

Viite: 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

Helsinki on yksi Euroopan vilkkaimmista ulkomaanliikenteen matkustajasatamista. Helsingin Satama Oy luo sujuvat puitteet merimatkailulle mm. Tallinnaan, Tukholmaan ja Travemündeen. Vuonna 2023 Helsingin Sataman kautta kulki 8,9 miljoonaa matkustajaa, kun ennen koronaa vuonna 2019 määrä oli jopa 12,2 miljoonaa.

Helsingin Satama on myös Suomen johtava ulkomaankaupan yleissatama. Kaikkiaan tavaraa sataman kautta kulki vuonna 2023 yhteensä 13,9 miljoonaa tonnia. Viennin pääartikkeleita ovat metsäteollisuustuotteet, koneet ja laitteet, tuonnissa korostuvat päivittäistavarakaupan tuotteet.

Maasähkö

- Helsingin Sataman kokonaisliikenteestä jo yli 50% saapuu maasähkövalmiille laituripaikalle, johtuen korkeasta linjaliikenteen frekvenssistä
- Tähänastiset maasähköinvestoinnit on tehty vapaaehtoisesti, ilman pakottavaa sääntelyä, julkisen rahoituksen tukemana
- Huolenaiheena kuitenkin ympäristönsuojeluinvestointien julkisen rahoituksen epäjatkuvuus (CEF loppuu ja päästökaupan kansallisen jakovaran allokatiot sopimatta)
- Maasähkön verokannan alentaminen parantaisi kilpailuasemaan suhteessa perinteisiin polttoaineisiin
- Helsingin Satama ei usko, että tulevaisuuden päästöttömät polttoaineet syrjäyttävät maasähköä satamissa korkean hintansa vuoksi

Linjaliikenne

- o Maasähköistäminen on aloitettu matkustajalinjaliikenteestä, koska siellä maasähkön käyttöaste on suurin ja liityntäpisteet ovat räätälöitävissä ja teknisesti vähiten haastavia
- o Linjaliikenteen aluksista kaikki, jotka ovat tulevan maasähkösääntelyn piirissä voivat jo kytkeytyä Helsingissä maasähköön

Konttiliikenne

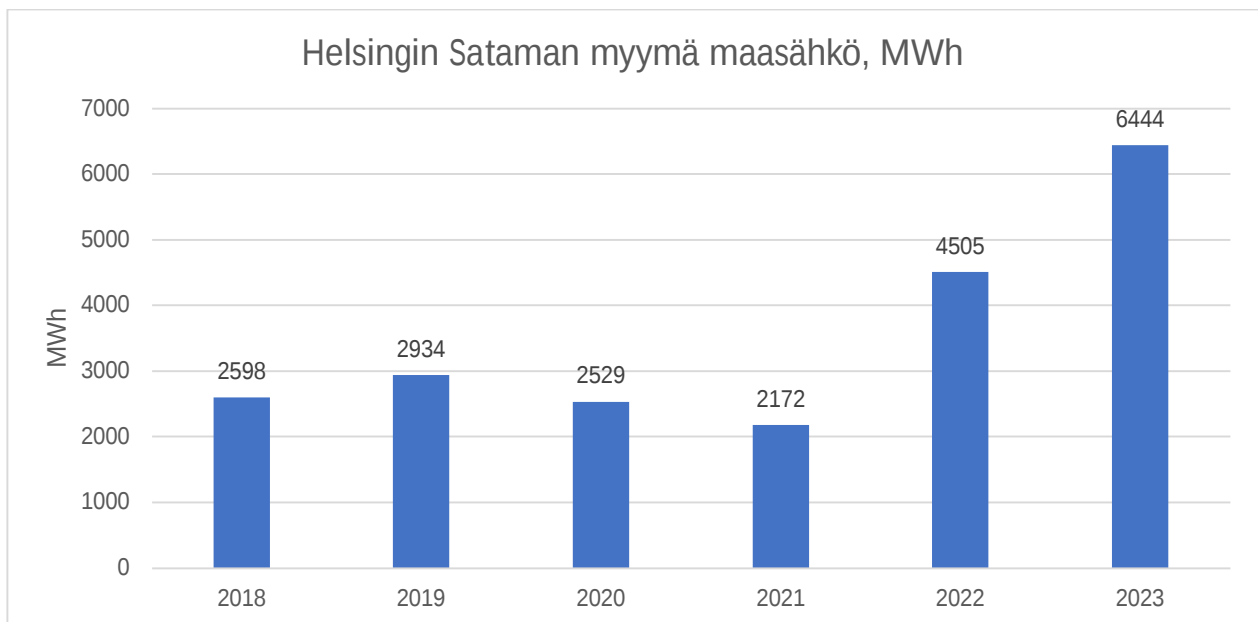
- o Konttiliikenteen maasähköjen suunnittelu on alkanut Vuosaaren sataman konttilaitureille
- o Konttiliikenteen ratkaisut hankaloittavat tilankäyttöä laiturilla (konttioperoinnin keskellä), talviolosuhteiden lisähaasteet sekä suuret investointikustannukset (arv. n. 4M€). HelSa arvioi kuitenkin tällä hetkellä, että AFIR:n vaatimukset konttiliikenteelle olisi teknisesti toteutettavissa määräaikaan mennessä
- o Liityntäpisteiden kompleksisuus kasvaa, johtuen laitteiston siirrettävyyden tarpeesta ja laajasta asiakaskunnasta verrattuna linjaliikenteeseen

