Suomen Satamaliitto
Finlands Hamnförbund

Lausunto

27.10.2021

Eduskunta, Ympäristövaliokunta

Viite: **Lausuntopyyntö asiassa U 53/2021 vp**

Asia: **Valtioneuvoston kirjelmä eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta**

Lausunnon kohteena oleva Suomen valtion kanta koskee tie-, lento- ja meriliikenteen käyttöön rakennettavaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria. Suomen Satamaliitto ry haluaa lausua aiheesta siltä osin kuin Suomen kanta koskee Suomen satamien maasähkön ja nesteytetyn maakaasun infrastruktuuriin kohdentuvia velvoitteita:

Merenkulun päästöjen vähentäminen satamakäynnin aikana

Alusten kokonaispäästöjen ratkaiseva vähentäminen onnistuu vain niiden kulkuun tarvittavien käyttövoimien kasvihuonekaasupäästöjä vähentämällä. Muiden toimenpiteiden, myös satamakäynnin aikaisen maasähkön käytön mahdollisuutena on täydentää alusten käyttövoimamuutosta.

Asetusesitys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (AFIR) sisältää satamille velvoitteen maasähkön tarjoamisesta määrätyille aluksille. Alusten velvoite käyttää maasähköä sisältyy puolestaan FuelEU asetusehdotukseen, jonka päämäärä on alusliikenteen ilmastopäästöjen vähentäminen. AFIR:n ja FuelEU:n velvoitteiden ja rajausten tulee säilyä yhteensopivina ja yhdenmukaisina ollakseen vaikuttavia ja tehokkaita.

Esitetyt säädökset sisältävät keskinäisvaikutuksia, joissa muutokset yhtäällä vaikuttavat tuloksiin toisaalla. Esimerkistä käy maasähkö: kysynnän ja tarjonnan hyvä kohdentaminen (FuelEU/AFIR), verokantojen käyttö tukemaan siirtymää kestävämpiin käyttövoimiin (energiaverodirektiivi ETD), sähköntuotannon kestävyyden lisääminen myötävaikuttamaan alusliikenteen hiili-intensiteetin pienentämisessä (uusiutuvan energian direktiivi REDIII, Päästökauppa ETS).

Tämän vuoksi AFIR-esityksenkin kannalta on erittäin tärkeää, että koko 55-valmiuspaketin arvioinnissa, seurannassa ja muutoksiin vaikuttamisessa tarvitaan jatkuvaa eri hallinnonalojen ja toimialojen tiedonvaihtoa ja yhteistyötä.

Asetusesityksen soveltamisala maasähkön tarjoamisessa

Valtioneuvosto suhtautuu myönteisesti komission asetusesityksen soveltamisalaan. Suomen Satamaliitto katsoo, että asetuksen tavoitteita toteuttaakseen soveltamisalavalinta TEN-T satamaverkon ja alustyyppien osalta on luonteva.

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

Pidämme alusten vähimmäiskokoa 5000 GT oikeana ratkaisuna maasähkön käyttövelvollisuuden kohdentamisessa. Tämän suuruusluokan alusten lasketaan tuottavan EU:ssa 90 % meriliikenteen ilmastopäästöistä. 55-valmiuspakettiin sisältyvä esitys päästökauppadirektiivin laajentamisesta meriliikenteen aluksiin, samoin kuin jo voimassa oleva alusten päästöjen seurannan ja raportoinnin EU-asetus (MRV) kohdentuvat niin ikään em. kokoluokkaan. Valinta on myös linjassa IMO:n toimenpiteiden kanssa, mikä vahvistaa edellytyksiä liikkua kohti globaaleja ratkaisuja.

Aluskäyntien määrä velvoitteen käynnistäjänä

Maasähkön tarjoamisen velvoitteen laukaisevaa vuotuisten käyntikertojen määrää, joka on eri suuruinen eri alustyypeissä, pidämme sen sijaan teknisenä ja jäykkänä soveltamisen rajauksena.

Kunkin kategorian käyntikertarajaukset ovat myös varsin alhaiset, ja siten ylläpitävät riskiä velvoitteesta taloudellisesti kannattamattomien investointien toteuttamiseen. Suomen Satamaliitto esittää, että Suomen valtio suhtautuisi käyntikertakeskiarvoihin kirjelmässä lausuttua kriittisemmin.

Erona asetusesitykseen katsomme, että velvoitteen laukaiseva satamakäyntien määrä tulisi kohdentaa satamassa satamaterminaalien tasolle, ei koko sataman tasolle. Tämä kohdentaisi velvoitteen satamanosiin, joihin valtaosa käynneistä keskittyy, ja satunnaiset/yksittäiset käynnit erillään oleviin laitureihin/satamanosiin jäisivät laskennan ulkopuolelle. Muutoksella vältyttäisiin mittavilta kannattamattomilta (vajaakäytölle jääviltä) investoinneilta kaupallisen rahoituksen varassa toimivissa Suomen satamissa.

