

11.11.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: VN/26275/2020

**Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien luonnosta valtioneuvoston periaatepäätökseksi meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.**

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua periaatepäätöksestä meri- ja sisävesiliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämisestä.

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja yritystoimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asiantuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta. ITS Finland myös koordinoi työ- ja elinkeinoministeriön alaisen Liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimeenpanoa.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

Meriliikenteen päästöjen vähentäminen tulee nähdä ennen kaikkea mahdollisuutena, johon Suomen kaltaisen viennistä elävän maan tulee tarttua. Suomessa on esimerkiksi maailman johtavaa osaamista jäänmurtajien rakentamisen saralla<sup>1</sup>, autonomisen meriliikenteen erikoisosaamista (ONE SEA), roottoripurjeisiin liittyvää huippuosaamista (Norsepower) ja alusten rikkipäästö-sääntelyn vauhdittamaa rikkipesuriosaamista. Laivaliikenteen päästöjen vähentämisen mukanaan tuomat liiketoimintamahdollisuudet asettuvat luontevasti olemassa olevan menestyksen jatkoksi, kunhan alan kansallista osaamista, T&K-toimintaa ja yritysten uusiin teknologioihin kohdentuvia riski-investointeja tuetaan.

Tukitoimien lisäksi on huomioitava aktiivinen ja ennakoiva kansainvälinen vaikutustyö niin EU:ssa kuin IMO:ssa, jotka molemmat on nostettu kiitettävästi esiin periaatepäätöksessä ja hallitusohjelmassa.

Sisävesi- ja rannikkoliikenteessä tulee aktiivisesti selvittää akkukäyttöisten alusten hyödyntämistä, joiden saralla esimerkiksi Norja tekee aktiivista pioneerityötä pyrkien alan kärkeen. Suomessa on maailman mittakaavassa merkittävää osaamista älykkäiden latausjärjestelmien saralla (Virta, Kempower) ja tätä osaamista tulee mahdollisuuksien mukaan integroida satamien yhteyteen. Pioneerityö vaatii tukea, sillä riski-investointien oloissa täysin markkinaehtoiset toimijat eivät välttämättä ole valmiita riittävän rohkeisiin investointeihin. Lisäksi on huomioitava satamista lähtevät logistiikan kuljetusketjut, jotka maantieliikenteen saralla siirtyvät 2020-luvulla täys-sähköisiin ajoneuvoihin asteittain. Ennen kaikkea paikallisessa ja alueellisessa logistiikassa sähkö näyttäytyy varteen otettavana käyttövoimana, jolloin latausratkaisujen synergiat laivojen ja ajoneuvojen saralla tulee hyödyntää. Hyödyntäminen vaatii yhteiskehittämistä varustamojen, satamien, satamaoperaattoreiden ja kuljetusyhtiöiden välillä ja tähän kehitystyöhön on tarvetta

1) YLE 18.10.2019 2) *Environ. Sci. Technol.* 2021, 55, 1, 129–138

11.11.2021

kohdentaa niin EU:n kuin kansallisen tason resursseja. Toimenpide 7 on tässä yhteydessä tuettava, kunhan toimenpiteessä varmistetaan systeemitason tarkastelu. Meriliikenteen sähköistymisellä on vaikutuksia myös maantieliikenteeseen ja satamien ympäristöön, jolloin selvityksessä tulee sillojen sijaan tarkastella laajempaa logistiikan asiakokonaisuutta.