Kansainvälinen risteilijäliikenne (KVR)**• Helsingissä**

- o KVR-liikenne ei ole elpynyt ennen koronaa olevalle tasolle johtuen Ukrainan sodasta ja segmentti palautuu hitaasti. Uusi "normaali" taso on vielä tunnistamatta
- o Liikennöintikausi Helsingissä pitenee koko ajan, nyt ensimmäisiä kertoja talvikuukausille varauksia
- o KVR maasähköjen suunnittelu on alkanut
- o Kansainvälisten risteilijöiden osalta investoinnit ovat huomattavia (arv. n. 15M€/per yhteys), asentaminen on teknisesti haastavaa, tehon tarve on huomattava, ja Hernesaaren risteilijälaitureihin liittyen Hernesaaren asemakaava on edelleen vahvistamatta. Em. huolimatta, Helsingin Satama arvioi tällä hetkellä, että valmistuminen määräajan puitteissa olisi teknisesti mahdollista

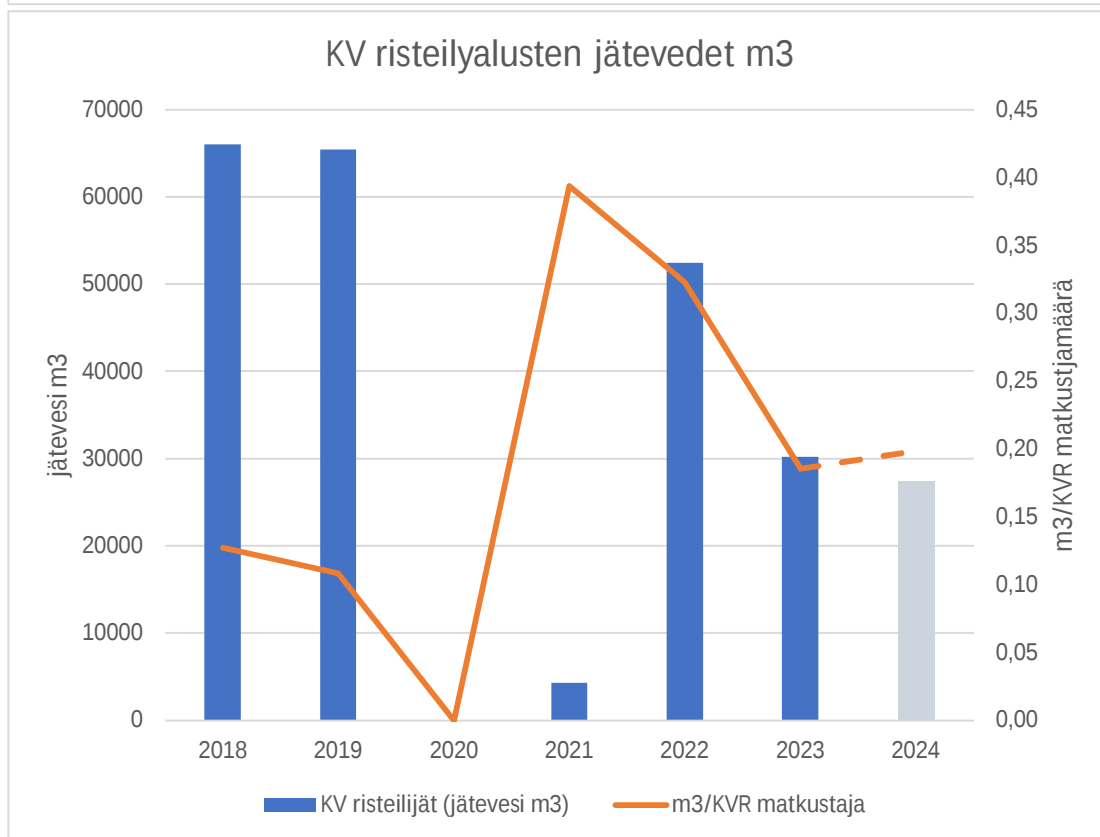
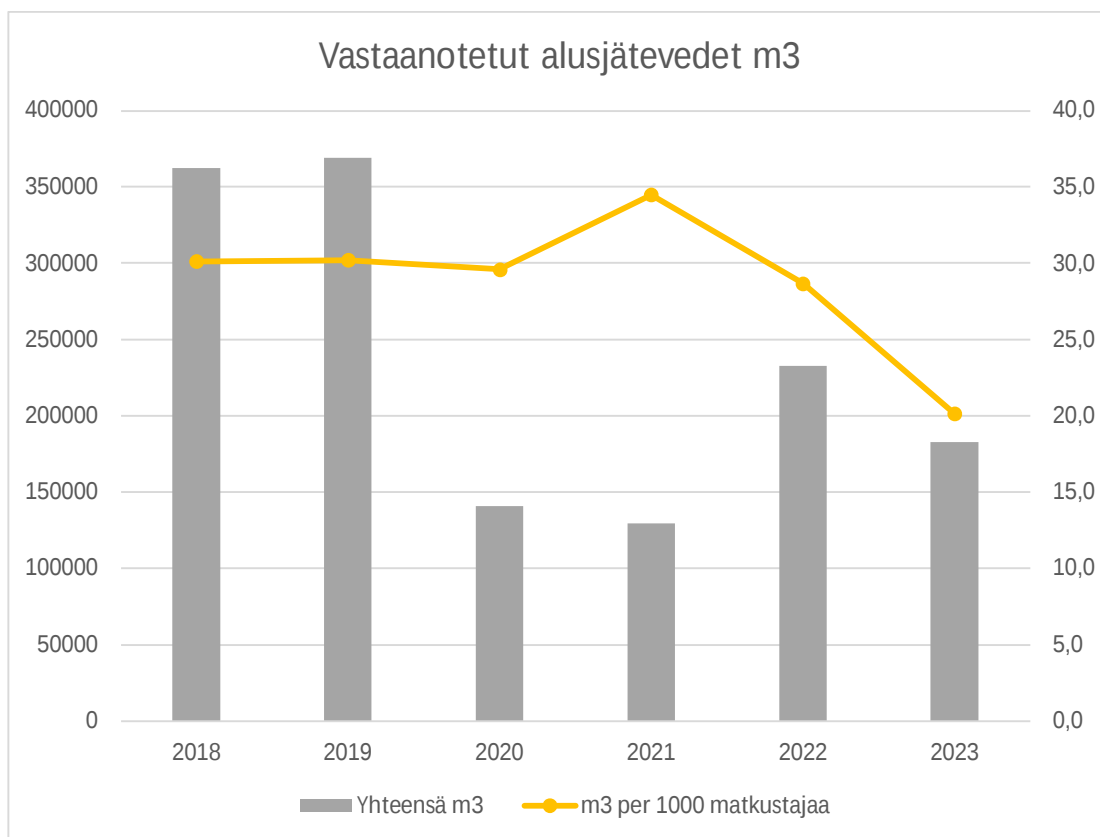
• Itämerellä yleisesti

