Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

Lausunto

13.10.2021

Eduskunta, Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: **Valtioneuvoston U-kirjelmö 51/2021 vp**

FuelEU; Ehdotus Euroopan Parlamentin ja Neuvoston asetukseksi uusiutuvien ja vähäpäästöisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä ja direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (nk. FuelEU maritime)

Suomen Satamaliitto ry kiittää mahdollisuudesta lausua FuelEU Maritimea koskevaan U-kirjeeseen 51/2021. Huomiomme aihetta koskien ovat seuraavia.

EU:n 55-valmiuspakettiin sisältyvällä FuelEU Maritimen asetusesityksen toimilla tähdätään merenkulun päästövähennyksiin alusten polttoaineiden ilmastovaikutuksia vähentävillä toimenpiteillä. Ne tuovat uusia velvoitteita myös satamayhtiöille.

Soveltamisala perusteltu

Alusten kokonaispäästöjen ratkaiseva vähentäminen onnistuu vain niiden liikkumiseen tarvittavien käyttövoimien kasvihuonekaasupäästöjä vähentämällä. Muut toimenpiteet ainoastaan täydentävät alusten käyttövoimamuutosta, myös maasähkön käyttö satamakäynnin aikana.

FuelEU määrittelee maasähkön käytön velvoitteen aluksille, Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuuri (AFIR) puolestaan maasähkön tarjontavelvoitteen aluksille satamissa. FuelEU:n ja AFIR:n velvoitteiden ja rajausten tulee säilyä yhteensopivina ja yhdenmukaisina ollakseen vaikuttavia ja tehokkaita.

Pidämme maasähkön käytön kohdentamista konttialuksille, ropax-liikenteelle (rahtia ja matkustajia kuljettavat alukset) sekä matkustajaliikenteelle (yhtä kuin kansainvälinen risteilyliikenne) tarkoituksenmukaisena alustyyppien rajauksena. Ne ovat tyypillisesti säännöllisesti samaa reittiä kulkevia, samoissa satamissa useasti vierailevia aluksia.

Pidämme alusten vähimmäiskokoa 5000 GT oikeana ratkaisuna toimenpiteiden kohdentamisessa. Esitettyyn kokoluokkaan kuuluvien alusten lasketan tuottavan EU:ssa 90 % meriliikenteen ilmastopäästöistä. Voimassaolevan Alusten päästöjen seurannan ja raportoinnin EU-asetuksen toimet kohdentuvat saman kokoisiin aluksiin ja samoin kuin samaan lainsäädäntöpakettiin sisältyvä päästökauppadirektiivin laajentaminen meriliikenteen aluksiin. Se on myös linjassa IMO:n toimenpiteiden kanssa, mikä vahvistaa edellytyksiä liikkua kohti globaaleja ratkaisuja.

Satamien hallinnolliset tehtävät osaksi meriliikenteen ilmoitusjärjestelmää

2030 alkaen satamayhtiön tulee laatia raportti niistä soveltamisalaan kuuluvista aluskäynneistä, joilla ei ole käytetty maasähköä. Tämä kaltainen hallinnollinen tehtävä tulee järjestää mahdollisimman automatisoituna esim. vuonna 2025 käyttöön

otettavan EU:n harmonisoidun meriliikenteen ilmoitusjärjestelmän kautta, jonka kautta välitetään jokaisen jäsenmaan aluskäyntien ilmoitustiedot.

FuelEU:n kansallisia kustannusvaikutuksia on vielä täsmennettävä

Suomen Satamaliitto katsoo, että Valtioneuvoston tekemiä merenkulun kustannusvaikutusten alustavia tietoja on syytä vielä täydentää maasähkön tarjonnan kustannusvaikutusarvioilla. jotka eivät vielä sisälly niihin.

Kustannusten arvioiminen edellyttää mm. soveltamisalasta johdettavaa maasähkön kysyntää suomalaisissa satamissa. Vasta maasähköä käyttävien alusten käyntien arvioitu jakautuminen velvoitteen piiriin kuuluvien satamien eri satamanosiin ja laituripaikoille antaa viitteen tarvittavien liittymien määrästä, niistä aiheutuvasta investointitarpeesta sekä arvion sähkön kulutuksesta.

Satamainvestointien suuruus ja kustannustehokkuus riippuvat suuresti mm. tarvittavien liittymien ja niitä käyttävien alusten määrästä ja käyttökerroista. Vaikutukset alusten kustannuksiin ja yritysten logistiikkakustannuksiin säilyvät sitä matalampina mitä tarkemmin maasähköliitäntöjen tarve pystytään keskittämään satamassa. Tähän tarvitaan kaikkien osapuolien ennakoivaa yhteistyötä sataman tasolla, mutta myös laajempaa kokonaiskuvaa kestävien käyttövoimien tarjonnan ja kysynnän kehittymisestä ja kohtaamisesta.

Valmiuspaketin keskinäissidoksiin pitää kiinnittää huomiota

Valmiuspaketin ehdotukset sisältävät keskinäissidoksia, joissa muutokset yhtäällä vaikuttavat tuloksiin toisaalla. Tuemme Valtioneuvoston korostamaa näkemystä, että ”valmiuspaketin kunnianhimontason ylläpitäminen kokonaisuutena tulee varmistaa, samoin kuin huomioida ehdotusten taloudelliset vaikutukset Suomen suhteelliseen kilpailukykyyn”.

Esimerkiksi yritys- ja kansantalousvaikutusten yhdentymisestä käy maasähkö: aluksien satamassa tarvitseman sähkön kysynnän ja tarjonnan hyvä kohdentaminen (FuelEU/AFIR), verokantojen mahdollisuudet tukea siirtymää kestävämpiin käyttövoimiin (energiaverodirektiivi ETD), sähköntuotannon kestävyyden lisääminen myötävaikuttamaan alusliikenteen hiili-intensiteetin pienentämiseen (uusiutuvan energian direktiivi REDIII, Päästökauppa ETS). Suomalaisen meriklusterin osaamisella ja yhteistyöllä pystytään tuottamaan ratkaisuja sekä kansallisesti että globaalisti.

Suomen Satamaliitto ry
Kirsti Tarnanen-Sariola, Apulaisjohtaja