Teknologiateollisuus

Viite: Sähköpostitse saapunut asiantuntijapyyntönne 2.11.2021, kuulemistilaisuus LiV 18.11.2021 klo 12.00

E 107/2021 vp

Valtioneuvoston selvitys komission tiedonannosta koskien NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukemista

Teknologiateollisuus ry kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa.

Tiivistelmä lausuntomme pääviesteistä:

- Suomen kanta on asiantuntevasti laadittu ja sisällöltään kannatettava.
- Pidämme valtioneuvoston tavoin tärkeänä, että sisävesiliikenteen päästöjä vähennetään Euroopassa.
- Rahdin siirtäminen entistä enemmän sisävesireiteille tulee tapahtua markkinaehtoisesti, joskin Suomessa kasvupotentiaalia rajoittavat monet eri toiminnalliset, taloudelliset ja ympäristölliset tekijät.
- Komission ehdotuksella voidaan vauhdittaa sekä alusten kysyntää että uusimpien ympäristöratkaisujen käyttöönottoa koko EU:n alueella. Tämä suomalaisen meriteollisuuden kannalta merkittävän kädenjälkivaikutuksen arviointi puuttuu selvityksestä, ja se tulisi lisätä siihen.
- Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käyttö on tärkein keino, jolla voidaan saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä sisävesiliikenteessäkin.
- Polttoaineiden ohella alusten energiatehokkuuden parantamiselle ja sitä lisäävien laitteiden ja järjestelmien käyttöönotolle tulisi luoda kannustimia.

Teknologiateollisuus ry

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

Lausunto

Tausta ja kannanmuodostuksen kohteena oleva komission esitys

Komissio on esittänyt tiedonannossaan sisävesiliikenteen kehittämisen toimintaohjelman (NAIADES III), joka on jatkoa kahdelle aikaisemmalle toimintaohjelmalle ja kattaa vuodet 2021–2027. Toimintasuunnitelma on osa pyrkimystä vastata sisävesiliikennealan kohtaamiin haasteisiin ja saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa (European Green Deal) ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa (Sustainable and Smart Mobility Strategy) määritetyt tavoitteet sekä liikenteen päästöttömyys saasteettomuutta koskevan toimintasuunnitelman (Zero Pollution Action Plan) mukaisesti.

Toimintasuunnitelman keskeisinä tavoitteina ovat sisävesiliikenteen sisäisen tavaraliikenteen osuuden ja kapasiteetin merkittävä lisääminen sekä päästöjen vähentäminen. Tavoitteiden saavuttamiseksi toimintaohjelmassa on määritelty kahdeksan ns. lippulaivatoimenpidettä, jotka koskevat rahdin siirtämistä nykyistä enemmän sisävesireiteille, siirtymää kohti päästötöntä ja älykästä sisävesiliikennettä sekä alan työllisyyttä ja rahoitusta.

Rahdin siirtäminen entistä enemmän sisävesireiteille tulee tapahtua markkinaehtoisesti

Komissio kehottaa esityksessään jäsenvaltioita tehostamaan väylien kunnostamista ja kunnossapitoa, jotta voidaan pitää yllä ja parantaa navigointiolosuhteita. Samalla se lisää tukeaan hankkeille, joilla pyritään toteuttamaan ja kunnostamaan sisävesiliikenteen TEN-T-verkostoa ja poistamaan pullonkauloja. Lisäksi komissio haluaa päivittää EU:n yhdistettyjä kuljetuksia koskevia oikeudellisia puitteita niin, että ne edistävät sisävesiliikennettä. Tavoitteena on myös tarkastaa sisävesialusten teknisistä vaatimuksista annettua direktiiviä ja laatia liikenteen ja logistiikan päästöjen yhdenmukaistettua mittausta koskevan yleiseurooppalaisen kehyksen.

Teknologiateollisuus katsoo valtioneuvoston tavoin, että sisävesiliikenteen sääntelyä ja kehittämistoimia arvioitaessa ja päätettäessä tulisi ottaa huomioon sisävesireittien maantieteellinen ja logistinen erilaisuus eri jäsenmaissa, samoin kuin jäsenmaiden muutkin erityispiirteet ja kilpailukyky.

Yhdymme kirjelmän näkemykseen siitä, että nykyinen EU:n sisävesilainsäädäntö on laadittu vahvasti Keski-Euroopan suurten jokien jäsenvaltioiden rajat ylittävän liikenteen näkökulmasta, eikä siinä ole huomioitu Suomelle ominaisia erityispiirteitä, kuten Suomen pohjoisesta sijainnista johtuvaa liikennekauden osittaista katkeamista jääolosuhteiden vuoksi.

