

14.5.2020

**Fossiilittoman liikenteen tiekartta  
Meri- ja sisävesiliikenteen alatyöryhmä, kokous 9/2020**

Aika 29.4.2020 klo 13.00 – 15.00

Paikka Skype

Osallistujat	Eero Hokkanen (pj.)	LVM
	Satu Hänninen (siht.)	Traficom
	Elina Andersson	Meriteollisuus ry
	Mats Björkendahl	Suomen Varustamot ry
	Tiina Haapasalo	EK
	Miikka Hakala	Gasum Oy
	Olli Holm	Väylävirasto
	Niina Honkasalo	LVM
	Jorma Kämäräinen	Traficom
	Anita Mäkinen	Traficom
	Outi Nietola	Metsäteollisuus ry
	Mikko Niini	Meriliitto ry
	Ville Räisänen	Traficom
	Kirsti Tarnanen-Sariola	Suomen Satamaliitto ry
	Sari Turkkila	Suomen Laivameklariliitto ry
	Anna Virolainen-Hynnä	Suomen Biokierto ja Biokaasu ry
	Päivi Wood	Keskuskauppakamari

**Kokouksen avaus**

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 13.00.

Toukokuussa järjestetään ainakin kaksi ylimääräistä kokousta. Kokouksessa 7.5 Convion Oy:n toimitusjohtaja Erkki Fontell tulee kertomaan vetypolttokennoteknologian sovelluksista merenkulussa. Kokouksessa 14.5. Jyrki Mikkola VTT:ltä kertoo FLAGSHIP-projektista. Muista aiheista, joista olisi vielä tarpeellista keskustella, voi kertoa Hokkaselle.

Alatyöryhmän raportin kirjoittaminen etenee. Hokkanen on lähettänyt aiemmin tällä viikolla tekstisuuden kommentoitavaksi. Ensi viikolla tulee seuraava osio.

Pyydettiin tietoja Turun yliopistolta ja Ilmatieteen laitokselta tilatusta päästökauppaan liittyvästä selvityksestä. LVM pitää mielessä, että sidosryhmät ovat kiinnostuneita raportista.

**Siirtymä merenkulun uusiin polttoaineisiin**

Liitteessä 1 sivulla 2 on esitetty esitetystä luonnos Suomelle mahdollisesta siirtymä merenkulun nykyisistä polttoaineista uusiin kestävämpiin polttoaineisiin. Kyseisessä kuvassa esitetään, että ensin siirrytään nykyisistä polttoaineista biopolttoaineiden ja biometaanin kautta synteettisiin polttoaineisiin. Näiden rinnalla kulkee polttokennoteknologia. Kuvan tarkoitus on kuvata nimenomaan Suomelle olennaisia vaihtoehtoja. Keskustelussa tuli esiin useita ideoita kuvan kehittämisestä:

- Kuvaan voisi lisätä käyttövoimat: sähkö ja akut sekä tuuli- ja aurinkovoima. Toisaalta kommentointiin, että pitäisi keskittyä vain polttoaineisiin ja vaihtaa polttokennot vetyyn ja ammoniakkiin.
- Kuvaan voisi myös lisätä paljonko LNG:ta, HFO:ta ja MGO:ta käytetään ja toisaalta paljonko biokaasua ja –polttoaineita tuotetaan sekä synteettisten polttoaineiden tuottamiseen tarvittava energiamäärä.
- Kuvaan olisi hyvä lisätä aikajana sekä polttoaineille että mahdollisesti käyttövoimille. Käyttövoimien osalta aikajana voisi kuvata, koska niiden potentiaali kasvaa.
- Kuva voisi keskittyä vain päävoiman lähteen korvaamiseen.
- Biokaasu- ja biopolttoaineruutuja ennen olisi hyvä olla ”sekoitusruutu”.
- Kritisoiitiin, että HFO ja LNG eivät saisi näyttää olevan ”samalla viivalla”, koska eri merkitys päästönäkökulmasta. Tällöin LNG:n kuuluisi tulla HFO:n jälkeen. Toisaalta kuvaaja kuvas-  
taa polttoainepolkuja niitä käyttävien moottoreiden näkökulmasta.
- Ennen polttoainelaatikoita voisi olla energiatehokkuuden parantaminen.

