

A 1771/tillväxt

Käsittelijä Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunnan mietintö, joka koskee
jäsenehdotusta merenkulun ja terminaalien sähköistämisestä

Ehdotus

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden ministerineuvostolle,

että se käynnistää vuoropuhelun Pohjoismaiden ja Itämeren valtioiden kanssa alueen yhteisestä satamien sähköistämisen standardista sekä alusten velvollisuudesta käyttää satamissa maasähköä ja tarjota latausvirtaa sekä kehittää päästöttömien energiankantajien (kuten vety ja ammoniakki) infrastruktuuria.

että se pyrkii herättämään Pohjoismaissa yhteistä tahtoa päästöjen vähentämiseksi satamissa (ja merellä, esimerkiksi kun kyse on tankkien tyhjentämisestä mereen).

että se kehittää yhteistä merenkulun ympäristöindeksiä (erityisesti rannikko-liikenteessä ja lyhyillä reiteillä) ja pyrkii edistämään yhdenmukaista satamamaksujen ympäristöprofiilia Pohjoismaissa (niin että suositaan ympäristöystävällisiä aluksia).

Taustaa

Merenkululla on hyvät mahdollisuudet nopeaan kasvuun, sillä uutta infrastruktuuria ei periaatteessa tarvita. Vesistöt ovat jo olemassa, Pohjoismailla on pitkät rannikot, ja sisävesiväyliä voidaan hyödyntää yhä enemmän. Pohjoismaissa on hyvät mahdollisuudet kehittää fossiilisista polttoaineista riippumattomia yhteensopivia tavarakuljetuksia, jotka yhdessä vahvistavat koko alueen kilpailukykyä. Pohjoismaat ovat maailmanlaajuisesti merkittäviä merenkulkualan toimijoita; noin 20 prosenttia maailman meriliikenteen aluskannasta on pohjoismaisten varustamojen omistuksessa. Pohjoismailla on siksi erityinen vastuu, ja meidän tulee olla kärkijoukoissa kehittämässä energiatehokkaampaa ja vähäpäästöisempää meriliikennettä. Jos haluamme toisiamme vähentää Pohjoismaiden päästöjä, liikennesektori, merenkulku mukaan lukien, on tärkein yksittäinen panostusalue.



Pohjoismaiden satamissa sovellettavat erityiset ympäristövaatimukset voivat johtaa joidenkin varustamojen kaikkoamiseen alueelta, mutta ne voivat myös parantaa sellaisten liikennöitsijöiden kilpailukykyä, jotka haluavat toimia ympäristötietoisemmin. Sen vuoksi on tärkeää kehittää yhteinen ympäristöindeksi, joka perustuu mitattaviin muuttujiin ja jota pidetään sellaisenaan läpinäkyvänä ja oikeudenmukaisena. Kaikilla tulee olla halutessaan mahdollisuus saavuttaa sen asettamat ympäristövaatimukset. Tällainen pohjoismainen ympäristöindeksi voisi toimia esikuvana ja perustana vastaavalle ympäristöindeksille EU:ssa ja kansainvälisellä tasolla.

Itämeren alueen satamien väliset etäisyydet ovat lyhyitä samoin kuin Pohjoismaissa yleensä. Teknologian kehitys on ollut nopeaa, sähkömoottorit ja latausasemat yleistyvät. Paljon on jo tehty, esimerkiksi satamissa on sähköliitännät, ja kestävän vaihtoehdon valitseville varustamoille on luvattu ympäristöperusteisia alennuksia.

