| | | | |
|---|---|---|---|
| **Doc. Name** | Wärtsilä comments to HE 178/2024 vp | | |
| **Doc. ID** | DMTA00081531 | **Revision** | -.5 |
| **Doc. Type** | Statement | **Pages** | 1 (2) |
| **Author** | Vartiainen, Mikko - Marine<br>Korpi, Heikki - Marine | **Status** | Draft |

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi merenkulun ympäristönsuojelulain ja eräiden muiden lakien muuttamisesta sekä Hongkongin yleissopimuksen, MARPOL-yleissopimuksen liitteiden muutosten ja Lontoon pöytäkirjan liitteiden muutosten hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi**

Hallituksen esitys: HE 178/2024 vp

Lakialoite: LA 17/2023 vp

Wärtsilä kiittää kutsusta lausua tähän asiaan.

Wärtsilän päämääriin kuuluu kestävän yhteiskunnan kehittäminen teknologia- ja palveluinnovaatioiden avulla. Vastaamme muutostarpeisiin ja innovoimme yhdessä asiakkaidemme kanssa merenkulun hiilineutraaliuden saavuttamiseksi. Teemme yhteistyötä sidosryhmiemme kanssa ja pyrimme olemaan ajatusjohtaja hiilineutraalin toiminnan kehittäjänä.

Vauhditamme hiilineutraalin merenkulkualan kehitystä innovaatioiden, kohdennettujen investointien ja valikoivien kumppanuuksien avulla ja siirrymme samalla itse kohti hiilineutraalia liiketoimintaa.

## 1. Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (fuelEU maritime)

Wärtsilä tukee säädäntöön perustuvia päästövähennysvaatimuksia, sillä ne ovat tärkeitä vähennysten aikaansaamiseksi, tuovat ennustettavuutta ja luovat pohjan tasapuoliselle kilpailulle.

Asetus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä on pääpiirteiltään teknologianeutraali ja tätä tuemme. Kasvihuonekaasujen vähennyskeinoja on useita ja on hyvä, että eri mahdollisuudet pidetään avoimina. Tavoitepohjainen säädäntö antaa teollisuudelle mahdollisuuden kehittää ja ottaa käyttöön tehokkaimmat ja soveltuvimmat ratkaisut tavoitteisiin pääsemiseksi.

CII-määräyksen mukainen hiili-intensiteetin sääntely on hyvä tapa tukea uusien polttoaineiden tuomista markkinoille, sillä se ottaa huomioon aluksella toteutuneen polttoaineen kulutuksen ja eri polttoaineiden päästökertoimet. Aiemmin voimaan tullut EEDI ja EEXI indekseihin perustuva energiatehokkuuden sääntely ottaa huomioon vain aluksen suunnitteluarvoihin perustuvan energiatehokkuuden, mutta ei uusien polttoaineiden käytöstä saatuja päästövähennyksiä. Pelkkään energiatehokkuuteen perustuva sääntely viivyttäisi uusien polttoaineiden markkinoille saamista.

Aluspoolijärjestely on erinomainen mekanismi tukemaan korkeamman päästövähennyksen omaavien teknologioiden pilotointia ja käyttöönottoa aikaisemmassa vaiheessa. Merenkulkuteollisuus on luonteelta hyvin konservatiivinen ja on tärkeää, että esimerkiksi uusia polttoaineita käyttäviä ratkaisuja saadaan nopeasti liikenteeseen, jotta uusi teknologia saadaan verifioitua ja syntyy luottamus sen toimintaan. Vihreän siirtymän edellytys on, että uutta teknologiaa kehitetään ja se otetaan käyttöön. Tässä mielessä lainsäädännön muodostamat kannustimet, esimerkiksi synteettiselle polttoaineelle myönnetty kannustinkerroin, ovat tärkeitä ja kannatamme niitä.