### *Hiilen hinnoittelu*

Alatyöryhmän aiemmissa keskusteluissa on korostettu sitä, että uusien polttoaineiden hintoja on tuotava lähemmäksi nykyisin käytössä olevien polttoaineiden hintoja tai nykyisin käytössä olevien polttoaineiden hintojen on nouseva. Keskustelussa nousi esiin useita näkökulmia.

On hyvä huomata, että jos myös muiden liikennemuotojen käyttämien fossiilittomien polttoaineiden hinnat nousevat, merikuljetusten hinta ei välttämättä nouse suhteessa niin paljon. Toisaalta meriliikenteessä käytettävät polttoöljylaadut eivät kelpaa muille aloille. Lähiliikenteen näkökulmasta ongelmia tulee myös, jos meriliikenne sisällytetään päästökauppaan mutta tieliikenne ei. Merikuljetusten hintojen nousu lisää riskiä kuljetusten siirtymisestä kumipyörille.

Keskustelussa korostettiin jälleen hinnoittelun tärkeyttä päästöttömiin polttoaineisiin siirryttäessä. Hintaero päästöttömien ja fossiilisten polttoaineiden välillä on tosin 3-5 kertainen tällä hetkellä. Hintaeron tasoittaminen on siis haastavaa. Yksi ratkaisu voisi olla sekoitevelvoite.

Kommentoitiin, että niin kauan kuin EU:ssa käsitellään päästökauppaa, muihin markkinapohjaisiin ratkaisuihin on vaikea suhtautua vakavasti. Eri vaihtoehtoja tulisi käsitellä eri vaiheissa. Sekä päästökaupan että hiilikaupan molempien toteutuminen ei ole todennäköistä. Olisi toivottavaa, että saataisiin laajempi ymmärrys hiilimaksun ja päästökaupan vaikutusten eroista. Teollisuus toivoo yksinkertaista ja ennakoitavaa järjestelmää.

Kommentoitiin myös, että YK-tasolla on käyty monta kymmentä vuotta hiilen hinnoitteluun liittyvää keskustelua. Tilanne tuskin on helpompaa kapealla sektorilla. Yleisesti ottaen kapeita sektorikohtaisia hiilen hinnoittelumekanismia on vaikea laittaa pystyyn globaalisti.

Suomen varustamot ovat sitoutuneet kansainvälisen varustamojärjestön esitykseen kansainvälisestä tutkimusrahastosta, joka on tavallaan hiilimaksu kulutetun polttoaineen perusteella. Kokouksessa nostettiin esille esitykseen liittyväksi haasteeksi erimielisyydet siitä, kuka hallinnoi ja kerää maksuja.

### *Päästökaupan rakenteet*

Jatkettiin alatyöryhmässä keskustelua EU:n päästökauppajärjestelmän ulottamisesta merenkulkuun. Toivottiin kommentteja siitä, millainen rakenne olisi paras vaihtoehto. Julkisuudessa on esitetty ajatuksia, että EU:n päästökauppa voisi tulla ensin ja laajeta sitten maailmanlaajuiseksi. IMO-tasolla suoraan päätettävä päästökauppa on erittäin haastava ja jopa mahdoton ajatus. Asia etenee EU-tasolla koronastakin huolimatta.

Sekä Suomen Varustamot että sen kansainvälinen kattojärjestö ovat ehdottomasti alueellista järjestelmää vastaan. EU:n alueellisen järjestelmä pelätään vaikeuttavan IMO-työskentelyä. He ovat lähtökohtaisesti hiili- ja bunkkeriverojen kannalla, eivätkä voi ottaa kantaa olisiko avoin vai suljettu järjestelmä parempi, koska ovat lähtökohtaisesti alueellista ratkaisua vastaan joka tapauksessa.