Myös Teknologiateollisuuden näkemyksen mukaan sisävesikuljetusten kasvupotentiaali on Suomessa maantieteellisistä syistä johtuen rajallinen. Lisäksi huomauttaisimme siitä, että Suomessa sisävesireitit ovat tyypillisesti matalia ja ne kulkevat herkissä ympäristöissä. Esimerkiksi eniten liikennöidyllä Vuoksen vesistöalueella sijaitsee erittäin uhanlaisiksi luokiteltujen järvilohen ja saimaannorpan elinalueita.

Saimaan kanavan kehittäminen edistää aluskannan modernisointia Suomessa

Traficom[1] tekee säännöllisesti tilannekuva-analyysin sisävesiväylille asetettujen kriteerien täyttymisestä TEN-T-verkolla Suomessa. Suomesta TEN-T-ydinverkkoon kuuluvat Saimaan syvävesiväylästö sekä Saimaan kanavan Suomen-puoleinen osuus. Kattavan verkon sisävesiväyliä ei Suomessa ole. TEN-T-verkolla ei myöskään ole sisävesisatamia Suomessa. Sisävesiväylille asetetut kriteerit ja niiden toteutuminen ovat seuraavat:

- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että joet, kanavat ja järvet on varustettu RIS:llä (river information system, jokitiedotuspalvelut). RIS ei ole käytössä sisävesiväylillä, koska Saimaalla on käytössä merialuksia, jotka noudattavat meriliikenteen säädöksiä. Lisäksi sisävesiväylät ja niiden liikenne eivät yhdisty suoraan toiseen EU-maahan. Näillä perusteilla kriteerin ei katsota koskevan Saimaan aluetta.

- Noudatetaan sisävesiväyläluokituksen mukaisia luokkaan IV kuuluvien sisävesiväylien vähimmäisvaatimuksia: syväys (2,50 m) ja siltojen alikulun vähimmäiskorkeus (5,25 m). Syväys- ja alikulkuvaatimukset täyttyvät Suomessa.

- Ydinverkolla tulee olla saatavilla vaihtoehtoisia puhtaita polttoaineita. Vaatimus vaihtoehtoisten puhtaiden polttoaineiden saatavuudesta katsotaan Suomessa täyttyväksi, koska kaikkiin Suomen satamiin voidaan toimittaa LNG:tä rekalla tai proomulla. Kaikkia sisävesiväylien kattavaa verkkoa ei ole Suomessa eivätkä satamat eivät kuulu TEN-T-verkkoon, mistä johtuen niille ole siitä syystä asetettu vaatimuksia.

Väylävirasto[2] on käynnistänyt kesällä 2021 hankkeen Saimaan kanavan sulkujen pidentämisestä ja vedenpinnan tason nostamisesta. Hankkeen myötä kanavaan mahtuvien alusten enimmäispituus nousee nykyisestä 82,5 metristä 93 metriin samalla kuin alusten suurin sallittu syväys kasvaa 10 senttimetrillä 4,45 metriin. Uudistusten myötä kanava palvelee jatkossa paremmin myös nykyistä suurempia ja modernimpia alustyyppejä, mikä kannustaa varustamoita uudistamaan ikääntynyttä laivastoaan.

Saimaan kanava on tärkeimpiä sisävesireittejämme, sillä se mahdollistaa suorat vesitiekuljetukset Saimaan vesialueen satamista Itämerelle. Kanavan suurin käyttäjä on Kaakkois-Suomen metsäteollisuus, joka käyttää kanavaa sekä raakapuun tuontiin että lopputuotteiden vientiin. Metsäteollisuuden ohella kanavaa käyttävät mm. kemianteollisuuden ja rakennusaineteollisuuden yritykset. Myös metalliteollisuuden raaka-aineita ja tuotteita kuljetetaan vähäisessä määrin kanavan kautta.

Merkittävin Saimaan kanavan käytöllä saavutettava hyöty verrattuna merisatamien kautta tapahtuviin kuljetuksiin on satamaan suuntautuvan tie- tai rautatiekuljetuksen sekä erityisesti

[1] Traficom, 2021. Saantitapa: https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/ten-t-verkon-kriteerit-ja-niiden-toteutuminen-sisavesivaylilla?toggle=L%C3%A4hteet%20ja%20lis%C3%A4tiedot
[2] Väylävirasto, 2020. Saantitapa: https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-31_saimaan_kanavan_web.pdf

Eteläranta 10, PL 10, 00131 Helsinki
Puhelin 09 192 31
www.teknologiateollisuus.fi
Y-tunnus: 0215289-2

merisatamassa tarvittavan välikäsittelyn jääminen pois. Kanavan kilpailukykyisimpiä markkinasegmenttejä ovatkin Keski-Euroopan sisävesisatamiin suuntautuvat vientikuljetukset sekä kuivan irtotavaran tuontikuljetukset.