- o Tällä hetkellä noin puolet Itämerellä liikkuvista KVR aluksista on jo valmiita vastaanottamaan maasähköä. Seuraavan 5 vuoden aikana määrä tulee nousemaan noin 70 %:iin
- o KVR-liikenne kytkeytyy tällä hetkellä aina kun mahdollista maasähköön, ilman pakottavaa sääntelyä
- o Vuonna 2030 velvoite pystyä tarjoamaan KVR segmentille maasähköä, mutta varustamoista jo nyt havaittavissa, että satamakäyntivalinnat tehdään osittain sillä perusteella missä maasähköä on jo tarjolla



Päästökiellot

- Helsingin Sataman kaikilla laituripaikoilla on kiinteät vastaanottolaitteet jätevesille
- Ehdotetut päästökiellot tulevat todennäköisesti nostamaan satamaan jätettäviä jätevesimääriä
 - o Matkustajalinjaliikenteen jätevedet jäävät jo nyt kokonaisuudessaan satamiin (Tämä vapaaehtoisesti aloitettu käytäntö ollut käytössä jo toistakymmentä vuotta)
- No Special Fee = Alus maksaa jätemaksun riippumatta jättääkö jätettä vai ei. Kannustaa jättämään jätteet maihin. Satamat eivät saa tehdä jätehuollolla voittoa, ja hinnoittelun tulee olla läpinäkyvää. Käymäläjäteveden jättäminen sisältyy No Special Feehen
- Helsingin Satama ei myöskään veloita erikseen harmaan veden jättämisestä satamaan, vaikka harmaa vesi ei sisälly No Special Feehen
- Käsittelyt ja käsittelemättömät käymäläjätevedet sekä harmaat vedet käsitellään satamassa samalla tavalla, eli menevät suoraan sataman kiinteisiin jäteveden vastaanottolaitteisiin mistä jatkaa kunnalliseen jätevesiverkkoon
- Helsingin Satamassa ehdotetut päästökiellot ei aiheuta suurta operatiivista muutosta, koska kaikki jätevesi menee jo suoraan kiinteisiin vastaanottolaitteisiin
- Ehdotetut päästökiellot tulevat luultavasti nostamaan kaikkien alusten jätemaksuja johtuen sataman nousevista kustannuksista jätevesien vastaanotosta. Viime kädessä lisäkustannus päättyy kuljetuspalvelun loppukäyttäjän maksettavaksi
- Näkemyksemme mukaan ehdotettu regulaatio madaltaa kynnystä jättää jätevedet satamaan
- Harmaan veden tulevaisuudessa jätettävästä määrästä ei tällä hetkellä näkemystä, koska harmaat ja mustat jätevedet tulevat nyt sekoituksena vastaanottolaitteisiin Helsingin Satamassa



Rikkipesurit

- Rikkipesureista syntyvät jätteet eivät sisälly No Special Feehin (kts. kohta Päästökiellot), vaan ovat erillismaksun piirissä, ja niistä varustamo maksaa toteutuneiden kustannusten mukaan
- Rikkipesurijätettä jätetään Helsingin Satamaan tällä hetkellä vähän (valtaosa rikkipesureista ovat avoimen kierron/Open loop laitteita)
- Ehdotetun ylimenokauden takia lähitulevaisuudessa ei todennäköisesti tulla näkemään rikkipesureista syntyvien jätemäärien kasvua, sillä vain suljetusta järjestelmästä ja hybridilaitteista on mahdollista kerätä jätettä. Ylimenokauden jälkeen suljetuista- ja hybridijärjestelmistä satamaan jätetyt jätemäärät todennäköisesti nousevat hieman
- Helsingin Sataman arvion mukaan on todennäköisempää, että Suomen aluevesillä vaihdetaan polttoainetta matalarikkiseen polttoaineeseen olemassa olevassa laivakalustossa kuin, että avoimen kierron laitteet päivittäisiin suljettuihin