



Eduskunta, Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asiat: VNS 8/2025 vp, VNS 9/2025 vp ja VNS 11/2025 vp – käsittely 19.2.2026

VNS 8/2025 vp Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta

VNS 9/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

VNS 11/2025 vp Valtioneuvoston selonteko: Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Suomen Satamat ry. kiittää mahdollisuudesta antaa lausuntonsa otsikkoasioissa ja esittää huomionsa alla.

Yleiskommentit

Vuonna 2025 ulkomaankaupan volyymistä 95,2 % kuljetettiin meriteitse. Satamissa suurin yksittäinen ilmastopäästöjen lähde on alusliikenne, joka vastaa sataman ja sen alusliikenteen luonteesta riippuen noin 50–80 % sataman alueen päästöistä. Loput päästöt muodostuvat sataman lastinkäsittelylaitteista, maaliikenteestä ja rakennusten energiankäytöstä. Satamilla on keskeinen rooli koko meriliikenteen päästövähennysten vauhdittajana varmistaessaan erilaisten alusten tarvitsemien vähähiilisten ja hiilettömien polttoaineiden saatavuus.

Satamapitäjien suurin välitön rooli polttoainehuollossa on energian jakelussa. Sähkön käytön osalta kyseessä on alusten tarvitseman maasähkön laitteistojen ja liitäntäyhteyksien rakentamisessa. Kysyntään vastaaminen edellyttää, että vähäpäästöistä ja viime kädessä päästötöntä sähköä tuotetaan riittävästi ja sähkönsiirron kantaverkot (Fingrid) sekä alueelliset ja paikalliset jakeluverkot ovat laajuudeltaan ja kapasiteetiltaan riittävät toimittamaan sitä satamien rakentamiin jakelujärjestelmiin asti. Tämä edellyttää tiivistä yhteistyötä satamien ja energiatoimijoiden kesken, jotta satamien tulevaan sähkön kysyntään pystytään varautumaan ja vastaamaan asianmukaisesti.

Satamien sähköntarvetta kasvattaa seuraavan kymmenen vuoden aikana yhtäaikaaisesti sekä laivojen maasähkön kysynnän kasvaminen EU:n TEN-T -verkolle asetettujen vaatimusten mukaisesti, satamien työkoneiden sähköistyminen sekä meriliikenteen sähköistymisen näkymät. Esimerkiksi Helsingin Satamassa on arvioitu, että sähkön kysyntä on kolminkertaistumassa nykyisestä v. 2030 mennessä ja kasvamassa jopa viisinkertaiseksi v. 2032 mennessä.

Sähkön lisäksi vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluvelvoitteen täyttäminen edellyttää satamalta infrastruktuuri-investointeja erityisesti bio- ja e-metanolin jakelussa aluksiin. Puhtaan siirtymän edetessä myös CO₂-päästöjen talteenotto ja kuljetus yleistyy. Hiilen talteenoton arvoketjun osana tarvitaan nesteytyslaitoksia satamien läheisyyteen sekä kemikaalialusten lastaukseen sopivaa satamainfrastruktuuria.

Osana uusiutuvan energian energiajärjestelmää satamilla on osansa paitsi tuulivoimakomponenttien toimitusketjussa maissa sijaitseville tuulipuistoille kuin myös merituulivoimapuistojen toteutuksen kokonaisuudessa. Satamat toimivat niin itse tuulivoimapuiston että sen laitteiden rakentamisen tukikohtina kuin myös huoltoliikenteen tukikohtina. Myös uusien vetypohjaisten polttoaineiden tuotantoa ja jakelua on suunniteltu satamiin ja niiden lähialueille, joten **satamien rooli koko yhteiskunnan energiamurroksen mahdollistamisessa ja**



energiaomavaraisuuden turvaamisessa on korostumassa. Tämän siirtymän mahdollistamiseksi on tärkeää, että myös **satama-alueille suunniteltavien ja toteutettavien investointien lupamenettelyt tukevat mahdollisimman hyvin hankkeiden sujuvaa toteuttamista ja intressien yhteensovittamista.**

Lisäelementtinä Suomen Satamat haluaa nostaa esiin yhteiskunnan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden turvaamisen mukaan tuoman tarpeen varmistaa äkillisten muutosten tarvitseman joustavuuden elementin ympäristöluvuissa. Lupien muuttamisen hitaus ja mahdollisen valitusprosessin viemä aika ja kustannukset sekä näiden liiketoiminnalle aiheuttama epävarmuus ovat johtaneet jo siihen, että satamien liiketoiminnassa on vaikeaa reagoida toimintaympäristön äkillisiin muutoksiin esim. laivauksissa tai materiaaalivirroissa. Ympäristövaikutuksiin liittyvän intressivertailun tulisi olla mahdollista satamatoiminnan poikkeuksellisissa tilanteissa, joissa vastakkain on ympäristöluvan määräyksistä poikkeaminen tilapäisesti ja sillä saavutettava yleinen yhteiskunnallinen hyöty.

