisia ja perustuvat palveluntuottajien kehittämisiin omiin indekseihin, jotka eivät ole kaikilta osin läpinäkyviä. Tämän vuoksi nämä indeksit eivät myöskään ole vertailukelpoisia keskenään, joten niiden laajamittainen hyödyntäminen on siten haasteellista. Suomen Varustamot ry:n mukaan alusten ympäristöjalanjäljen arvioinnin perustana tulisi olla ei-kaupallinen läpinäkyvä arviointi, ja maksuhelpotusten perusteita selvitettäessä tulisi tarkastella EU:ssa valmisteilla olevan kestävän rahoituksen luokittelun kriteeristön hyödyntämistä.

Kansainvälinen yhteistyö meriliikenteen päästöjen vähentämiseksi

Useimmissa lausunnoissa pidettiin tärkeänä, että Suomi on periaatepäättösluonnoksessa kuvatulla tavalla aktiivisesti vaikuttamassa kansainvälisen meriliikenteen ympäristö- ja ilmastosääntelyyn. Tässä vaikutustyössä Suomen tulee toimia niin, että asetettavat kansainväliset tavoitteet vastaisivat Suomen omia kunnianhimoisia kasvihuonekaasupäästötavoitteita, ja että päästövähennyskeinoissa otetaan huomioon niin Suomen maantieteellisen sijainnin asettamat erityispiirteet, kuin uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet. Moni lausunnonantaja korosti etenkin pitkien lähimerenkulun kuljetusten ja talvimerenkulun huomiointia Suomen edunvalvontatyössä IMO:ssa ja EU:ssa. Lausunnoissa muistutettiin myös, että asetettujen tavoitteiden tulee olla realistisia suomalaisten vienti- ja tuontiyritysten, Suomen kilpailukyvyyn ja ulkomaankaupan näkökulmasta.

Uusiutuvien polttoaineiden käyttöönottoa edistävän kansainvälisen sääntelyn osalta lausunnoissa pidettiin tärkeänä, että päästöt todella vähentyvät, eivätkä siirry muille sektoreille, muihin liikennemuotoihin tai säännellyn alueen ulkopuolelle. Keskeisenä pidettiin myös selkeää päästölaskentaa. Lausunnoissa korostettiin, että eri polttoaineille tulee pikaisesti kehittää kaikkialla maailmassa käytettävät kasvihuonekaasupäästökertoimet. Suomen Varustamot ry muistutti, että jotkin varustamot käyttävät jo nyt uusia biopohjaisia polttoaineita, eivätkä nämä edelläkävijät saa vastuullisesta toiminnastaan suoraa hyötyä suhteessa perinteisiä polttoaineita käyttäviin ennen kuin uusille polttoaineille on määritelty kasvihuonekaasupäästökertoimet.

Suomen Varustamot ry piti tärkeänä, että polttoaineiden elinkaarianalyysin periaatteista päätettäessä ei muuteta nykyisiä sääntöjä, vaan että merenkulkuun kohdistettavina päästöinä huomioitaisiin jatkossakin vain aluksen operoinnista vesillä aiheutuvat päästöt. Suomen Biokierto ja Biokaasu ry puolestaan ehdotti, että Suomi pyrki edistämään kansainvälisiä päätöksiä, jotka ohjaavat kysyntää nimenomaan kestävästi tuotettuihin polttoaineisiin.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto huomautti esitetystä toimenpiteestä 25 kuvattuun Suomen yleiseen kantaan viitaten, että alustyyppikohtaisesti rajattavat päästövähennystoimet eivät ole riittävän kunnianhimoisia varsinkaan silloin, kun keskitytään alustyyppiltään kuljetustehottoman ja suhteessa

paljon päästöjä aiheuttavien Itämeren aikataulutetussa linjaliikenteessä olevien nopeasti etenevien matkustaja-autolauttojen aiheuttamiin päästöihin. Useissa muissa lausunnoissa lähimerenkulun huomiointia Suomen vaikutustyössä pidettiin kuitenkin tärkeänä.

Esitetyssä toimenpiteessä 26 kuvattuun Suomen yleiseen kantaan viitaten Suomen Varustamot ry huomautti, että tässä vaiheessa on ennen aikaista tehdä johtopäätöksiä IMO:n alustavan kasvihuonekaasustrategian ja siinä sovittujen eri aikavälien toimenpiteiden päästövähennysvaikutusten riittämättömyydestä. Suomen Varustamot ry muistutti, että alustavaa strategiaa arvioidaan uudelleen vuonna 2023, ja että IMO:ssa parhaillaan käsittelyssä olevassa ehdotuksessa lyhyen aikavälin toimenpidemääräykseksi on tarkistuslauseke, joka velvoittaa jäsenmaita arvioimaan määräyksen tehokkuutta ennen 1.1.2026, ja tarvittaessa kiristämään määräystä.

Seuranta ja mittarit

Ympäristöministeriö piti kannatettavana, että periaatepäätöksen täytäntöönpanon etenemistä seurataan puolivuositain ilmasto- ja energiapolitiisessa ministerityöryhmässä. Varsinais-Suomen liitto muistutti, että monet periaatepäätösluonnoksessa esitetyt toimenpiteet vaativat pitkäjänteistä kansainvälistä yhteistyötä sekä poliittisia ratkaisuja.

Varsinais-Suomen liitto ja ITS Finland Oy huomauttivat, että toimenpiteet olisi tärkeä priorisoida päästövähennysvaikutusten mukaan. Priorisoinnin ohella toivottiin toimenpiteiden selkeää aikataulutusta ja resursointia. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto sekä Suomen Sisävesiliitto ry pitivät tärkeänä, että sisävesiliikenne huomioitaisiin erikseen periaatepäätöksen seurannassa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom huomautti, että periaatepäätöksen toimenpiteiden myötä virastoon tulee kohdistumaan muun muassa uusien henkilöstökulujen ja teetettävien selvitysten myötä arviolta ainakin 200 000 - 300 000 euron kustannusvaikutus.

Liitteet -
 Jakelu -
 Tiedoksi -