

12.11.2024

Asia: HE 178/2024 vp 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

Finnlines kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi HE 178/2024 valmisteluun, ja tarkemmin sen rikkipesuripäästöjen kieltämistä koskevaan osaan liittyen. Aluksi on todettava, että ympäristöasiat ovat meille tärkeitä ja olemme tehneet jo vuosikausia merkittäviä investointeja laivastomme energiatehokkuuden parantamiseksi ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Finnlines on Suomen huoltovarmuuden ja ulkomaankaupan kannalta erittäin merkittävä toimija. Operoimme päivittäin useisiin Suomalaisiin satamiin ja kaikki laivamme käyttävät tällä hetkellä rikkipesureita, joista valtaosa on puhtaasti avoimen kierron pesureita. Olemme suunnitelleet rikkipesureiden muuttamista suljetun kierron pesureiksi tulevien vuosien aikana, mutta sen toteuttaminen on paitsi mittava investointi, myös vaatii aikaa. Muutostyö voidaan toteuttaa vain aluksen seuraavassa määräaikaistelakoinnissa eli 1-5 vuoden kuluttua aluksesta riippuen. Rikkipesurivesipäästökielto ilman siirtymäaikaa ei jätä meille käytännössä lainkaan aikaa valmistautua muutoksiin vaan edellyttää polttoaineen vaihtamista vähärikkiseen polttoaineeseen aina ennen Suomen aluevesille saapumista. Polttoaineen vaihto ei ole kuitenkaan nopea eikä helppo toimenpide. Vaihto kestää yleensä 2-4 tuntia ja vaihtoprosessissa syntyvä lämpöstressi kuormittaa usein tehtäessä aluksen laitteistoja altistaen ne teknisille häiriöille, jotka voivat puolestaan heikentää merenkulun turvallisuutta. Niinpä usein tehtävät vaihdot eivät ole teknisesti suositeltavia.

On selvää, että ensi vuonna merenkulun kustannukset kasvavat kiristyvän EU:n ympäristölainsäädännön vuoksi merkittävästi. Päästökauppaan sisällytettävien merenkulun päästöjen osuus nousee 40%:sta 70%:iin ja FuelEU Maritime velvoittaa alukset käyttämään vähähiilisempiä, mutta myös huomattavasti kalliimpia polttoaineita. Sääntelyn johdosta asiakashintojamme on välttämätöntä nostaa, ja kustannus heijastuu asiakkaidemme kautta väistämättä myös suureen osaan Suomen ulkomaankauppaa. Jos rikkipesurivesikielto astuu voimaan jo ensi kesänä, asiakashintoihimme kohdistuu vielä huomattavasti suurempi korotuspaine.

Merenkulussa uudisrakennuksiin ja merkittäviin muutostöihin tehtävät investoinnit ovat suuria ja ne suunnitellaan pitkälle tulevaisuuteen, sillä alusten keskimääräinen elinikä on noin 30 vuotta. Varustamotoiminnalle elinehto on ennustettava ja riittävät siirtymäajat takaava lainsäädäntö. Haluamme muistuttaa, että merenkulun rikkipäästöjen globaalin rajoituksen tullessa voimaan vuonna 2015, Suomen valtio ja EU tukivat varustamoja ja myös Finnlinesia rikkipesuri-investoinneissa. Rikkipesurin katsottiin tuolloin olevan hyväksyttävä ja jopa suositeltava teknologia. Olisi kohtuutonta, että investoituamme kymmeniä miljoonia teknologiaan, jonka käyttöönottoa Suomen valtio ja EU kannusti ja tuki, pesurien käyttöä rajoitettaisiin vain joitakin vuosia käyttöönoton jälkeen ja jopa niin, ettei rakenteellisten muutosten ja niihin tarvittavien investointien tekemiseksi annettaisi käytännössä ollenkaan aikaa. Merenkulun sääntelyssä riittävä siirtymäaika on välttämätöntä, jotta luottamus sääntelyn johdonmukaisuuteen ja ennustettavuuteen säilyy. Sen merkitystä ei voi kyllin korostaa erityisesti nyt, kun myös merenkulun vihreän siirtymän investointeja suunnitellaan. Todettakoon vielä, että siirtymäajan salliminen vuoteen 2029 asti harmonisoisi Suomeen

tulevaa lainsäädäntöä muiden pohjoismaiden kanssa, eikä siirtymäajan salliminen vaikuttaisi ympäristön kannalta negatiivisesti Suomen ja Ruotsin väliseen saaristoliikenteeseen, koska siellä liikennöivät alukset ovat varustettuja uuden sukupolven rikkipesureilla, jossa suljetun kierron mahdollisuus on jo huomioitu ja pesuvedet voidaan ottaa talteen.

Yhteenvetona voidaan sanoa, että rikkipesurivesikielto Suomen aluevesillä ilman siirtymäaikaa aiheuttaa paitsi meille merkittäviä taloudellisia ja teknisiä vaikutuksia myös heijastuu ulkomaankaupan kustannuksiin ja heikentää koko varustamoelinkeinoon luottamusta lainsäädännön ennustettavuuteen ja reiluuteen. Toivomme, että esittämämme näkökulmat voitaisiin ottaa valmistelutyössä huomioon ja että siirtymäaika, joka sallisi alusten rakenteellisten muutosten tekemisen realistisella aikataululla edelleen sisällytettäisiin lakiluonnokseen.

Vastaamme mielellään lisäkysymyksiin tähän liittyen.

Ystävällisin terveisin,

Thomas Doepel
Chief Operating Officer (COO)
Finnlines Plc