Liikenne- ja viestintävaliokunta 18/11/2021 – Kuuleminen komission NAIADES III tiedonantoa koskien

Viite: E 107/2021 vp, COM(2021) 324 final/2

Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen

- Wärtsilän Voyagen kirjallinen lausunto, 17/11/2021

Wärtsilä Voyage kiittää **liikenne- ja viestintävaliokuntaa** mahdollisuudesta osallistua komission **tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukemista** koskevan tiedoksiannon käsittelyyn. Tässä lausunnossa haluamme tuoda esille ja korostaa erityisesti automaation roolia sisävesiliikenteen kehittämisessä, sekä yleiseurooppalaisessa kontekstissa että täällä kotimaassa.

Valtioneuvoston E-selvitys ja LVMn perusmuistio (LVM2021-00350) ja Suomen kanta

Wärtsilä Voyage yhtyy valtioneuvoston E-selvityksessä ja LVMn perusmuistiossa esitettyyn Suomen kantaan.

NAIADES III tiedonanto ja lippulaivatoimet

Wärtsilä Voyage tukee NAIADES III -tiedonannossa esitettyjä näkökohtia ja lippulaivatoimenpiteitä. Eri toimenpiteitä priorisoitaessa haluamme painottaa automaation laajaa hyödyntämistä sekä digitaalisia kyvykkyyksiä edistäviä toimia, jotka tarjoavat nopeasti toteutettavia ja kustannustehokkaita keinoja välttämättömien infrastruktuuri- ja alusinvestointien rinnalle. Esimerkiksi multimodaaleja matka- ja kuljetusketjuja edistävät toimenpiteet, tiedonvaihdon kehittäminen, digitaaliset reitti- ja saapumisajan optimointiin liittyvät työkalut sekä autonomisen sisävesiliikenteen edistäminen ovat tiedoksiannossakin mainittuja esimerkkejä, joilla sisävesiliikenteen kapasiteettia, tehokkuutta, houkuttelevuutta sekä integraatiota muihin liikennemuotoihin pystytään nopeastikin parantamaan. Samalla näillä keinolla on mahdollisuus vastata yleisiin liikenteen turvallisuutta ja vähäpäästöisyyttä koskeviin tavoitteisiin. Tämän vuoksi haluamme korostaa erityisesti lippulaivatoimenpiteiden 6, 7 ja 8 pikaisen toteuttamisen tarvetta.

Toimenpide-ehdotuksia kaikkia EU-maita koskien

- **Kehittäminen, investoinnit ja rahoitus:** Sisävesiliikenne- ja meriliikennesektorien kärsiessä suuresti koronapandemian mukanaan tuomista heikentyneistä taloudellisista olosuhteista sekä kohdatessa samaan aikaan mittavat investointipaineet on tärkeää, että eurooppalaisin, monikansallisin että kansallisin työkaluin varmistetaan resurssit alan uudistumiselle ja kehittymiselle. Rahoitusta tarvitaan 1) laajoihin TKI-hankkeisiin, 2) partneruuksien ja ekosysteemien syntymistä ja alaa koskevan sääntelyn kehittämistä tukeviin ohjelmiin (esim. Horisontti Eurooppa, ZEWT) sekä 3) alus- ja infrastruktuuri-investointien vauhdittamiseksi (CEF, Connecting Europe Facility). CEFin osalta haluamme korostaa, että riittävien resurssien ohjaaminen sisävesiliikenteen infrastruktuurin ja kaluston uusimiseen on välttämätöntä, jos EU:n älykkään ja kestävän liikenteen strategian mukaisiin tavoitteisiin liikennemuotosiirtymän osalta halutaan päästä. Lisäksi pidämme tärkeänä myös digitaalisen infrastruktuurin ja sen päälle syntyvien palvelujen kehittämistä tähtääviä hakuja, kuten mm. vuonna 2021 avautuneissa CEF-ohjelman liikennehauissa on jo esimerkillisesti tehtykin.

  Tässä yhteydessä myös valtiontukisääntöjen uudelleenarviointi ja ulottaminen myös sisävesiliikenteeseen silloin kun sen todetaan edistävän yleisiä liikennepoliittisia tavoitteita, tuntuu tarkoituksenmukaiselta ja kannatettavalta. Lisäksi on tärkeää luoda yhteistyöhankkeita ja -

ympäristöjä, joissa tuodaan yhteen asiakkaat (rahdinantajat), varustamot/operaattorit, teknologiatoimittajat ja viranomaiset; tällaisella laaja-alaisella yhteistyöllä voidaan merkittävästi vauhdittaa innovaatioiden syntymistä ja käyttöönottoa varmistaen niiden käytettävyys ja kilpailukykyisyys todellisessa liiketoimintaympäristössä. Tällaisen yhteistyön ja sitä tukevan rahoituksen tarve korostuu erityisesti uusien digitaalisten ja käyttövoimateknologioiden kehitys- ja käyttöönottovaiheessa (ks. komission tiedonanto, kappale 2.3).