Yksityiskohtaiset kommentit valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta (VNS 8/2025 vp)

- Suomen Satamat pitää tärkeänä linjausta toteuttaa **meriliikenteen maasähkön verotuksen muutos** maasähkön käytön edistämiseksi. Linjausta tulisi edistää välittömästi. Tässä yhteydessä Suomen Satamat ry toistaa aiemman (yhdessä Keskuskauppakamarin kanssa valmistellun) ehdotuksensa siitä, että alusten maasähkön käyttöä satamissa edistetään soveltamalla maasähkseen alemmaa, teollisuuden verokantaa. Alennettu verokanta vähentäisi sähkön valmisteverotuloja alkuvaiheessa alle miljoonalla eurolla vuodessa. Kasvava maasähkön käyttö tuo kuitenkin alemmallakin verokannalla tuo tulevaisuudessa verotuloja enemmän kuin tilanne, jossa satamakäynnin aikana tarvittava sähkö tuotetaan aluksissa verottomalla polttoöljyllä. Alennettujen verokannan ovat ottaneet käyttöön muun muassa Ruotsi, Tanska, Saksa, Alankomaat, Italia, Ranska ja Espanja. Satamien maasähkön käytön on arvioitu vähentävän alusten satamakäynnin päästöjä 50–80 prosentilla.
- Strategiassa on nostettu esille meriliikenteen puhtaan siirtymän tukitarpeet ja EU-sääntelyn lisäämä kustannustaakka meriliikenteessä. Meriliikennettä rasittaa päästökaupan lisäksi myös EU-laajuiset FuelEU Maritime -sääntelyn mukaiset uusiutuvien polttoaineiden jakelua koskevat velvoitteet, jotka lisäävät liikennesektorin kustannuksia merkittävästi lähivuosien aikana. Päästökaupan ja FuelEU Maritime -sääntelyiden yhteinen lisäkustannusvaikutus Suomen meriliikenteelle on vuoden 2028 tilanteessa arvioitu olevan n. 500-700 miljoonaa euroa.
- Suomen Satamat pitää keskeisenä strategiaan sisältävää kirjausta (s. 33), jossa esitetään **arvioinnin aloittamista meri- ja lentoliikenteen nykyisten rahoitusinstrumenttien soveltuvuutta ja riittävyttä.** Sen tulee sisällyttää tarkasteluun myös satamien riittävä taloudellinen mahdollisuus ja kyky vastata alusliikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden ja maasähkön kysyntään. **Ensisijaisena toimenä tulisi edistää meriliikenteen päästökaupan tulosten kohdentamista takaisin sektorin päästöjä vähentäviin investointeihin, kuten puhtaan energian saatavuuden (sis. jakelu) ja kustannuskilpailukykyyn parantamiseen sekä satamien vähäpäästöisten polttoaineiden ja sähkön jakeluinfrastruktuuri-investointien edistämiseen.** Merenkulun kasvavia kustannuksia olisi mahdollista hillitä uusiutuvien polttoaineiden hintaa alentavien tukimekanismien lisäksi esimerkiksi alentamalla kansallisia väylämaksuja ja uudistamalla väylämaksun rakennetta.



- IMO:n valmisteleman maailmanlaajuisen päästökauppamekanismin eteneminen pysähtyi syksyllä 2025 Yhdysvaltain määrätietoiseen vastustukseen, ja mekanismin eteneminen näyttää tällä hetkellä epätodennäköiseltä. IMO:n päästökauppamekanismin kaatuminen heikentää EU:n kustannuskilpailukykyä, sillä EU-laajuisena päästökauppa rasittaa energiamurroksen siirtymävuosina ennen kaikkea Euroopan kustannuskilpailukykyä. **Kasvihuonekaasupäästöjen uudistamiseen liittyvässä vaikuttamisessa EU:ssa ja kansainvälisesti on jatkossakin korostettava talvimerenkulun merkitystä, sillä muista jäsenmaista poiketen Suomessa lähes kaikki satamat ovat talvisin jäänmurron varassa.**
- **Merituulivoiman voimakas kehittäminen edellyttää investointeja merituulipuistojen läheisissä satamissa.** Suomen tyypillisesti kuntaomisteisten satamien investointi- ja riskinottomahdollisuudet on usein rajalliset ja näin ollen satamainfran kehittäminen tuulivoimakehityksen tarpeisiin voi edellyttää edistyneitä rahoitusmalli ja –tukiratkaisuja. Koska merituulivoimarakenteet vaativat mittavaa satamainfrastruktuuria, joka tarvittaessa voisi palvella myös sotilaallisen liikkuvuuden tarpeita, tulisi myös kaksoiskäyttöisyyden synergiat ja rahoitusmahdollisuudet huomioida ja hyödyntää. Merituulivoiman kokonaisuudessa on huomioitava myös sujuvan talvimerenkulun tarpeet, jotta kauppamerenkuljetukset eivät häiriinny.

Suomen Satamat ry
Piia Karjalainen, toimitusjohtaja