Myös muiden käyttämissä puheenvuoroissa kannatettiin globaalia päästökauppaa. Ehdotettiin myös, että asiassa on edettävä kaksilla rattailla, koska asia etenee EU:ssa.

Keskustelussa meriliikenteen tilannetta verrattiin ilmailuun. Ilmailussa on aikanaan käytetty samoja argumentteja siitä, miten EU-tason päästökaupasta edetään maailmanlaajuiseen järjestelmään. Ilmailun päästökauppa kuitenkin nykyäänkin rajoittunut vain EU:n sisäiseen liikenteeseen. Useissa kokouksessa pidetyissä puheenvuoroissa korostettiin, että EUn mahdollisen päästökaupan laajentamista maailmalaajuiselle tasolle ei yleisellä tasolla pidetä varteenotettavana vaihtoehtona IMOssa.

Muistutettiin, että IMOssa on käyty alustavaa keskustelua markkinapohjaisista keinoista ennen vuotta 2013. Tällä hetkellä keskitytään lyhyen tähtäimen keinoihin ja keskipitkän aikavälin keinojen yhteydessä palataan markkinapohjaisiin menetelmiin.

Päästökaupan rakenteen suhteen oli esillä merenkulun sisäinen päästökauppa IMO-tasolla.

Päästökauppaa käyväksi tahoksi sopisi luontevasti sama taho joka maksaa polttoaineen. Polttoaineen maksaja riippuu rahtaus sopimuksesta. Pienille varustamoille päästökaupan käyminen olisi haastavaa.

Talvimerenkulun huomioiminen päästökaupassa on hankala kysymys. Vertailuna EEDissä on kolme korjauskerrointa jäissä kulkeville laivoille koskien tehoa, kapasiteettia ja nopeutta. Päästökaupan tapauksessa jäävahvisteluille aluksille voisi olla esimerkiksi vapautuskiintiö, viiden prosentin alennus tai vapautus. On syytä huomata, että jääluokitetuilla laivoilla on huonompi propulsiotehokkuus myös avovedessä jäävahvistetun potkurin takia. Talvimerenkulun huomioimista päästökaupassa on syytä miettiä tarkemmin. Aiheesta on joka tapauksessa hyvä tehdä kirjaus fossiilittoman tiekartan raporttiin.

#### *Alusten nopeuden pudotus*

Alusten nopeuden pudotus on tärkeä asia päästövähennyskeskusteluissa. Se on mukana myös IMOlle tehdyissä esityksissä omana ehdotuksenaan sekä yhtenä mahdollisuutena toteuttaa tavoitepohjaisten keinojen vaatimuksia. Alatyöryhmässä on olennaista keskustella ja kuulla meriliikenteen toimijoille ja suurimmille rahtaaajille nopeuden pudotuksesta aiheutuvista vaikutuksista. Aiheesta on jo ollut keskustelua EK:n ja Keskuskauppakamarin kanssa.

Nopeuden alentamista pidetään hankalana kysymyksenä etenkin aikataulutetussa lähiliikenteessä. Nopeuksia on jo pudotettu viime vuosien aikana. Tarvitaan lisää aluskapasiteettia, mikä kasvattaa päästöjä. Esimerkiksi Turku-Tukholma välin ropax-liikenteessä nopeuden alentaminen ei toimi, koska satamassa oloajat ovat jo nyt hyvin lyhyet. Muilla linjoilla teollisuuden tarpeet ja suurten elintarvikekauppojen kuljetukset ovat olennaisia tekijöitä. Jos laivojen satamassaoloajat lyhenevät, pahimmassa tapauksessa elintarvikkeita Euroopasta tuovat rekat eivät ennätä Eurooppaan lähtevään laivaan vietyään tavarat varastoille. Tällöin rekat etsivät muita paluureittejä satamassa odottelun sijaan.