- **Sääntelyn kehittäminen ja sääntelyvarmuus**: Alan investointikyvykkyys ja tulevaisuudennäkymät määrittyvät yleisten ja alakohtaisten talousnäkyminen, rahoituksen saatavuuden (markkinaehtoinen rahoitus ja tuet), kannustimien ja lainsäädännöllisen varmuuden yhdistelmästä. Sisävesiliikenteestä puhuttaessa sääntelyvarmuuden osalta keskeisessä asemassa ovat lähivuosina sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annettu direltiivi (direktiivi 2016/1629), sertifiointi- ja hyväksymismenettelyt (toimenpide 3) ja miehistövaatimukset (toimenpide 7). Näiden uudelleenarviointi olisi hyvä tapahtua mahdollisimman nopeassa aikataulussa, jotta kaluston uusiutumiseen ja investointeihin ei tule turhia viipeitä.

  Erityisesti miehistövaatimusten uudelleenarvioinnilla on merkittävä rooli hallitun ja turvallisen siirtymän mahdollistamisessa kohti automaattisia, etäohjattuja ja lisääntyvässä määrin miehittämättömiä operaatioita. Myös etäkoulutus ja -arviointityökalujen, kuten simulaattoreiden, nykyistä laajemman käytön mahdollistamista, jolla voidaan luoda ympäristö myös harvinaisten tapahtumien turvalliselle simuloinnille ja niihin liittyvälle koulutukselle ja laajemminkin kustannustehokkaalle ja säännölliselle osaamisen kehittämiselle ja ylläpitämiselle, tulisi harkita.

  Uusien teknologioiden osalta yleisesti lainsäätäjiltä toivotaan kehityksen laajasti mahdollistavaa ja teknologianeutraalia lähestymistä. Vaatimusten ja hyväksymismenettelyjen harmonisointi ja yksinkertaistaminen toimijoiden ja jäsenmaiden kesken on keskeinen toimenpide, jolla innovaatioiden markkinoillepääsyä voidaan nopeuttaa, ja johon EU-toimin tulisi vaikuttaa.

- **Vesiliikenne osana kaupunkien liikennejärjestelmää**: Yhdymme tiedonannossa esitettyyn näkemykseen lyhytmatkaisen vesiliikenteen potentiaalista myös osana kaupunkien liikennejärjestelmää sekä matkustaja- että rahtiliikenteessä. Multimodaalien palvelujen kehittymisen tukemiseksi voidaan pitää perusteltuna myös vesiliikenteen palvelujen sisällyttämistä delegoidun asetuksen (2017/1926) piiriin. Tämän voidaan nähdä parantavan myös eri liikennemuotojen vertailtavuutta ja transparenssia.

- **Vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus:** Vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttööoton vauhdittamiseksi uusalusinvestointien tukemisen ohella yhteiseurooppalaisia toimenpiteitä tarvitaan polttoaineiden saatavuuden turvaamiseksi ja jakeluinfrastruktuurin kehittämisessä.

- **RIS-direktiivi:** Yhtenäisten ja laajasti käytettyjen standardien ja datanjakoperiaatteiden luomisesta on tullut keskeinen osana liikennepolitiikan sääntelyä, jolla ratkaisujen ja toimijoiden yhteistoimintaa ja asiakaslähtöisiä, kestäviä ratkaisuja voidaan fasilidoida. Tämä koskee myös sisävesiliikenteen kehittämistä. Tämän vuoksi pidämme hyvänä komission aikeita harmonisointiin, yhteentoimivuuteen ja tiedon saatavuuteen tähtäävästä RIS (jokitiedotuspalvelu) -direktiivin uudistamisesta.