Ruotsin Helsingborgin ja Tanskan Helsingørin välillä liikennöivät sähkölautat Aurora ja Tycho Brahe ja Tukholman saaristossa puolestaan Sjövägen ja Movitz. Norjan kalateollisuus kuluttaa vuodessa 400 miljoonaa litraa dieseliä, mutta sähköistämisen avulla kulutusta voidaan alentaa 80 prosenttia. Yksi esimerkki tästä on 14-metrinen kalastusalus Elfrida, joka on täysin sähkökäyttöinen. Aluksen päivittäinen liikennöintitarve on 50 minuuttia, ja sen akut ladataan öisin. Norja on myös kehittänyt ensimmäisen sähkökäyttöisen lautan nimeltä Amper, jonka käyttö vähentää päästöjä ja on 80 prosenttia edullisempaa. Suomalainen Visedo Oy on kehittänyt 100 tonnin painoisen ja 23 metriä pitkän matkustaja-aluksen, jossa on sähköinen voimalinjajärjestelmä ja jonka kerrotaan säästävän 25 000 litraa polttoainetta vuodessa. Myös Venetsiassa alukset sähköistetään. Viisitoistametrinen täysin sähkökäyttöinen alus Scossa pystyy kuljettamaan 40 matkustajaa 180 kW:n sähkömoottorin avulla, ja Ranskassa yritys Seabubbles kehittää ensimmäisiä sähkökäyttöisten taksiveneiden prototyyppejä.

Taloudellinen riskinotto ja latauksen nopeus mainitaan merenkulun sähköistämisen tulevana haasteina Lighthousein esitutkimuksessa, jonka otsikko on *Elektrifiering av sjöfarten – en nulägesbeskrivning av teknik och marknadsläge inom maritim elektrifiering och analys av behov och möjligheter för elektrifiering inom sjöfarten*: http://www.lighthouse.nu/sites/www.lighthouse.nu/files/elektrifiering_webb.pdf

Maasähkön saatavuus ja velvollisuus sen käyttöön tuovat mukanaan kaksi etua:

- 1) Alusten apumootoreiden käytön tarve satamissa vähenee. Tämä vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä ja parantaa myös huomattavasti ilmanlaatua satamien läheisyydessä. Apumootoreiden käyttö aiheuttaa runsaasti päästöjä ilmaan.
- 2) Alukset voivat ladata akkunsa ennen satamasta poistumista. Syntyvä hyöty on vielä pieni nykyisellä akkujen koolla, mutta akkujen hintojen laskiessa aluksissa luultavasti siirrytään yhä suurempiin akkuihin.



Maasähkön käyttövelvollisuutta voidaan vähitellen laajentaa useampiin ja erityyppiisiin aluksiin, esimerkiksi seuraavaa järjestystä noudattaen:

- 1) säännöllisen linjaliikenteen alukset, jotka seisovat satamassa yli 4 tuntia
- 2) kansainväliset risteilyalukset, jotka viipyvät satamassa yli 4 tuntia
- 3) kaikki matkustaja-alukset (tavanomainen linjaliikenne ja kansainväliset risteilyalukset)
- 4) rahtialukset.

Säännöllinen linjaliikenne sekä kansainväliset risteilyalukset käyttävät tavallisesti lähellä kaupungin keskustaa olevia satamia. Näiden alueiden ilmanlaatua voidaan huomattavasti parantaa sähköistämällä satamat ja alukset. Yhteinen satamien sähköistämisen standardi antaa aluksille mahdollisuuden panostaa maasähkön sähköliittämiseen.

Valiokunnan näkemykset

Valiokunta käsitteli alkuperäistä sosiaalidemokraattien tekemää jäsen ehdotusta kokouksessaan Helsingissä 3. syyskuuta 2019. Tällöin esitettiin seuraavat näkemykset, jotka nyt on otettu mukaan tähän mietintöön:

Keskiryhmän mielestä alkuperäistä kolmatta että-lausetta "että se kehittää yhteistä merenkulun ympäristöindeksiä ja pyrkii edistämään yhdenmukaista satamamaksujen ympäristöprofiilia Pohjoismaissa" täytyy kehittää edelleen muun muassa sen kattavuutta ajatellen. Keskiryhmän mielestä ehdotuksessa tulisi myös ottaa esille ongelma, joka liittyy suurten laivojen tankkien tyhjennykseen merellä, ei pelkästään satamissa. Ryhmä halusi myös noudattaa varovaisuutta sitovien standardien käytössä. Konservatiivinen ryhmä taas oli sitä mieltä, että ehdotuksessa pitäisi keskittyä sähkövoiman käyttöön satamasta lähdettäessä, eikä niinkään merellä. Sosiaalidemokraatit selvensivät, että ehdotus viittaa maksujen eriytymiseen ympäristömyötäisyyden eikä minkään muun mukaan.