Muistutettiin, että nopeuden pudotus vaatii määrittelyä. IMOssa on tällä hetkellä käsittelyssä kahden tyyppisiä ehdotuksia: tavoitepohjainen tekninen menetelmä EEXI, josta voi seurata aluksen maksiminopeuden rajoittaminen, ja tavoitepohjaiset operatiiviset menetelmät, joista voi seurata aluksen keskimääräisen nopeuden rajoittaminen. EEXI ei vaikeuta alusten operointia, koska alukset käyttävät jo nykyään alhaisempia nopeuksia. Operatiivisten menetelmien vaikutuksista tiedetään tarkemmin syksyllä, kun arviot lähtötasosta vuonna 2008 valmistuvat IMO:n seuraavan khk-tutkimuksen yhteydessä. IMO:n tulevien määräysten seurauksena keskimääräisiä nopeuksia joudutaan varmaankin alentamaan. Yhtenä käytännön ratkaisuna voisi olla bulkkitavaran varastoiminen Saksan päähän ja kuljetusten hoitaminen tarpeen mukaan säännöllisen liikenteen sijaan.

Satamien näkökulmasta nopeuksien pudotus voisi vaatia lastinkäsittelyn laajentamista ympäri- vuorokautiseksi toiminnaksi.

Rahdin antajan näkökulmasta nopeuden pudottamiseen on olemassa jotakin tietoa yrityksiltä ja aiheesta on myös tarkoitus hankkia lisätietoa.

Ulkomaan kaupan asiakkaiden kanssa asiasta pitäisi käydä keskustelua rautalankamallilla, esim. mitä tarkoittaa logistiikassa ja päästövähennyspuolella. Aiheesta oli suunnitteilla seminaari, mutta korona sotki suunnitelmat. Kysely pitäisi järjestää muilla keinoilla. Yritysten pitää nähdä kokonaistilanne päästövähennystarpeista. Haasteena on, miten keskustelu saadaan käyntiin ja miten päävaikutukset esitetään. Keskustelua aiheesta tullaan mahdollisesti jatkaamaan EK:n, Metsäteollisuus ry:n ja Keskuskauppakamarin kanssa.

Tarvitaan lisätietoa siitä, mihin nopeuden alentamisen vaikutukset kohdistuvat. Mitkä ovat ne elinkeinoelämän alat, teollisuudet alat ja muut toimijat? Pitäisikö keskustella myös rahti- ja matkustajaliikenteen eriytyemisestä eri laivoille?

#### *Satamien ympärivuorokautinen toiminta*

Satamien ympärivuorokautinen toiminta helpottaisi tilannetta. Satamaoperaattoreilta tulleen kommentin mukaan keskeytymättömän kolmivuorotyön henkilöstökulut nostaisivat lastinkäsittelykuluja merkittävästi eikä olisi pienten volyymien takia yleensä liiketaloudellisesti kannattamattonta. Toisaalta, jos liikenne tulisi satamaan tasaisemmin vuorikauden ympäri, sillä voisi olla positiivisia vaikutuksia päästöihin ja ruuhkiin. Asiaa voisi täsmentää lisää selvittämällä, mihin satamatoimijoihin ja liikennetyyppeihin ympärivuorokautinen toiminta vaikuttaisi erityisesti.

#### *Rahtaus sopimukset*

Nykyisin käytettävissä BIMCON mallipohjissa ei ole ohjaavaa kirjausta, miten merikuljetusten ilmastopäästöt huomioidaan. Miten asiaan saataisiin muutos? Ehdotukset sopimusmuutoksiin tulevat rahdin antajien ja omistajien puolelta. Rahdin antajat vaativat varustamoita sopeutumaan tiettyyn toimintatapaan. Laivameklariliitolla ei ole tiedossa paljonko BIMCON sopimus pohjat ohjaavat nykyisin, asiaa voidaan selvittää.

Alatyöryhmän raporttiin voitaisiin kirjata, että olisi hyvä saada aikaan tahtotila, jotta rahtaus sopimukset muuttuisivat vaatimusten myötä.

#### **Kokouksen päättäminen**

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14.24. Seuraava kokous järjestetään 7.5. klo 13.00 – 14.30.