Toimenpide-ehdotukset Suomea koskien

- Suomen sisävesiliikenteellä on erityisesti maantieteestä johtuvat erityispiirteensä, mutta toisaalta yleiseurooppalaiset haasteet, jotka liittyvät mm. aluskannan ikääntymiseen, heikkoon investointikykyyn, alan uusiutumiseen ja potentiaalin hyödyntämiseen, koskevat myös kotimaisia toimijoita. Erityisesti digitalisaation ja automaation hyödyntämisen osalta järjestäytynyt vuoropuhelu alan operaattorien/varustajien, asiakkaiden, teknologiatoimittajien sekä viranomaistahojen kesken voisi vauhdittaa yhteisen, tavoitteelisen kehittämisnäkemyksen ja -ohjelman luomista ja tukea osaltaan NAIADES III -tiedonannon mukaisten kehittämistoimien toteuttamista täällä Suomessa (ks. NAIADES III, kappale 2.3.)

Täydentäviä näkökohtia

- Wärtsilässä me uskomme, että automaatio ja autonomian lisääntyminen tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia jo lähivuosina myös sisävesi- ja muussa lyhytmatkaisessa (short sea shipping) vesi- ja meriliikenteessä. Kuten muissakin liikennemuodoissa, nämä tarjoavat työkaluja turvallisuuden, kustannustehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden parantamiseen. Merenkulussa haasteena on usein myös työvoiman saatavuus ja autonomiakehitys tarjoaa apua myös tähän.
- Merenkulussa kehitys kohti etäohjattuja ja miehittämättömiä operaatiota ei tapahdu yli yön vaan asteittain. Erilaiset puoliautonomiset, päätöksentekoa ja navigointia tukevat järjestelmät ovat käytössä jo tänään ja luovat edellytyksiä ja valmiuksia kohti optimoituja operaatioita ja järjestelmiä. Lupaavina autonomian käyttökohteina voisi mainita erityisesti satama-alueen operaatiot, jotka ovat keskeisessä asemassa myös sisävesiliikenteen ja merenkulun saumattomassa integroinnissa.
- Liikenteen vähähiilistymiseen liittyvä käynnissä oleva murros ja lisääntyvä automaatio kulkevat käsi kädessä ja tukevat yhdessä NAIADES III -tiedoksiannon päätavoitteita – sisävesitse kulkevan rahti- ja matkustajaliikenteen houkuttelevuuden lisääminen sekä nollapäästöisyys. Automaatio, autonomia ja etäohjatut operaatiot parantavat vesilikenteen kaluston käytön joustavuutta ja myös pienemmillä aluksilla tehtyjen operaatioiden kilpailukykyisyyttä. On nähtävissä, että tulevina vuosina ilmastonmuutos voi vaikuttaa vesistöjen liikennöitävyyteen ja poikkeuksellisten sääolosuhteiden esiintyvyyteen ja tällaisissa tapauksissa pienemmillä, miehittämättömillä aluksilla pystytään varmistamaan palvelutaso myös muuttuvissa olosuhteissa. Aluskannan uusiutumisen vauhdittamiseksi katsomme, että panostuksia ja insentiivejä tulisi suunnata nimenomaan uusalusinvestointien tukemiseen.

Laatija:
Piia Karjalainen, Head of Maritime Affairs, Wärtsilä Voyage, piia.karjalainen@wartsila.com, puh. 050 435 5604

Wärtsilä *on kansainvälisesti johtava älykkään teknologian ja kokonaiselinkaariratkaisujen toimittaja merenkulku- ja energiamarkkinoilla. Wärtsilä maksimoi asiakkaiden alusten ja voimalaitosten ympäristötehokkuuden ja taloudellisuuden keskittymällä kestäviin innovaatioihin, data-analytiikkaan ja kokonaishyötysuhteeseen. Vuonna 2020 Wärtsilän liikevaihto oli 4,6 miljardia euroa ja henkilöstömäärä noin 18 000. Yrityksellä on yli 200 toimipistettä yli 70 maassa eri puolilla maailmaa. Wärtsilän osakkeet on listattu Nasdaq Helsingissä. www.wartsila.com*

Wärtsilä Voyage *tarjoaa ainutlaatuisen valikoiman integroituja ratkaisuja, jotka tuovat todellista hyötyä merenkulun sidosryhmille ja aluksille kaikkialla maailmassa. Alusten operointi saadaan älykkäämmäksi ja tehokkaammaksi yhdistämällä komentosiltajärjestelmät, pilvipohjainen tiedonhallinta, datapalvelut, päätöksentekoa tukevat työkalut, automaatio, polttoaineen optimointi, simulointijärjestelmät ja pääsy reaaliaikaiseen tietoon. Varmistamme, että asiakkaamme eri puolilla maailmaa saavat täyden hyödyn teknologian uusimmista edistysaskelista ja edistävät osaltaan merenkulun turvallisempaa ja vastuullisempaa tulevaisuutta. www.wartsila.com/voyage*