Tukholmassa 30. lokakuuta pidetyssä kokouksessa esitettiin myös seuraavat kannanotot: Norjan edistyspuolue piti tärkeänä sitä, että pohjoismaista ympäristöindeksiä edistävässä työssä käsitellään myös sellaisia kysymyksiä, kuten aluksen rungon puhdistaminen päästöjen vähentämiseksi matkan aikana, tai sen estäminen, että vieraat eliöt siirtyvät alusten mukana satamasta toiseen. Keskiryhmä ja konservatiivinen ryhmä esittivät huolensa siitä, että omat pohjoismaiset ympäristövaatimukset, jotka joillekin varustamoille ovat (taloudellisesti) raskaita, voivat johtaa siihen, etteivät alukset halua käyttää pohjoismaisia satamia. Pohjoismaiden vihreä vasemmisto näki tiukemmat vaatimukset mahdollisena kilpailuvalttina Pohjoismaalle. Sosiaalidemokraattinen ryhmä painotti sitä, että indeksin avulla on voitava helposti vertailla eri satamien kykyä täyttää ympäristövaatimukset. Lisäksi ryhmän mielestä on tärkeää, että hyväksi havaittu yhteispohjoismainen standardi/ympäristöindeksi voi toimia



EU:n ja kansainvälisen tason indeksin perustana. Painotettiin myös sitä, että liikenne-sektori on tärkein yksittäinen panostusalue ilmastouhkien torjumiseksi.

Jotta jäsenten jäsenehdotuksesta esittämiin näkemyksiin saataisiin lisäselvyyttä ennen mietinnön laatimista, valiokunta päätti kutsua keskeisiä yksityisen sektorin toimijoita kesäkokoukseensa 28. kesäkuuta 2022.

Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hanses ja Suomen Varustamot ry:n merenkulun ympäristöasioiden ja alustekniikan erityisasiantuntija Mats Björkendahl tekivät selkoa jäsenehdotuksen edellytyksistä liittyen merenkulun ja terminaalien sähköistämiseen Itämeren ja erityisesti Suomen ja Ruotsin välisen merenkulkuelinkeinoon näkökulmasta. Heidän mukaansa sähköalusten nykyinen tekninen taso ei riitä taloudellisesti kannattavaan merenkulkuun, sillä Suomen ja Ruotsin välinen etäisyys on liian pitkä aikataulussa pysymiseksi, mikäli alusten nopeudet laskevat ja lisäksi satamassaoloajat pitenevät akkujen lataamisen vuoksi. Tämän loogisena seurauksena on, ettei asiakkaiden, matkustajien ja tavaraliikenteen toivomia kuljetusaikoja pystytä noudattamaan. Lisäksi akut ovat edelleen niin suuria, että ne vievät huomattavan osan alusten lastaustilasta. Edellytykset akkujen pitkäaikaiselle toiminnalle ovat huomattavan hankalat etenkin talvella, sillä akut tyhjenevät nopeammin pohjoisilla, kylmillä leveysasteilla.

Viking Line käyttää jo nyt maasähköä laivan saapuessa satamaan, laiturissa ollessa ja satamasta lähtiessä. Merenkulkuelinkeino on tänä päivänä ahtaalla, ja monet Itämeren suurista aluksista on poistettu käytöstä, sillä taloudellisen kannattavuuden saavuttaminen on haastavaa. Jotta merenkulun vihreä siirtymä voidaan toteuttaa taloudellisesti kestäväällä tavalla, maiden on osallistuttava siirtymävaiheen tukemiseen.

Reykjavikissa 7. syyskuuta 2022

Anders Eriksson (ÅF)

Freddy André Øvstegård (SV)

Jaspur Langgaard (sb)

Karianne B. Bråthen (A)

Liv Kari Eskeland (H)

Maria Strömkvist (S)

Marius Arion Nilsen (FrP)

Ola Johansson (C)

Orri Páll Jóhannsson (VG)

Paula Werning (sd.)

Per Olav Tyldum (Sp)

Sofia Westergren (M)

Stein Erik Lauvås (A)

Vilhelm Junnila (ps.)