

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

-

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Asia: Finnlinesin lausunto aiheesta Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Finnlines Plc kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi Kansallisen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelmaan liittyen. Toimiva jakeluinfra tulee olemaan ehdoton edellytys myös meidän laivastomme vihreän siirtymän toteuttamiseksi. FuelEU Maritimen mukainen maasähkön käyttövelvoite puolestaan koskee suoraan ropax-aluksiamme.

Maasähkön käytön osalta katsomme, että koska velvoite käyttää maasähköä on varustamalla, tulisi tällä olla myös mahdollisuus järjestää sähkönsaanti mahdollisimman kustannustehokkaasti. Varustamalla tulisi olla oikeus omaan käyttöpaikkaan ja sähkömittariin. Se on avoimien sähkömarkkinoiden keskeinen kriteeri. Niissä tapauksissa kun sähkö sopimuksen on tehnyt satama, sähkö hinnoittelun tulisi olla läpinäkyvää ja perustua halvimpaan mahdolliseen sähkö hintaan.

Kaikki viisi Suomessa operoivaa ropax-alustamme kytkeytyvät jo nyt maasähköön, mikä on vaatinut meiltä tuntuvia, monen miljoonan investointeja laivojen sähköjärjestelmiin. Useimpien muiden matkustaja-alusten tapaan ne käyttävät maasähköä päiväsaikaan, jolloin sähkö hinta on korkeimmillaan ja korkean hinnan vuoksi maasähkön käyttäminen voi toisinaan olla kannattamatonta. Maasähkön käytön maksimoimiseksi ja sen myötä päästöjen vähentämiseksi, maasähkön verotuksen alentaminen on perusteltua. Katsomme, että sähköjakelu eli siirto tariffi pitäisi muuttaa alempaan sähköveroluokkaan ja tuemme maasähkön verotuksen alentamista Toimenpide V3 mukaisesti. Lisäksi ehdotamme sellaisen kompensatiomekanismin luomista, jolla tuettaisiin maasähkön käyttöä silloin, kun sähkö tuntikohtainen myyntihinta on korkea.

Koska merikuljetukset ovat Suomen huoltovarmuudelle ja ulkomaankaupalle erityisen tärkeitä ja toisaalta vihreä siirtymä tulee nostamaan merikuljetusten kustannuksia merkittävästi, on merikuljetusten tukeminen Suomessa erityisen perusteltua. Merenkulun päästökauppatulot tulisi kohdentaa nimenomaan meriliikenteen vihreän siirtymän edistämiseen, tarkemmin vaihtoehtoisten polttoaineiden hintaerotuksen vähentämiseen. Lisäksi haluamme mainita, että FuelEU Maritimen asettama velvoite käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita meriliikenteessä astuu voimaan jo ensi vuoden alusta, mutta kuten ohjelmaluonnoksessa todetaan, vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuus on edelleen keskeinen este niiden käytölle. Vaihtoehtoisten polttoaineiden, aluksi biopolttoaineiden, mutta pian myös sähköpolttoaineiden, saatavuutta olisi edistettävä.

Ystävällisin terveisin,

Thomas Doepel

Chief Operating Officer (COO)

Finnlines Plc

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

-

Muita huomioita ohjelmasta:

-

Niemivuo Suvi
Finnlines Oyj