Ehdotus edistää puhtaiden alusteknologioiden kysyntää ja kehitystä kko Euroopassa

Teknologiateollisuus ry katsoo valtioneuvoston tavoin, että ilmastonmuutoksen torjunnan sekä vihreän viennin näkökulmasta on tärkeää, että myös sisävesiliikennettä ohjataan puhtaiden ja älykkäiden ratkaisujen käyttöönottoon. Suomainen meriteollisuus on globaali markkinatoimija sekä modernien alusten suunnittelussa että toteutuksessa. Suomessa on kehitetty useita meriliikenteeseen useita ympäristöinnovaatioita, jotka ovat sovellettavissa myös sisävesillä liikennöiviin pienempiin aluksiin.

Uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden laajempi käyttö on vaikuttava keino saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä. Nesteytetyn maakaasun elin NLG:n käyttö vähentää hiilidioksidipäästöjen ohella rikin- ja typen oksidien sekä pienhiukkasten päästöjä, mikä on erityisen tärkeää sisävesiväylien lähipäästöjen hallinnan kannalta.

Suomessa on myös kehitetty kuivalastien kuljetuksiin energiatehokkaan kuivalastialuksen, jossa voidaan kaksoispolttoainejärjestelmän ansiosta hyödyntää myös kierrätysjätteestä tehtyä biopolttoainetta. Suomessa kehitetyn ratkaisun avulla jäävahvistetun aluksen polttoaineenkulutus voidaan lähes puolittaa vastaavankokoisiin standardialuksiin verrattuna, jolloin myös päästöt vähenevät merkittävästi.

Kehitteillä on muun muassa vedyn ja ammoniakin käyttöön perustuvia uusia moottoreita, joiden ennakoidaan tulevan markkinoille jo lähivuosina. Vety ja ammoniakki eivät sisällä hiiltä, joten niiden käyttö polttoaineena ei tuota hiilidioksidipäästöjä.

Myös sähköistäminen on tulossa vesiliikenteeseen. Uudenlaiset hybridialukset käyttävät liikennöidessään perinteisiä polttoaineita, mutta alusten litium-ioni-akkuyksiköt ladataan liikkeellä oltaessa ja ladattu sähkö hyödynnetään satamassa, jolloin satamakäynti on päästötön. Innovatiivinen kölin alla toimiva ilmanpyöritysjärjestelmä luo laivan pohjaan ilmakuplien muodostaman pinnan, joka vähentää laivan kitkaa ja hydrodynaamista vastusta samalla pienentäen polttoaineen kulututusta ja päästöjä.

Keski-Euroopassa vesistökuljetuksilla saavutetaan merkittäviä taloudellisia ja ympäristöllisiä hyötyjä. Arvioiden[3] mukaan eurooppalainen sisävesilaivasto käsittää yli 15 000 alusta. Viime vuosina aluskoko on jatkuvasti kasvanut ja pienten, alle 1000 tonnisten alusten määrä on laskenut voimakkaasti. Aluskanta on melko vanhaa (vuosilta 1960 – 1990) ja se uusiutuu hyvin hitaasti, noin alle 1 prosentin vuosivauhtia.

[3] Inland navigation Europe, Annual Report 2019.
Lähde: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/om/om19_II_en.pdf

Komission ehdotuksella voidaan vauhdittaa sekä alusten kysyntää että uusimpien ympäristöratkaisujen käyttöönottoa koko EU:n alueella. Varustamot seuraavat markkinoita ja tekevät investointipäätökset saatavilla olevien teknisten ratkaisujen mukaisesti. Meriteollisuuden teknologiatoimittajat ja laitevalmistajat puolestaan kehittävät teknologioita sääntelyn sekä kysynnän ohjaamana.

Komission ehdotus luo aina vuoteen 2030 ulottuvan kannustimen puhtaan teknologian käyttöönottoon ja siksi se on teknologiateollisuuteen kuuluvan meriteollisuuden näkökulmasta erittäin kannatettava. Suomalaisen meriteollisuuden kannalta merkittävän kädenjälkivaikutuksen arviointi puuttuu selvityksestä, ja se tulisi lisätä siihen.

Lisätiedot:

Johtaja Helena Soimakallio
sähköposti: helena.soimakallio@teknologiateollisuus.fi
puhelin: 040 - 550 7706