Wärtsilä kehittää erilaisia teknologioita kasvihuonekaasupäästöjen pienentämiseksi, kuten esimerkiksi kaasumoottorien metaanipäästöjä pienentäviä ratkaisuja uusiin moottoreihin ja ”retrofit”-päivityksiä jo käytössä oleviin moottoreihin. Kehitämme myös uusia polttoaineita hyödyntäviä moottoreita, esimerkiksi metanolia ja ammoniakkia käyttäviä moottoreita. Nykyinen lainsäädäntö sisältää oletuspäästökertoimet eri moottori- ja polttoainetyypeille, mutta Wärtsilän moottoreista jo nykyisellään monet alittavat oletusarvot, ja lisää päästövähennyksiä on odotettavissa meneillään olevista kehitysprojekteista. Jatkossa olisikin tärkeää, että säädäntöön saadaan nopeasti ohjeistus, miten oletuspäästökertoimia matalammat päästöt voidaan sertifioida ja että menettelyt ovat selkeitä ja toteuttamiskelpoisia. Mittauksiin perustuvien, sertifioitujen päästöarvojen perusteella, tuotteiden loppukäyttäjät saavat täyden hyödyn tekemistään investoinneista esimerkiksi EU:n päästökaupassa. Tämä motivoi uuden teknologian käyttöönottoa ja vauhdittaa vihreää siirtymää.

EU on toiminut kasvihuonekaasulainsäädännössä edelläkävijänä ja mikäli IMO:ssa saadaan valmiiksi kansainvälinen polttoaineiden hiili-intensiteetin sääntely ja taloudellinen ohjauskeino, tulisi EU:n järjestelmä ottaa uuteen tarkasteluun mahdollisten päällekkäisten vaatimusten poistamiseksi.

## 2. Rikkipesureiden pesuvesipäästöt

Yleisellä tasolla kannatamme tavoitepohjaista teknologianeutraalia sääntelyä, joka mahdollistaisi erilaisten ratkaisujen kehittämisen. Vaihtoehtona rikkipesurien pesuvesien täydelle päästökiellolle, pesuvesille tulisi asettaa kriteerit ympäristövaikutusten mukaan, jotta tekniikoita voitaisiin sitten kehittää vastaamaan näihin kriteereihin, ottaen huomioon esimerkiksi suljetun kierron pesureiden kokonaiskuormitukset. IMO MEPC 82 -kokouksessa Norja ilmoitti valmistelevansa päästövaikutusten mittaamiseen perustuvaa dokumenttia seuraavaan IMO PPR 12 -kokoukseen, jossa esitettäisiin rikkipesurien nettovaikutus pesuvesiin. Pesurivesien päästökiellon erityisesti suljetun kierron pesurien ylivuotovesien päästöille tulisi perustua tarpeeksi laajoihin tieteellisiin tutkimuksiin. Suljetun kierron ylivuotovesien päästökielto vaatisi alusten telakointia isompien säilytystankkien rakentamiseksi.

On myös tärkeä huomata, että rikkipesureista on hyötyä myös hiilidioksidin talteenottolaitteistojen (carbon capture) käytön yhteydessä. Kuten HE 178/2024 -dokumentissa mainitaan “Hiilen talteenottolaitteistot edellyttävät toimiakseen matalampia lämpötiloja kuin mikä lämpötila alusten piipuista ilman rikkipesuria pääsevän pakokaasun lämpötila yleensä on. Rikkipesureissa käytettävä vesi laskee pakokaasun lämpötilaa siten, että hiilen talteenotto on helpompaa”. Tämä huomio pitää paikkansa myös Wärtsilän hiilentalteenottolaitteistojen osalta. Vaihtoehtoinen tapa jäähdyttää pakokaasuja olisi erillinen pakokaasujäähdytin, mutta se on kokoluokaltaan lähes rikkipesurin kokoinen. Pakokaasujäähdyttimeen verrattuna, rikkipesurin etuna on sen tuoma kustannussäästö polttoaine- ja investointikustannuksissa ja näin ollen parempi kannattavuus. Tämä olisi hyvä ottaa huomioon, jotta vihreän siirtymän toteutuminen mahdollistettaisiin kustannustehokkaasti eri tekniikoita hyödyntäen, eikä mitään päästövähennysratkaisua suljeta lainsäädännöllä epähuomiossa pois.

Tulisi siis selvittää, onko olemassa riittävästi tieteellistä näyttöä ja vaikutusarvioita tehty esimerkiksi tulevaisuudessa tarvittavan hiilidioksidin talteenottoteknologian käytettävyyden suhteen. Päätös ylivuotovesien kieltämisestä pitäisi tehdä sen jälkeen, kun riittävät analyysit on tehty ja saadaan tieteelliset tulokset pesuvesien nettovaikutuksista.