Kansainvälisessä meriliikenteessä puhtaasti akkukäyttöisten alusten mahdollisuudet korvata fossiilisia polttoaineita ovat sisävesiliikennettä alhaisemmat, jolloin kestävästi tuotettujen bio- ja e-polttoaineiden rooli korostuu. Näiden saralla on tärkeä varmistaa, että polttoaineet kohdennetaan niihin käyttökohteisiin, joissa akkukäyttöiset voimansiirtojärjestelmät eivät riitä täyttämään ajoneuvojen tarpeita. Näin ollen meriliikenteen, maantieliikenteen ja lentoliikenteen bio- ja e-polttoaineiden tuotantoa tulee tarkastella yhtenäisesti ja varmistaa polttoaineiden kohdentuminen sinne, jossa akkukäyttöiset järjestelmät eivät toimi. Tässä yhteydessä periaatepäätöksen toimenpiteet 1 ja 2 ovat oikean suuntaisia, kunhan toimenpiteitä valvotaan ja edistetään aktiivisesti.

Periaatepäätöksessä tuodaan kiitettävästi esiin digitalisaation ja palveluketjujen yhteen toimivuuden merkitys päästöjen vähentämisessä. Toimenpiteet 10–13 sekä 29 ovat tässä suhteessa erityisen kannatettavia ja ITS Finlandin verkoston osaamisella nähdään olevan toimenpiteiden tarkemmassa suunnittelussa arvoa. Toimenpiteiden konkretisointi vaatii laaja-alaista ymmärrystä ja kykyä tuoda eri toimijoita saman pöydän ääreen. Yksittäisten toimenpiteiden sijaan tulisi keskittyä tuomaan saman pöydän ääreen mahdollisimman suuri osa merilogistiikan palveluketjun toimijoista ja yhteistyön avulla tuoda esiin päästöjä vähentäviä digiratkaisuja, joiden taakse toimijat kykenevät asettumaan. Erityisen tärkeää on vauhdittaa markkinaehtoisten ratkaisujen kehittymistä ja luoda siten pohjaa uusille vientituotteille. Vientiekosysteemien kehittymistä edistetään myös Liikennealan kansallisen kasvuohjelman toimilla. Siilomainen toiminta, jossa esimerkiksi kaupunkien omistamat satamat itsenäisesti lähtevät edistämään vähähiilistä meriliikennettä, ei välttämättä ole tehokkain tapa vähentää päästöjä. Kaupunkien maantielautta- ja yhteysalusliikenteessä käytettävään hankintakriteeristöön tulee kiinnittää aiempaa enemmän huomiota antaen aiempaa enemmän painoarvoa niin uusille teknologioille kuin päästöille. Uusia entistä korkeampia investointeja tasoittamaan tulee hyödyntää EU:n tuki-instrumentteja, joiden käyttöä tulee edistää viranomaisten tiedotustoiminnan kautta (BF, LVM, TEM).

ITS Finland tukee meriliikenteen päästökaupan selvittämistä ja mahdollisimman laajamittaisen kansainvälisen koalition saamista päästökauppajärjestelmän taakse. Suomessa on EU:n tasolla korkeatasoista akateemista osaamista päästökaupan saralla (ympäristöekonomian koulutus Helsingin yliopistossa), jonka hyödyntäminen nähdään arvokkaaksi.

Tammikuun alussa julkaistussa vertaisarvioidussa Tampereen yliopiston, Ilmatieteen laitoksen ja VTT:n laatimassa selvityksessä<sup>2</sup> tuli esille laivaliikenteen hiukkaspäästöt, jotka vastaavat suuruusluokaltaan muun ihmistoiminnan eli tieliikenteen, kotitalouksien ja teollisuuden aiheuttamia hiukkaslukumääräpäästöjä mantereilla. Samaan aikaan kun laivaliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään, tulee huomioita kiinnittää näin ollen myös hiukkaspäästöjen vähentämiseen.

Toimenpiteiden täytäntöönpanossa on tarpeen vielä priorisoida vaikuttavimmat toimet ja resursoida niiden eteneminen. Vaikutuksia arvioitaessa ja resursseja kohdennettaessa tulee huomioida toimenpiteiden generoima vientipotentiaali.

Kunnioitavasti,

**ITS Finland ry**  
Mikonkatu 9  
00100 HELSINKI  
www.its-finland.fi

**LAUSUNTO**

11.11.2021

Eemil Rauma  
CIO  
ITS Finland ry