Maasähkön tarjoamisen taloudellisten vaikutusten arviointi

Valtioneuvoston kannanmuodostuksessa ei ole huomioitu taikka esitetty arvioita Suomessa toimiville satamayhtiöille syntyvistä maasähköinvestointien taloudellisista kustannuksista.

Tämän asetusesityksen vastinparina olevassa Fuel EU -aloitteessa arvioidaan laivoille asennettavan maasähkökytkennän synnyttävän Suomessa toimintaa harjoittaville varustamoille ”muutaman kymmenen miljoonan luokkaa” olevat kustannukset.

Satamien maasähköinvestointien (sähköliittymät ja maarakennustyöt) kustannukset satamayhtiöille Suomessa tullevat edustamaan jopa 50-100 miljoonan euron kokonaisuutta ilman sähköverkon vahvistamiseen tarvittavia välttämättömiä

investointeja, jotka nostavat kokonaisuuden mittaluokkaa selvästi. Konttialusten maasähköliitynnöistä ei ole markkinoilla toistaiseksi lainkaan kokemusta, joten edes yksittäisen installaation kustannuksia on mahdotonta arvioida.

Haluamme kiinnittää huomiota myös sähkön yleisen, sataman ulkopuolisen jakeluverkon kattavuuteen ja sen kapasiteettiin, joihin sekä sataman että alusten mahdollisuus täyttää maasähkön käytön velvoitteensa perustuu. Toimeenpanossa on huomioitava tarvittavat kansalliset, julkiset investoinnit jakeluverkkoon ja sähkötarpeiden kattamiseen.

Aihetta kuvaa risteilyaluksia koskeva esimerkki: sähköntehon tarve laiturissa olon aikana vaihtelee 4,8 – 20 MW välillä, suurimmalla osalla aluksia sen jäädessä kuitenkin 12 MW sisään. Jo kahden tai useamman risteilyaluksen samanaikainen käynti satamassa – kesän kiireisenä aikana tavallinen tilanne – tarkoittaa erittäin suurta kysyntäpiikkiä. Vastaaviin kysyntäpiikkeihin on lisättävä samanaikaiset konttialusten käynnit. Katsomme, että sähköverkon kapasiteetin puute ei voi siten olla seikka, joka aiheuttaisi sanktioita maasähkön tarjonnassa ja käytössä.

Nesteytetty maakaasu merenkulun polttoaineena

Valtioneuvosto nostaa esille nesteytetyn maakaasun jakeluinfrastruktuurin kohdalla sen, että investointeja tulee jatkossakin tarkastella markkinaehtoisesti, eli investointivelvoitteet tältä osin nojaavat kysyntään. Suomen Satamaliitto ry kannattaa valtioneuvoston kantaa mutta toteaa, että komission asetusesitys kaipaa substanssinsa osalta vielä selkeyttämistä.

Itämeren ja Pohjanmeren NECA-typenoksidien rajoitusalueilla, jolla merkittävä osa Suomea palvelevasta lähimerenkulusta liikkuu, on edelleen tulossa uusia LNG:tä käyttäviä uudisaluksia, jotka toistaiseksi pitävät yllä kysyntää. Suomessa teollisuuden tarpeisiin toteutetut LNG:n tuontiterminaalit palvelevat alusliikennettä jo maan kaikissa satamissa esim. tankkiautojakeluna. Riittävän kaasun kysynnän ja jakelun kohtaaminen tulevaisuudessa riippunee siitä, miten onnistuu asteittainen siirtymä fossiilisesta kaasusta sen korvaaviin uusiutuviin tai synteettisiin kaasupolttoaineisiin.

Taloudelliset kannusteet investoinneille

Suomen Satamaliitto ry haluaa nostaa esille tarpeen luoda kansallinen tuki-instrumentti asetusesityksen synnyttämien investointivelvoitteiden taloudellisen kannattavuuden tukemiseksi. Suomen TEN-T verkon satamissa on kokoluokaltaan useita pieniä satamia, joille asetuksen johdosta syntyy investointivelvoite, mutta jotka eivät yksittäisen investoinnin pienen koon vuoksi tule välttämättä ylittämään EU:n tähän investointiin suunnitteleman rahoitusinstrumentin vähimmäismäärää. Myöskään Suomen elpymis- ja palautumisohjelmassa ei tunnisteta satamien maasähköinvestointien velvoitteita. Erityisesti pienille maasähköinvestoinneille tulisi luoda kansallinen instrumentti.

SUOMEN SATAMALIITTO RY

Annaleena Mäkilä
Kirsti Tarnanen-Sariola